

Antrag

**der Abgeordneten Dr. Manuel Kiper, Kristin Heyne, Christine Scheel,
Albert Schmidt (Hitzhofen), Ursula Schönberger und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Umweltverträglicher Postverkehr

Der Bundestag wolle beschließen:

1. Die Bundesregierung wird aufgefordert, auf die Deutsche Post AG in Wahrnehmung ihrer Eigentümerfunktionen einzuwirken, damit diese den Transport ihrer Brief- und Frachtpost künftig möglichst umfassend über das umweltverträgliche Schienennetz abwickelt. Die Deutsche Post AG wird in diesem Zusammenhang gebeten, ihr Briefkonzept 2000 und ihr Frachtkonzept um eine Ökobilanz mit Handlungsempfehlungen zu ergänzen.
2. Die Deutsche Post AG hat in diesem Zusammenhang zur Anbindung der 83 Briefzentren mindestens den kombinierten Ladungsverkehr der Deutsche Bahn AG über die 11 von ihr selbst ausgewählten Umschlagschnittpunkte zu nutzen. Außerdem ist zu ermitteln, mit welchem Aufwand ein vom übrigen Wagenladungsverkehr unabhängiges Zugsystem für Brief- und Paketpost (mit rangierfreien Logistiksystemen) zu realisieren wäre. In diesem Zusammenhang ist ebenfalls zu ermitteln, ob, wie und zu welchen Konditionen Betreiber privater Bahnen zu einer umweltfreundlicheren Postbeförderung beitragen könnten.
3. Zur Steigerung des Briefaufkommens auf der Schiene fordert die Bundesregierung in Wahrnehmung ihrer Eigentümerfunktionen die Deutsche Bahn AG auf, die notwendigen Rahmenbedingungen für eine verstärkte Kooperation mit der Deutschen Post AG zu schaffen (E+1-Qualität durch schnellere Gütertrassen und Nutzung von Personenzügen durch Postbeförderung, wesentlich beschleunigte Umschlagverfahren, geeignete Transportgefäße und umweltverträglichere Vergütungssysteme, die sich nicht an der Trassennutzung, sondern an postalischen Sendungsströmen orientieren).
4. Die Deutsche Post AG hat ihre gegenüber dem Deutschen Bundestag und der Bundesregierung gegebene Zusage, bis zum Jahre 1998 wieder 70 % ihrer Frachtpost über die Schiene zu

transportieren, fristgerecht einzulösen und nach Möglichkeit weiter zu steigern.

Bonn, den 11. März 1997

Dr. Manuel Kiper

Kristin Heyne

Christine Scheel

Albert Schmidt (Hitzhofen)

Ursula Schönberger

Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

Begründung

Im Dezember 1996 wurde bekannt, daß die Deutsche Post AG ihre Verträge zur Beförderung von Briefen und Karten, die sie mit der Deutschen Bahn AG geschlossen hatte, zum 31. Mai 1997 komplett gekündigt hat. Damit geht eine hundertjährige Verbindung der ehemaligen deutschen Staatsunternehmen Bahn und Post zu Ende, wie sie in anderen europäischen Ländern wie Großbritannien auch nach ihrer Privatisierung im übrigen offenkundig in erfolgreicher Weise weiter gepflegt wird. Auf den ersten Blick handelt es sich dabei um das abrupte Ende einer umweltfreundlichen Beförderungsform bei der Post, um eine direkte Folge der Verlagerung der Briefpostverteilstellen von Standorten in unmittelbarem Zentrum der Städte an solche auf der grünen Wiese. Und in der Tat hat keines der 83 (geplanten oder bereits eingerichteten) neuen Briefzentren wie der 33 (bereits komplett in Betrieb genommenen) Frachtzentren der Deutschen Post AG mehr einen Gleisanschluß. Bei näherer Betrachtung ist besagte Kündigung aber dennoch nur der letzte Akt eines bereits längerwährenden Erosionsprozesses, der an den Etappen Aufgabe der Briefnahmever-sorgung durch die Bahn, Umbau des Brieffrachtkonzeptes und Umstellung der Pressepost exemplarisch festzumachen ist. Der Anteil der mit der Bahn beförderten normalen Briefe betrug so zuletzt nur noch 2 bis 5 %, was einem Umsatz der Bahn von 40 Mio. DM entspricht, doch darf in diesem Zusammenhang der Marktanteil der Deutschen Post AG an der Infopost nicht unterschlagen werden.

Wenn die Devise „So viel Schiene wie möglich, so wenig Straße wie nötig“ also auch für die Briefpost wieder Geltung beanspruchen können soll, bedarf es nicht weniger als einer verkehrspolitischen Kehrtwende. Wie die ersten Schritte eines solchen Wandels aussehen könnten, dazu macht der vorliegende Antrag bereits Detailvorschläge. Im Kern wird es darauf ankommen, daß beide ehemalige Bundesunternehmen sich im Umgang miteinander im Interesse der Umwelt flexibel zeigen und ggf. auch die Konkurrenz durch Dritte mit alternativen Infrastrukturangeboten dieses Geschäft beleben werden. Ob die Behauptung der Deutschen Post AG, ihr Ausstieg bei der Deutschen Bahn AG sei nicht nur der Ausdruck unerfüllter Kundenwünsche nach größtmöglicher Schnelligkeit und gleichbleibender Qualität, sondern das neue Gesamt-

konzept auch ökologisch von Vorteil, der Realität entspricht, müßte erst noch durch eine Ökobilanz verifiziert werden. Entscheidend ist dabei jedenfalls nicht die von der Deutschen Post AG gepriesene drastisch reduzierte Zahl der Transportvorgänge durch das Konzept „Brief 2000“, sondern die effektiv zurückgelegte Wegstrecke auf Deutschlands Straßen. Zweifel an dem Erfolg einer Konzeption, die auf Zentralisierung der Verkehrsbeziehungen setzt und die Trennung der Logistik von Brief- und Paketbeförderung bereits realisiert hat, sind jedenfalls angebracht. Ein Brief aus Emden, der an einen Adressaten im gleichen Ort gerichtet ist, erreicht seinen Empfänger künftig erst nach einer Hin- und Rückfahrt ins Briefzentrum im 100 km entfernten Oldenburg. Die Umweltfreundlichkeit der Deutschen Post AG wird sich in nächster Zukunft daran messen lassen müssen, daß das in der Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Drucksache 13/682) zur Frachtpost abgegebene Versprechen auch tatsächlich gehalten wird: „Ziel der Deutschen Post AG ist es, innerhalb der nächsten drei Jahre wieder etwa 70 % der Transporte über die Schiene abzuwickeln.“

