



Post CH AG
Wankdorfallee 4
3030 Bern

Telefon +41 76 650 14 84
www.post.ch

Post CH AG, Wankdorfallee 4, 3030 Bern

Eidgenössisches Finanzdepartement EFD
Frau Bundesrätin Karin Keller-Sutter
Bundesgasse 3
3003 Bern

Datum 1. April 2025
Ihre Nachricht
Kontaktperson Alice Zollinger
E-Mail alice.zollinger@post.ch
Direktwahl +41 76 650 14 84

Stellungnahme der Post im Rahmen der Vernehmlassung zum Bundesgesetz über das Entlastungspaket 2027

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung zum Entlastungspaket 2027. Die Post ist sich der schwierigen Finanzlage des Bundes bewusst und berücksichtigt diese sorgfältig. Dennoch ist es für die Post von entscheidender Bedeutung, dass langfristige Planungen durch kurzfristige Entscheidungen nicht beeinträchtigt werden und bereits beschlossene politische Massnahmen sowie demokratisch gefällte Beschlüsse respektiert werden. Aus diesen Gründen möchten wir uns wie folgt zu den vorgeschlagenen Massnahmen äussern:

Massnahme 1.5.15 – Erhöhung des Kostendeckungsgrads im regionalen Personenverkehr

Die Post unterstützt grundsätzlich die vorgeschlagene Massnahme im Sinne eines Anspruchs auf einen effektiven und bedarfsorientierten öffentlichen Verkehr, jedoch mit einem ausreichend langen Zeithorizont für die Umsetzung.

Als grösstes Transportunternehmen auf der Strasse leistet die Post mit PostAuto einen wichtigen Beitrag zur Mobilität der Bevölkerung in der Schweiz. Das wollen wir auch in Zukunft tun, indem wir unter anderem die Bedürfnisse unserer Kundinnen und Kunden noch stärker berücksichtigen und unsere Angebote datenbasiert weiterentwickeln. Bei einer wachsenden Nachfrage und gleichzeitig steigenden Anforderungen an die erhöhte Qualität des Angebots setzen wir uns ambitionierte Ziele für die Zukunft, welche auch durch eine geplante und ordentliche Effizienzverbesserung erreicht werden sollen.

Die Post teilt das langfristige Ziel einer höheren Effizienz im regionalen Personenverkehr und einer damit einhergehenden Erhöhung des Kostendeckungsgrades. Dafür setzen wir heute bereits Effizienzmassnahmen um (Kundengewinnung, bedarfsorientierte Angebote,

Organisationsumstrukturierung) und sind bereit, Angebotsoptimierungen in Absprache mit den Bestellern zu prüfen. Wir streben unter anderem einen wesensgerechten Fahrzeugeinsatz an und führen innovative und optimierte Angebote wie On-Demand ein.

Die Post unterstützt grundsätzlich die vorgeschlagene Massnahme im Sinne eines Anspruchs auf einen effektiven und bedarfsorientierten öffentlichen Verkehr, jedoch mit einem ausreichend langen Zeithorizont für die Umsetzung. Die vorgesehenen Einsparungen von 5% werden von den Transportunternehmen im regionalen Personenverkehr, einschliesslich PostAuto, kurzfristig schwer zu kompensieren sein. Diese kurzfristige Finanzierungslücke birgt das Risiko einer erheblichen Reduktion des Angebots. Auf lange Sicht ist zu beachten, dass die Einsparungen zur Beeinträchtigung der flächendeckenden Versorgung führen werden. Dadurch würde der Service Public erheblich geschwächt.

Die Post teilt ausserdem mit der Branche die Position, dass Tarifierungen als Massnahme zur Reduktion des Finanzbedarfs nur eingeschränkt wirksam sind, insbesondere dort, wo der Kostendeckungsgrad und somit der Beitrag aus Einnahmen relativ tief sind. Zudem würde die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs für die breite Bevölkerung sinken, mit langfristigen negativen Auswirkungen auf den Modalsplit.

Wie die Branche betont auch die Post die Bedeutung einer verlässlichen und nachhaltigen Finanzierung des öffentlichen Verkehrs. Diese muss auf politischer Ebene zeitnah, transparent und kohärent abgestimmt werden. Diskussionen zur Finanzierung sollen daher ausschliesslich während der parlamentarischen Beratungen zum RPV-Verpflichtungskredit stattfinden.

Massnahme 2.11 – Kürzung der indirekten Presseförderung

Die Bundesversammlung hat sich in der Frühlingssession 2025 für einen Ausbau der indirekten Presseförderung ausgesprochen. Eine nachträgliche Kürzung der Förderung widerspricht dem demokratisch abgestützten, politischen Willen. Aus diesen und weiteren Gründen lehnt die Post eine Kürzung der Fördermittel für die indirekte Presseförderung ab.

Mit der Digitalisierung verändert sich auch der Pressemarkt. Um eine vielfältige Presselandschaft weiterhin sicherzustellen und den Verlagen Zeit für die digitale Transformation zu geben, unterstützt die Post grundsätzlich die befristete Fortsetzung der indirekten Presseförderung und begrüsst deren Ausbau im Einklang mit dem politischen Willen.

Die Post und damit auch ihre Tochterunternehmen, die in der Frühzustellung tätig sind, nehmen als wichtige Zustellorganisationen von Zeitungen und Zeitschriften eine zentrale Rolle im Pressemarkt ein. So stellt die Post im Rahmen der Grundversorgung pro Jahr 760 Mio. Zeitungen und Zeitschriften zu. Der Post ist es ein Anliegen, dass sie die zahlreichen Arbeitsplätze erhalten und ihren rund 12'000 Zustellenden nicht nur Teilzeitpensen anbieten kann. Eine Kürzung oder Einstellung der indirekten Presseförderung würde unmittelbar die Menge an zuzustellenden Zeitungen einbrechen lassen und zwangsläufig zu einem Rückgang des Zustellpersonals führen.

Das Parlament hat sich ebenfalls dafür ausgesprochen, die Mitgliedschafts- und Stiftungspresse weiterhin zu fördern. Sollte die Presseförderung für diese Kategorie vollständig wegfallen, könnte

dies zum Zusammenbruch des Marktes in diesem Segment führen. Es wäre zu erwarten, dass zahlreiche Publikationen eingestellt werden müssten.

Massnahme 2.21 – Teilverzicht auf Förderung alternativer Antriebssysteme für Busse und Schiffe

Die Post begrüsst, dass in der vom Bundesrat präsentierten Massnahme ausschliesslich eine Kürzung und keine Abschaffung der Beiträge im regionalen Personenverkehr vorgesehen ist. Darüber hinaus befürwortet die Post die Abschaffung der Mineralölsteuerrückerstattung. Die gleichzeitige Senkung der Fördermittel und die frühere Abschaffung der Mineralölsteuerbefreiung werden jedoch kritisch betrachtet.

Das Engagement der Post für einen umweltfreundlichen öV auf der Strasse ist in unserer Strategie verankert. Die Post hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2030 im Betrieb klimaneutral zu sein und die gesamte PostAuto-Flotte bis 2035 auf Elektrobusse umzustellen und damit fossilfrei unterwegs zu sein. Gleichzeitig sind wir für die erfolgreiche Umsetzung der Dekarbonisierung auf verschiedene Rahmenbedingungen angewiesen, besonders auf die Bereitschaft der Besteller bezüglich Standards und Finanzierung. Aus diesem Grund haben wir die Einigung zwischen dem Bund und der Branche des öffentlichen Verkehrs betr. des CO₂-Gesetzes begrüsst. Diese umfasst einerseits die Beteiligung des Bundes an den Mehrkosten für die Umstellung auf elektrische Antriebe und andererseits die Einwilligung der Branche, nach einem gestaffelten Vorgehen auf die bisherige Mineralölsteuerrückerstattung zu verzichten.

Die Post begrüsst, dass in der vom Bundesrat präsentierten Massnahme ausschliesslich eine Kürzung und keine Abschaffung der Beiträge im regionalen Personenverkehr vorgesehen ist. Darüber hinaus befürwortet die Post damals wie heute die Abschaffung der Mineralölsteuerrückerstattung. Dies wird einen wesentlichen Fehlanreiz für die Umstellung auf alternative Antriebe beseitigen, vorausgesetzt, dass die freigewordenen finanziellen Mittel vollständig für die Umrüstung auf umweltfreundliche Antriebe verwendet werden.

Die gleichzeitige Senkung der Fördermittel auf 30 Mio. Franken pro Jahr und die frühere Abschaffung der Mineralölsteuerbefreiung wird jedoch kritisch betrachtet. Diese gleichzeitige Anpassung gefährdet die Planungssicherheit der Transportunternehmen auf der Strasse, indem ein negativer Saldo aus Fördermitteln und zusätzlichen Kosten aus der Abschaffung der Mineralölsteuerrückerstattung entsteht. Die daraus entstehenden ungedeckten Zusatzkosten würden im regionalen Personenverkehr zu Abgeltungserhöhungen und härteren Offertverhandlungen und letztendlich zu einer schädlichen Mittelkonkurrenz zwischen der zeitnahen Einführung von E-Bussen und möglichen Kürzungen des Angebots im regionalen Personenverkehr führen.

Diese kurzfristige Finanzierungslücke ist schliesslich aufgrund der langen Vorlaufzeiten für Dekarbonisierungsprojekte, insbesondere den Aufbau von Ladeinfrastrukturen, kritisch zu betrachten.

Massnahme 2.22 – Verzicht auf Beiträge für automatisiertes Fahren

Die Post spricht sich gegen die vorgeschlagene Streichung der Förderbeiträge für automatisiertes Fahren aus.

Die Post engagiert sich seit vielen Jahren im Bereich des automatisierten Fahrens. So hat die Post im Jahr 2016 als weltweit erstes Unternehmen autonome Fahrzeuge im öffentlichen Verkehr

eingesetzt und während vier Jahren rund 54'000 Fahrgäste mit SmartShuttles sicher durch die Innenstadt von Sion befördert. 2021 lancierte die Post mit dem Gepäckroboter «Robi» eine weitere Premiere im Bereich der autonomen Mobilität: Erstmals wurde ein autonomes Fahrzeug ohne Sicherheitsfahrpersonal in der Schweiz im öffentlichen Strassenverkehr eingesetzt.

Mit der im März 2025 in Kraft getretenen Verordnung und dem neuen Gesetz zum autonomen Fahren steht die Mobilitätsbranche vor einer historischen Gelegenheit, die Zukunft des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz durch den Einsatz automatisierter Fahrzeuge zu gestalten. Die Schritte hin zu autonomem Fahren in Kombination mit weiteren Innovationen (wie z.B. On-Demand-Angebote) sollen zu einem flexibleren und kundenorientierteren öffentlichen Verkehr führen. Transportunternehmen könnten die Produktionskosten reduzieren und somit zur Effizienzsteigerung beitragen. Besteller (Gemeinden, Kantone sowie das Bundesamt für Verkehr) erwarten eine Verbesserung der Erschliessungsqualität und eine Entlastung des Verkehrs, was insgesamt zu einer Verbesserung des öV-Modalsplits führen wird. Auch Fahrgäste könnten von diesen Innovationen profitieren, indem die Kosten des öffentlichen Verkehrs sinken, das Angebot komfortabler und der ökologische Fussabdruck reduziert wird.

Die Post spricht sich gegen die vorgeschlagene Streichung der Förderbeiträge für automatisiertes Fahren aus. Diese Massnahme würde nicht im Interesse der Transportunternehmen, der Effizienzsteigerung im öffentlichen Verkehr und des Innovationsstandorts Schweiz liegen. Für die Schweiz und die Post ist es von grosser Bedeutung, Projekte über das autonome Fahren im Zusammenhang mit On-Demand-Angeboten durchzuführen und zu fördern, um die Rahmenbedingungen sowie zukünftigen Mobilitätssysteme selbstbestimmt zu gestalten und auf die spezifischen Bedürfnisse und Charakteristika der Schweiz auszurichten. Der öffentliche Strassenverkehr kann jedoch die Finanzierung solcher Projekte nicht eigenständig bewältigen und ist auf Unterstützung durch Dritte, einschliesslich Bund und Kantone, angewiesen. Die Kantone haben bereits die Bedeutung dieser Innovation erkannt und folglich ihr Engagement zugesagt. Eine entsprechende Unterstützung des Bundes wird von den betroffenen Transportunternehmen und der gesamten Mobilitätsbranche erwartet.

Weitere Streichungen oder Kürzungen im Bereich Verkehr, Digitalisierung und Innovation

Das Entlastungspaket beeinflusst weitere Themen, die für die Post von Bedeutung sind. An dieser Stelle möchten wir die Wichtigkeit des Erhalts der Bundesförderungen für diese Themen hervorheben.

Bahninfrastrukturfonds

Um den Modalsplit zu erhöhen, benötigt die Schweiz ein öffentliches Verkehrssystem, das sich multimodal und vernetzt in die Zukunft entwickelt. Die Post stimmt mit der Einschätzung des VöV überein, dass eine Analyse zur mittel- und langfristigen Finanzierung des BIF notwendig ist, um die Transparenz über dessen Entwicklung zu verbessern und seine zukünftige Steuerung zu gewährleisten. Die Massnahme 2.19 «BIF: Kürzung der Einlagen» sollte im Rahmen dieser Analyse betrachtet werden.

Die Post weist darauf hin, dass die geplanten Arbeiten die Komplementarität von Bahn und Strasse im Sinne eines ganzheitlichen Mobilitätskonzepts berücksichtigen müssen. Geplante Kürzungen im Bahnbereich dürfen nicht zulasten der Transportunternehmen auf der Strasse erfolgen.

Digitalisierungsprojekte

Das vor kurzem in Kraft getretene Bundesgesetz über den «Einsatz elektronischer Mittel zur Erfüllung von Behördenaufgaben» (EMBAG) sieht vor, dass der Bund Digitalisierungsprojekte von hohem öffentlichem Interesse finanziell fördern kann. Hinter der Aufnahme dieser Bestimmung steht ein expliziter Auftrag des Parlaments, welcher dazu beitragen wollte, die hohe Innovationsfähigkeit der Schweizer Unternehmen und Zivilgesellschaft im Bereich der Digitalisierung verstärkt für wichtige staatliche Vorhaben aktivieren zu können. Gestützt auf diese Bestimmung hat der Bundesrat erst vor wenigen Monaten die Anspruchskriterien und die prozessuale Ausgestaltung dieser «Anschubfinanzierung» definiert und eine Vernehmlassung durchgeführt.

Dass dieses Vorhaben nun mit der Sparmassnahme 2.1 «Verzicht auf Anschubfinanzierungen für Digitalisierungsprojekte» gestrichen werden soll, ist aus Sicht der Post nicht nachvollziehbar. Es besteht kein Zweifel, dass die Schweiz in der Digitalisierung des öffentlichen Sektors grossen Nachholbedarf hat. Umso wichtiger ist es deshalb, dass die Investitionen jetzt getätigt werden, um in Zukunft davon profitieren zu können. Die in Aussicht gestellten Fördermittel können in diesem Zusammenhang dazu beitragen, den Ideen- und Projektwettbewerb von kleineren Unternehmen oder Organisationen der Zivilgesellschaft zu intensivieren. Dies gilt umso mehr, als dass es sich bei dieser Anschubfinanzierung um eine «überschaubare» Investition handelt, von der die Gesellschaft und Wirtschaft jedoch einen wesentlichen Nutzen erwarten kann.

Dazu kommt, dass mit der vorgeschlagenen Streichung grosse Rechtsunsicherheiten geschaffen werden. Denn gemäss Planung war vorgesehen, dass die ersten Projekte bereits bis Ende März 2025 bei der Bundeskanzlei zur Prüfung hätten eingereicht werden können. Dementsprechend ist anzunehmen, dass zahlreiche Organisationen die notwendigen Vorarbeiten initiierten und dies auch in ihrer Planung berücksichtigen. Auch wenn kein Rechtsanspruch auf Fördermittel besteht, so führt diese plötzliche «Planänderung» dennoch zu erheblichen Unsicherheiten. Vor diesem Hintergrund lehnt die Post die vorgeschlagene Sparmassnahme ab.

Innovation

Die Reduzierung der Innovationsförderung, welcher durch die Massnahme 2.6 «Kürzung des Bundesbeitrags für Innosuisse» vorgeschlagen wird, hat mehrere negative Auswirkungen auf den Innovationsstandort und die Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz. Weniger Fördermittel für Hochschulen führen zu weniger angewandter Forschung und Technologietransfer in die Wirtschaft – auch zur Post. Dies ist besonders für Bereiche wie Logistik, Digital Trust und Mobilität wichtig.

Besonders kritisch betrachtet die Post die Erhöhung der Mindestbeteiligung der Umsetzungspartner auf 50 %. Einerseits steigt damit für Unternehmen – auch die Post – das Risiko, sich an explorativen Forschungsprojekten zu beteiligen. Dies könnte dazu führen, dass disruptive Innovationen vernachlässigt werden. Andererseits wird auch für Start-ups der Zugang zur Finanzierung erschwert und damit das Innovationsökosystem geschwächt.

Datum 1. April 2025

Seite 6

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Bei Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Post CH Mobilitäts-Services AG
Leiter Mobilitäts-Services

Die Schweizerische Post AG
Leiter Stab CEO

Stefan Regli

Matthias Dietrich