

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dollinger,
Dr. Schulte (Schwäbisch Gmünd), Dr. Luda, Dr. Jobst, Schröder (Lüneburg),
Engelsberger, Röhner, Dr. Unland, Dr. Warnke und der Fraktion der CDU/CSU
– Drucksache 7/5723 –**

betr. Paketdienst der Deutschen Bundespost

Der Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen – 900–1 1073–2 – hat mit Schreiben vom 8. September 1976 die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

1. Wie groß ist das jährliche Paketaufkommen bis 10 kg in der Bundesrepublik (Stückzahl), und wie verteilt sich dies auf die einzelnen Verkehrsträger (Bahn, Post, privates Transportgewerbe, interner Firmenverkehr)?.

Die Deutsche Bundespost beförderte im Jahre 1975 rd. 210 Mio Sendungen bis zu 10 kg; dies waren rd. 85 v. H. ihres gesamten Paketaufkommens. Der Deutschen Bundespost sind weder die absolute Höhe des Verkehrsaufkommens noch die Anteile in den Gewichtsstufen bei den übrigen Verkehrsträgern exakt bekannt. Eine umfassende Statistik über den Kleingutverkehr insgesamt in der Bundesrepublik gibt es nicht.

2. Wie stellt sich z. Z. das Leistungsangebot (Beförderungspreise, Transportbedingungen, Laufzeiten usw.) insbesondere von DBP und UPS im Kleingutverkehr, und in welchen Leistungsangeboten ist beispielsweise die UPS günstiger als die DBP?

Das Leistungsangebot von United Parcel Service Deutschland GmbH (UPS) stellt sich nach bisherigem Erkenntnisstand wie folgt dar:

- Zulassungskriterien gegenüber dem Paketdienst der DBP hinsichtlich Gewicht weitergehend (25 kg), bezüglich Volumen stark eingeschränkt (Gurtumfang + Länge = höchstens 3 m),
- Preisangebot beim Päckchen den Gebühren der DBP angepaßt (jedoch Auslieferungsnachweis, Haftung),
- Preisangebot beim Paket in den unteren Gewichtsstufen dem Postgut (ohne Zustellgebühr) angepaßt, in den höheren Gewichtsstufen zum Teil darunterliegend,

- in der Kombination Beförderung und Zustellung durchweg deutliche Unterbietung auch gegenüber dem Postgut, soweit nicht infolge Überschreitung eines Gesamtumfangs (Gurtumfang + Länge) von 2 m Verschiebungen eintreten (bei Gesamtumfang von mehr als 2 m Berechnung für mindestens 10 kg),
- im Verhältnis zum Paketdienst der DBP kürzere Laufzeiten,
- Abholung beim Absender gegen Wochenpauschale von 10 DM,
- keine Spezialvereinbarungen mit einzelnen Versendern,
- tägliche Kündigungsmöglichkeit vorbehalten.

3. Seit wann waren der DBP die Absichten der beiden neuen Paketdienste bekannt, auf dem Markt als Anbieter aufzutreten?

Seit Frühjahr 1976.

4. Welches waren die wichtigsten Ergebnisse der Analyse für den Kleingüterverkehr in dem Gutachten einer amerikanischen Beratungsfirma, das diese im Auftrage der DBP anfertigte?

Im Auftrage der Deutschen Bundespost wurde keine Analyse des Kleingutverkehrs von einer amerikanischen Beratungsfirma angefertigt. Eine amerikanische Beratungsfirma hat 1974/1975 bei der Erarbeitung eines Modells für die Organisation der Unternehmensplanung für die Deutsche Bundespost in einem gemischten Team unter Führung der DBP mitgearbeitet. Die Mitarbeiter dieser Beratungsfirma konnten keine speziellen Erkenntnisse über den Markt „Kleingutverkehr“ gewinnen.

5. Trifft es zu, daß von der gleichen Firma anschließend eine Marktstudie für die UPS angefertigt wurde?

Diese amerikanische Beratungsfirma hat später, wie sie der Deutschen Bundespost mitteilte, eine Marktstudie für die UPS angefertigt.

6. Kann nach Meinung der Bundesregierung die UPS dadurch veranlaßt worden sein, den Kleingutverkehr in der Bundesrepublik aufzunehmen?

Der Bundesregierung sind weder die Ergebnisse noch die Empfehlungen der Marktstudie bekannt. Sie kann daher nicht beurteilen, ob die Marktstudie die United Parcel Service veranlaßt hat, den „Kleingutverkehr“ in der Bundesrepublik aufzunehmen.

7. Beabsichtigt die Bundesregierung hieraus Folgerungen zu ziehen, und wenn ja, welche?

Da der Auftrag der Deutschen Bundespost an die amerikanische Beratungsfirma vom Beratungsobjekt her keinen Zusammenhang mit dem Auftrag von UPS an die gleiche Firma hat und die Erkenntnisse, die bei der Erledigung eines Auftrages gewonnen werden konnten, nicht bei Erledigung des anderen Auftrages zu verwenden waren, sind insoweit keine Folgerungen zu ziehen.

8. Trifft es zu, daß lange Laufzeiten, mangelnder Service (Einstellung der Paketabholfahrten) und Gebührenanhebungen die wichtigsten Gründe dafür waren, daß der Postanteil am Paketverkehr seit 1972 um 20 v. H. abgenommen hat?

Der Kleingutverkehr in der Bundesrepublik hat insgesamt in den letzten Jahren abgenommen. Die Entwicklung im Kleingutbereich der Deutschen Bundespost verlief im wesentlichen entsprechend der allgemeinen Entwicklung.

9. Sind der DBP weitere Gründe für den Rückgang des Paketdienstes bekannt?

Weitere Gründe für den Verkehrsrückgang sind insbesondere

- Transportrationalisierung, z. B. durch zunehmenden Behälterverkehr (Nachlassen des Splittens von Paketen),
- Änderung der Versandgewohnheiten in der Wirtschaft (Ausbau des Werkverkehrs) und bei Privaten (Verzicht auf Geschenksendungen, dafür Überweisung von Geld).

10. Um wieviel hat der Paketverkehr bis zu 10 kg seit 1972 insgesamt in der Bundesrepublik abgenommen?

Die genaue Entwicklung des Paketverkehrs bis 10 kg insgesamt in der Bundesrepublik ist nicht bekannt. Auf die Gewichtsstufen bis 10 kg entfielen bei der Deutschen Bundespost im Jahre 1972 rund 260 Mio (rd. 87 v. H. des Gesamtaufkommens bei der Deutschen Bundespost) im Jahr 1975 waren es rund 210 Mio (rd. 85 v. H. des Gesamtaufkommens bei der Deutschen Bundespost).

11. Welche wettbewerbspolitischen Vor- (z. B. keine Umsatzsteuer, Grundsteuer, Körperschaftsteuer, Gewerbesteuer, Vermögensteuer) oder Nachteile (z. B. Bedienungspflicht, Abgabe an den Bund) hat die DBP im Rahmen des Paketdienstes gegenüber den privaten Anbietern?

Die Steuerfreiheit der Deutschen Bundespost wirkt sich insgesamt negativ aus.

Körperschaftsteuer sowie Vermögensteuer fallen im Paketdienst nicht an, da die Post aufgrund ihrer gemeinwirtschaftlichen Aufgabenstellung in diesem Bereich mit Verlust arbeitet. Unter Gegenrechnung der Vorteile aus der Grundsteuerersparnis ergibt sich, wenn man die Ablieferung an den Bund berücksichtigt und die mangelnde Möglichkeit des Vorsteuerabzugs, im Saldo ein Wettbewerbsnachteil im Paketdienst gegenüber den privaten Anbietern.

12. Glaubt die Bundesregierung, daß durch die neuen Marktteilnehmer auf dem deutschen Pakettransportmarkt Kunden der DBP im größeren Rahmen verlorengehen, und mit welchen Auswirkungen rechnet die Bundesregierung auf die künftige Kapazitätsauslastung des Postpaketdienstes, seiner Kostensituation und letztlich seiner Verlustentwicklung, die bereits die Milliardenchwelle erreicht haben dürfte?

Unter den gegebenen verzerrten Wettbewerbsbedingungen muß die Bundesregierung davon ausgehen, daß die Deutsche Bundespost im Kleingutbereich Marktanteile verlieren wird. Die Auswirkungen auf die künftige Kapazitätsauslastung und Kostensituation lassen sich noch nicht beurteilen.

13. Warum wurde von der DBP erst vor relativ kurzer Zeit mit dem Abschluß von Kooperationsverträgen begonnen?

Im Herbst 1968 wurde während der Amtszeit von Bundespostminister Dr. Dollinger eine unternehmenspolitische Entscheidung dahin gehend gefällt, daß eine Kooperation in Form einer Übernahme von Verteilleistungen durch Versender gegen entsprechende gebührenmäßige Nachlässe für die Deutsche Bundespost nicht in Betracht komme. Eine Änderung dieser falschen unternehmenspolitischen Entscheidung erfolgte in den Jahren 1971/1972. Daraufhin wurde dem Bundesverband für den Versandhandel bereits im Jahre 1972 die Kooperation angeboten. Der erste Vertrag mit einem Großversender wurde bereits mit Wirkung vom 1. Juli 1973 abgeschlossen.

14. Trifft es zu, daß den Kooperationsverträgen der DBP von Seiten des Personalrats entgegengearbeitet wurde?

Nein.

15. Steht diese Haltung in Zusammenhang mit der Forderung nach der Einführung eines Postmonopols für Pakete bis zu 10 kg?

Gegenstandslos.

16. Wie steht die Bundesregierung zu der Forderung nach einem Postmonopol für Pakete bis zu 10 kg?

Die Wettbewerbsbedingungen im Kleingutverkehr in der Bundesrepublik sind verzerrt. Ein umfassendes Monopol für die

Deutsche Bundespost vermag dieses Problem nicht zu lösen, weil nur ein Drittel des Marktanteils auf die Deutsche Bundespost entfällt. Es wird jedoch eine Reihe rechtlicher Möglichkeiten untersucht, den Verzerrungen entgegenzusteuern.

17. Warum wurden die Paketabholfahrten der Post bis zum letzten Jahr abgebaut und erst jetzt wieder aufgenommen?

Bei den Paketabholfahrten alter Art handelte es sich um einen unentgeltlichen Service, der nur wenigen Versendern zugute kam. Diese Bevorzugung einzelner konnte aus wirtschaftlichen und rechtlichen Gründen nicht beibehalten werden (vgl. Drucksache 7/3544 S. 15 ff.).

Auf der Grundlage von Vereinbarungen im Einzelfall bietet die Deutsche Bundespost seit Frühjahr dieses Jahres allen interessierten Selbstbuchern die Abholung der Paketsendungen gegen Erstattung der Selbstkosten an.

18. Warum wurden beispielsweise Behälterverkehr, Transportkettensystem und jetzt Hängeversand bei der Post nur schleppe eingeführt?

Von einer schleppenden Einführung des Behälterverkehrs usw. kann keinesfalls die Rede sein. Ich verweise zunächst auf die Antworten zur Frage 29 (Drucksache 7/1823, S. 6 ff.) vom 15. März 1974 sowie zur Frage IV 18 (Drucksache 7/3544 S. 15) vom 22. April 1975.

Der Aufbau des Transportkettensystems mit Behältern hat einen sehr hohen Beschleunigungsgrad erreicht. Mittlerweile sind bereits über 30 000 Behälter im Einsatz, womit die Ursprungserwartung weit übertroffen wird.

Die Einführung des Hängeversands ist eine dynamische Fortentwicklung der Kooperation in Anpassung an neue Bedürfnisse der Versender. Die Deutsche Bundespost hat hier in sehr kurzer Zeit einen speziellen Kleiderbehälter bereitgestellt und mittlerweile mit dem 1. Großversender, der diesen besonderen Service wünscht, eine vertragliche Regelung getroffen.

19. Welche Maßnahmen gedenkt die DBP zu ergreifen, um die Paketbearbeitung und den Pakettransport kostengünstiger zu betreiben?

Schwerpunktmäßig sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Konsequente Fortentwicklung der Kooperation
- weiterer zügiger Aufbau des Transportkettensystems mit Behältern
- Straffung der Betriebsorganisation
- Fortentwicklung des allgemeinen Leistungsangebots.

Aus Wettbewerbsgründen ist es nicht möglich, weitere Einzelheiten zu nennen.

20. Ist es möglich, daß die beiden Bundesunternehmen DBP und DBB auf dem Paketsektor zu einer besseren Kooperation kommen?

Die Deutsche Bundespost transportiert rund 90 v. H. ihrer Sendungen über die Schiene. Hieraus hat sich eine traditionell enge Zusammenarbeit entwickelt. Darüber hinaus erscheint ein weiterer Ausbau der Zusammenarbeit im Expresß- und Stückgutbereich insbesondere im Hinblick auf die organisatorischen Änderungen und Möglichkeiten des Behälterverkehrs erfolgversprechend.