

So opfern sie das Gemeinwohl dem Markt

Schon die Bonner Konzernzentrale hat nichts mehr mit der einstigen Bundespost gemein. Bis auf 163 Meter Höhe schraubt sich der von Helmut Jahn entworfene Glasbau in unmittelbarer Nähe des ehemaligen Bundesministeriums für Post und Telekommunikation in die Höhe. Der höchste Büroturm der Bundesrepublik außerhalb der Bankenmetropole Frankfurt setzt aber nicht nur architektonisch neue Maßstäbe, sondern symbolisiert zugleich den geschäftspolitischen Wandel eines DAX-Schwergewichts, der Deutschen Post DHL Group. Längst ist Profitabilität das strategische Hauptziel der einstigen Bundesbehörde. Um noch profitabler zu werden, erhöht der „Gelbe Riese“, der hierzulande gut 90 Prozent des Brief- und mehr als 40 Prozent des boomenden Paketmarktes beherrscht, in kürzest möglichen Abständen das Porto.

Nach dem Willen von Post-Chef Frank Appel und Bundeswirtschaftsminister Peter Altmaier (CDU) soll der Preis für den inländischen Versand von Briefen mit einem Gewicht von bis zu 20 Gramm („Standardbrief“) von derzeit 70 Cent auf 85 bis 90 Cent steigen dürfen. Dabei hatte es noch zum 1. Januar 2016 die vierte Portoerhö-

hung binnen vier Jahren für Standardbriefe gegeben. Der Preissprung von 55 Cent (2012) auf die nun möglichen 90 Cent wäre für die Deutsche Post ausgesprochen einträglich. Rund eine halbe Milliarde Euro zusätzliche Einnahmen würde eine Portoerhöhung um 20 Cent wohl bringen.

Dass die Gewinn- an die Stelle der Gemeinwohl- und die Aktionärs- an die Stelle der Kundenorientierung tritt, ist für börsennotierte Unternehmen nicht außergewöhnlich. Verwunderlich ist eher die Chuzpe, mit der der langjährige McKinsey-Berater Frank Appel den Unternehmensslogan „Die Farbe Gelb geht um die Welt“ einlöst. Denn das vom einstigen Bundesminister für Post und Telekommunikation, Christian Schwarz-Schilling (CDU), mit der Privatisierung der Bundespost verfolgte Ziel, „die Fesseln des öffentlichen Dienstrechts“ zu „sprengen“, ist längst erreicht. In kaum einem Logistikbereich sind die Arbeitsbedingungen derart miserabel wie bei der Zustellung von Briefen und Paketen. Für einen „Hungerlohn“ hetzen Zusteller in städtischen Ballungsräumen durch die Hausflure und in ländlichen Regionen über die Straßen. Verdiente der Postminister frü-

her rund 15-mal so viel wie ein Briefträger, führt Frank Appel die Rangliste der DAX-Konzernchefs mit Blick auf die Manager-to-Worker-Pay-Ratio an. Mehr als 232-mal so viel wie ein durchschnittlicher Beschäftigter des von ihm geführten Konzerns strich er 2017 ein. Gleichzeitig legen demontierte Briefkästen, ausgedünnte Zustellungsintervalle, geschlossene Postämter sowie gestiegene Verlustquoten bei Brief- und Paketsendungen Zeugnis von der globalen Expansionsstrategie zulasten der Kunden ab.

Der Staat hält heute über die KfW-Bankengruppe nur noch 20,6 Prozent der Aktien. Es ist überfällig, den Wirtschaftsminister und den Post-Vorstand daran zu erinnern, dass die Sicherstellung einer flächendeckenden Grundversorgung mit Postdienstleistungen zu erschwinglichen Preisen ein gesetzlich verankertes Regulierungsziel darstellt. Kurzum: Will die Regierung das Gemeinwohl bewahren, statt es auf dem Altar des Marktes zu opfern, ist die Drosselung des Portos als erster Schritt unabdingbar.

Tim Engartner ist Autor des Buches *Staat im Ausverkauf. Privatisierung in Deutschland*
