
4100/J XXIII. GP

Eingelangt am 11.04.2008

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

ANFRAGE

der Abgeordneten Dr Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend Post, Umwelt und Klimaschutz

Die betriebswirtschaftlich motivierten bzw. am „shareholder value“ orientierten Rationalisierungsmaßnahmen im Bereich der Österreichischen Post AG haben teilweise kontraproduktive Auswirkungen für Kundenservice, ebenso aber auch für Umwelt und Klimaschutz.

Bei der Post zeigt sich diese kritische Entwicklung nach der Umstellung von Schienen- auf Straßentransport und stark verlängerten Transportwegen durch die Konzentration der Verteilzentren besonders im Bereich der Zustellbasen-Konzentration. Bei der Einrichtung von Zustellbasen spielen die damit vielfach durch zusätzliche Wege entstehenden Mehrbelastungen für die Umwelt offenbar keine Rolle in der Entscheidungsfindung.

Dabei kommt es zu absurden Entwicklungen. So müssen z.B. die ZustellerInnen der Post in Lofer im Salzburger Pinzgau ab Sommer 2008 von Lofer ins 25 km entfernte Saalfelden fahren, um von dort die Post zu holen, obwohl der LKW-Transport der Post zuvor in Lofer durchfährt. Der minimalen zeitlichen und finanziellen „Einsparung“ durch das Nicht-Mehr-Anhalten-Müssen des Lkw in Lofer stehen 100.000 (!) zusätzliche Kilometer pro Jahr auf der nächsten Ebene gegenüber.

Da nicht anzunehmen ist, dass es sich dabei um einen Einzelfall handelt, geht es um auch im überregionalen Kontext durchaus relevante Größenordnungen. Zahlreiche Leistungen der Post AG in Sachen „Nachhaltigkeit“ werden dadurch konterkariert.

Dass das Thema im Bereich der Post AG nicht ausreichend ernst genommen wird, lässt sich auch an anderen Details erkennen – so wenn der Generaldirektor des Unternehmens beim Versand des letzten Nachhaltigkeitsberichts „seines“ Unternehmens in seinem Begleitschreiben an die Nationalrats-Abgeordneten stolz auf einen pflanzenöl-betriebenen Lkw in der Flotte hinweist, im beigelegten Bericht jedoch unmissverständlich ausgeführt wird, dass diese Option aus (betriebs)wirtschaftlichen Gründen nicht weiterverfolgt wird.

Im Sinne der Glaubwürdigkeit müsste die Öffentliche Hand und damit federführend die Regierung bei Dingen, die sie gerne wortgewaltig von den BürgerInnen fordert, hingegen selbst mit gutem Beispiel vorangehen. Besonders wichtig und aktuell ist dies - neben dem auch bei der Post in Frage gestellten Maßhalten bei Kopfbzahl und Bezugsgestaltung - für den Bereich Energieeffizienz, Umwelt- und Klimaschutz. Wie bei der Energieeffizienz von Bundes- und Landesgebäuden oder der Sparsamkeit bei Dienstfahrzeugen und Dienstreisen gilt dies natürlich auch für die Abläufe bei ganz oder mehrheitlich im Staatsbesitz befindlichen Unternehmen. Bei den erwähnten Unternehmen und den Märkten, in denen sie operieren, gilt es daher entsprechend wirksame gesetzliche Leitplanken aufzustellen, die sicherstellen, dass Interessen der Allgemeinheit nicht kurzfristigen Überlegungen der Gewinnmaximierung geopfert bzw. nachgereiht werden. Der Abtausch Unternehmensgewinn gegen Umweltbelastung, wie er bei einzelnen ehemaligen Staatsunternehmen immer mehr zur Regel und von den Zuständigen in der Regierung kommentarlos toleriert wird, ist daher kritisch zu sehen.

Aus Sicht der Grünen wird im Bereich der Regelungen des Post-Universaldienstes diesem Thema völlig unzureichend Rechnung getragen, wie ja auch die realen Entwicklungen bei der Post deutlich belegen: Die entsprechenden, zahnlosen Vorgaben aus Postgesetz und Post-Universaldienstverordnung lassen offensichtlich nahezu jede Verschlechterung des Kundenservice und nahezu jede Gewinnmaximierung des Unternehmens auf Kosten von Umwelt und Klima und damit auf Kosten der Allgemeinheit problemlos zu. Eine entsprechende Adaptierung von Gesetz und Verordnung wäre, wie von den Grünen schon seit Jahren (zB bei den letzten Novellen) regelmäßig gefordert, dringend nötig, gerade auch im Hinblick auf die bevorstehende Voll-Liberalisierung im Postmarkt, die ohne ganz klare, unmissverständliche Leitplanken einen weiteren negativen Schub in den Feldern Kundenservice, Umwelt- und Klimaschutz sowie im Bereich der Beschäftigten bringen würde.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

1. 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?
2. 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?
3. Welche Mehrkosten sind demgegenüber mit der Installierung eines fünften Vorstandsmitglieds bei der Post AG pro Jahr verbunden?

4. Bei wie vielen der neu errichteten bzw. in Betrieb genommenen Zustellbasen sind zusätzlich gefahrene Zusteller-Kilometer in jeweils welcher Größenordnung verursacht worden?
5. Welche Mehremissionen insbesondere an CO₂ sind durch die Umstellung des Post-Transports von Schiene auf Straße entstanden?
6. 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?
7. Die Post AG gibt in ihrem letzten Nachhaltigkeitsbericht an, dass durch die Optimierung der Transportlogistik der Dieselverbrauch 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?
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 Test-Fahrzeugen „gelang, den Dieselverbrauch – und somit auch die Schadstoffemissionen – um 5 bis 10% zu reduzieren“.
 - a) Wurden bei den Testfahrzeugen tatsächlich alle Schadstoffemissionen, also insbesondere auch PM₁₀ und PM_{2,5} sowie NO_x, linear mit dem Dieselverbrauch reduziert?
 - b) Wenn nein – wie haben sich bei den Testfahrzeugen die Schadstoffemissionen bei PM₁₀, PM_{2,5} und NO_x konkret verändert?
9. Welchen Strom-Mix konsumiert die Post AG, unter anderem für die regelmäßige „Betankung“ ihrer Elektromopeds?
10. Welche Maßnahmen wird die Post AG im Rahmen des „Greenhouse Gas Reduction Programme“ von PostEurop wann im einzelnen setzen?
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?
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?
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?