Post, Pakete und Privatwirtschaft

Autor(en): **Leuzinger, Henri**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale**

Band (Jahr): **- (2016)**

Heft 3

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-957820

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

CARTE BLANCHE

Post, Pakete und Privatwirtschaft

HENRI LEUZINGER
Redaktion COLLAGE

Mehr Wettbewerb bringt tiefere Preise – dieses erzliberale Dogma der ökonomischen Theorie beschert uns im Alltag bisweilen Zustände, die nur noch das Prädikat «idiotisch» verdienen. Besonders drastisch zeigt sich dies am Beispiel der Päckli-Post, oder vornehmer gesagt, an der Deregulierung der Paket-Versand-Logistik.

Früher war alles einfach und gelb. Die Post brachte Briefe, Pakete und Geld. Sie hatte in diesem Metier ein Monopol und unterstand damit behördlicher Aufsicht. Manche meinten, der Gelbe Riese habe seine Sonderstellung ausgenützt, sei schwerfällig und teuer geworden und Monopole seien nicht mehr zeitgemäss und in der freien Marktwirtschaft sowieso des Teufels. Ein paar Bundesparlamentarier und ihre diskreten Einflüsterer, die stets nach mehr Freiheit und weniger Staat schreien, bodigten dieses Postmonopol. Sie lockten mit mehr Konkurrenz, die billigere Preise bringe. Der damalige Zeitgeist besorgte den Rest.

Und was ist tatsächlich passiert? Seither können wir unter verschiedenen Logistikern wählen. Grossartig! Was für ein Fortschritt für die Zivilisation! Welch unerhörte Erleichterung im täglichen Leben! Und, Hand aufs Herz: Sind die Tarife gesunken? Wenn überhaupt, nur vorübergehend. Nebeneffekte? Vernachlässigbar. Wirklich?

Nur für jene, welche die Augen schliessen ob den unzähligen halbleeren Lieferwagen privater Post-Dienstleister, verwegen gefahren von oft schlecht bezahlten Chauffeuren, die nun auf den ohnehin notorisch überfüllten Schweizer Strassen zusätzlich zirkulieren. Stets gehetzt und unter Termindruck stellen die bedauernswerten Fahrer die Pakete direkt zu – oder auch nicht. Denn wenn niemand im Betrieb oder zu Hause ist, legen sie nicht wie die normalen Päcklipöstler einen Abholschein in den Briefkasten, sondern fahren einfach am nächsten Tag wieder vor, oder am übernächsten und so weiter – bis sie das Paketchen endlich persönlich abgeben können.

Was also hat die ganze Übung gebracht, einmal abgesehen von der Möglichkeit, unter ein paar Anbietern wählen zu können? Eine gewaltige Mehrbelastung von Strasse, Siedlung und Umwelt: Tagtäglich ergiessen sich Lawinen von privatlogistischen Lieferwagen in Agglomerationen und Städte, weil sie alle ihre teuren Schnell-Pakete bis zum Mittag ausliefern müssen. Und ja, die Schweizer Pöstler sind natürlich auch weiterhin unterwegs, wie bisher.

A propos Tageszeiten: Nach der Liberalisierung fühlten sich die privaten Logistiker benachteiligt. Der Gelbe Riese durfte nämlich seine Lastwagen auch in der Nacht und am Sonntag fahren lassen, die privaten nicht. Dieses Privileg ist mittlerweile abgeschafft. Laut Verkehrsregelnverordnung VRV Art. 92 Abs. 2 Bst. a^{bis} gibt's nun auch Sonntags- und Nachtfahrbewilligungen *für Postsendungen durch private Postdienstleister oder deren Subunternehmerinnen*. Das ist im Prinzip nachvollziehbar, von wegen Gleichbehandlung und so. Seit dem stattgegeben wurde, mehren sich indessen Stimmen, welche das Nachtfahrverbot für Lastwagen auch in anderen Branchen beseitigen wollen. Schöne Aussichten sind das.

Ob sich die Parlamentarier all dessen bewusst waren, als sie die Paketpost deregulierten? Wohl kaum, nehme ich einmal zu ihren Gunsten an. Sie waren einfach zu faul, die Sache durchzudenken. Obgleich es ja nur eine normale Portion gesunden Menschenverstands braucht, um solche Zusammenhänge zu erkennen. Oder sie haben die Folgen unterschätzt, wie einige kleinlaut zugeben. Leider traut sich niemand mehr, die Sache rückgängig zu machen.

Die Geschichte zeigt: Solche Deregulierungen verbessern weder den Service public noch senken sie die Preise. Leidtragende des geknackten Postpaket-Monopols ist die Umwelt, die Tausende sinnloser Lieferwagenkilometer mehr pro Tag verkraften muss; es leiden die vormittags notorisch verstopften Innenstädte. Und es trifft jene Leute, die an den Zufahrtsstrassen wohnen, wo sich der Verkehr staut und ihnen die Lebensqualität versaut.