Die Schweizerische Post AG
Stab CEO
Public & International Affairs
Wankdorfallee 4
3030 Bern

Telefon +41 58 341 15 64
www.post.ch

Die Schweizerische Post AG, Stab CEO PIA, Wankdorfallee 4, 3030 Bern

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

Als PDF/Word an:

finanzierung@bav.admin.ch

Datum 12. August 2025
Kontaktperson Michael Flury
E-Mail michael.flury.2@post.ch
Direktwahl +41 79 633 78 74

Stellungnahme der Schweizerischen Post zur Vernehmlassung der Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport)

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti

Sehr geehrter Herr Schletti

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, im Rahmen der Vernehmlassung über die Umsetzung der Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen auf Verordnungsstufe Stellung nehmen zu können.

a) Ausgangslage für die Schweizerische Post

Die Post setzt bei der Beförderung von Briefen und Paketen zwischen den Sortierstandorten bereits seit 175 Jahren auf klimafreundliche Transporte wie den Schienentransport. Heute betreibt die Post mehrere Logistikstandorte mit Schienenanschluss: Neun Standorte für Pakete (Genf, Daillens, Ostermundigen, Biel, Basel, Härkingen, Cadenazzo, Frauenfeld und St. Gallen) und sieben für Briefe (Genf, Eclépens, Härkingen, Chur, Zürich-Mülligen, Gossau und Visp). Nachhaltigkeit wird als strategischer Schwerpunkt bei der Post grossgeschrieben. Die Post prüft deshalb laufend, bei welchen Transportwegen sie die Strasse oder die Schiene bevorzugt. Der Bahntransport lohnt sich vor allem dort, wo grosse Mengen transportiert werden müssen. Im Jahr 2024 transportiert die Post über 15% mehr per Bahn im Vergleich zum Vorjahr. Gleichzeitig konnten die Strassentransporte zwischen den grossen Standorten um rund 9% reduziert werden.

Ungefähr 50 Prozent aller Briefe und Pakete legen heute mindestens einen Teil ihrer Reise auf der Schiene zurück. Die Züge verbinden die grossen Brief- und Paketzentren und grosse Zustellstellen miteinander. Dies ist primär auf der West-Ost-Achse zwischen Genf und St. Gallen (wo für die Post die grössten Paketmengen anfallen), aber auch auf der Nord-Süd-Achse nach Basel, ins Tessin, Wallis und Graubünden

der Fall. Mit den neuen Bahnverbindungen nutzt die Post seit Ende 2023 über 80 Zugsverbindungen pro Werktag.

Transporte mit der Bahn sind im Vergleich zu Transporten auf der Strasse weniger flexibel und eher auf grosse Mengen bzw. Produkte ausgerichtet, die sich ein wenig mehr Zeit lassen können. Die Kostenstruktur auf der Schiene ist damit im Vergleich zum Strassentransport bedeutend anspruchsvoller. Durch Unterstützungsbeiträge verbessert sich die Ausgangslage für den Schienentransport bis zu einem gewissen Grad und Verlagerungen lassen sich betrieblich einfacher umsetzen.

Die Post transportiert Sendungen per Bahn, wenn das Kundenbedürfnis erfüllt werden kann, es wirtschaftlich und ökologisch sinnvoll und logistisch machbar ist. Von wenigen Ausnahmen abgesehen, sind dies Ganzzugsverkehre, welche von SBB-Cargo als Eisenbahnverkehrsunternehmen gefahren werden. Die Post hat eigene Bahnwagen gemietet, betreibt eigene Anschlussgleise und Terminals für den Kombinierten Verkehr.

b) Grundsätzliches zu den Unterstützungsbeiträgen

Die Post begrüsst grundsätzlich die Stärkung des Schienengüterverkehrs in der Schweiz. Der Schienengüterverkehr ist ein wichtiger Hebel zugunsten der ökologischen Nachhaltigkeit, wie auch bzgl. dem steigenden Verkehrsaufkommen auf der Strasse. Die mit der Verlagerung eingesparten CO2-Emissionen tragen unter anderem auch zur Erreichung der gesteckten Klimaziele bei. Die letzten Jahre haben aber auch gezeigt, dass die Umstellung zu mehr Schienengüterverkehr nicht allein marktgetrieben zu erreichen ist. Eine starke Involvierung des Bundes zur Unterstützung der Verlagerung von der Strasse auf die Schiene ist unabdingbar. Die Post unterstützt daher das neue GÜTG und dessen Umsetzung auf Verordnungsstufe, da die Bahn für einen ökologischen Transport der Briefe und Pakete eminent wichtig ist.

Verlagerungen auf die Bahn bedingen Prozessanpassungen, die vorab und im Betrieb mit Aufwand verbunden sind. Unterstützungsbeiträge tragen dazu bei, die wirtschaftliche Mehrbelastung der Verlagerung auszugleichen und den sonst notwendigen Strassentransport zu vermindern. Sie unterstützen die Verlagerung über das heutige Mass hinaus.

c) Spezifisch zu Artikel 14 und 15 GÜTV

Bezüglich Bemessungsgrundlage der Höhe des Umschlags- und Verladebeitrags stellt der Bundesrat zwei Varianten zur Auswahl. Einerseits kann die Höhe pro empfangenen und versendeten, beladenen Bahnwagen berechnet werden. Die entsprechenden 40 Franken pro Wagen können nur gehalten werden, wenn eine Obergrenze für die Anzahl beitragsberechtigter Bahnwagen in Höhe von 8’000 Wagen je Anschlussgleisanlage eingeführt wird. Die zweite Variante verzichtet auf eine Obergrenze von 8’000 Wagen. In diesem Fall würde die Beitragshöhe pro anspruchsberechtigtem Bahnwagen auf 29 Franken gesenkt werden.

Die Post spricht sich aus folgenden Gründen für Variante 2 aus:

- Eine Deckelung der anspruchsberechtigten Bahnwagen ist einerseits aus ökologischer Sicht nicht sinnvoll. Mehr unterstützte Bahnwagen bedeuten auch mehr Güter, die auf die Schiene verlagert werden. Eine Deckelung würde den Skaleneffekt der Verlagerung auf die Schiene bremsen. Andererseits würden Unternehmen mit grossen Verlagerungsambitionen dagegen proportional weniger von

den Unterstützungsbeiträgen profitieren. Eine ausserordentliche Effizienz bei der Verlagerung würde daher weniger gewürdigt werden.
- Investitionen in Anschlussgleise und Umschlagsanlagen rechnen sich erst mit einer gewissen Menge an Bahnwagen. Eine Deckelung an unterstützten Einheiten würde die Wirtschaftlichkeit des Schienengüterverkehrs reduzieren und Neuinvestitionen in den Schienengüterverkehr verhindern.
- Das Ziel der Vorlage ist es, effiziente und gebündelte Verkehre stärker zu fördern. Es macht daher Sinn eine Mindestmenge pro Anschlussgeleise einzuführen, um das vorhandene Verlagerungspotential optimal auszuschöpfen.

Weitere Anmerkungen

Gemäss Vernehmlassungsvorlage (Art. 14 Abs. 2 GÜTV) gilt eine Obergrenze von 8'000 Wagen je Anschlussgeleis. Für Umschlagsanlagen des Kombinierten Verkehrs und Freiverladeanlagen werden gemäss erläuterndem Bericht aber keine Obergrenze festgelegt. Die Paketterminals werden primär für Waggons resp. deren Behälter benützt, welche dort auch ihre Destination haben (also kein Kombinierter Verkehr). Es gibt aber auch Kombiverkehrs-Wechselbehälter mit Paketen (z.B. welche auf der Strasse von Pratteln nach Härkingen fahren und dort auf Züge umgeschlagen werden) oder von externen Kunden. Daher fungiert das Terminal in solchen Fällen als Umschlagsanlage des Kombinierten Verkehrs und unterliegt folglich keiner Obergrenze.

Wir bedanken uns für Ihre Kenntnisnahme und bitten Sie, unsere Ausführungen in der Vorlage entsprechend zu berücksichtigen.

Freundliche Grüsse

Die Schweizerische Post AG

Johannes Cramer
Leiter Logistik-Services

Die Schweizerische Post AG

Matthias Dietrich
Co-Leiter Stab CEO