Die Schweizer Post setzt auf die Schiene

Das Unternehmen investiert im In- und Ausland. Für den Pakettransport will es künftig verstärkt die Bahn nutzen.

Von Kurt Metz

Die Schweizerische Post hat 2023 rund 185 Millionen Pakete umgeschlagen. Das sind 4,7 Prozent weniger als im Vorjahr. Die Abnahme ist eine Folge der allgemeinen Teuerung, der weiterhin getrübten Konsumentenstimmung sowie der geopolitischen Lage. Trotz dieses Rückgangs bewegen sich die Paketmengen immer noch auf einem hohen Niveau. Im Vergleich zu 2019 – dem Jahr vor dem durch die Covid-Pandemie verstärkten Paketboom – hat die Post vergangenes Jahr 35 Millionen oder 24 Prozent mehr Pakete befördert.

Während die Zahl der Briefe in den vergangenen 20 Jahren um rund 40 Prozent zurückgegangen ist, verschicken die Kunden der Post rund 70 Prozent mehr Pakete als noch vor 10 Jahren. Das Unternehmen rechnet weiterhin mit einem spürbaren Wachstum in diesem Markt. Es strebt an, bei der Paketzustellung effizienter zu werden und gleichzeitig Arbeitsplätze bei d en Briefzustellteams zu sichern. So bringen viele Briefpostmitarbeitende auch Pakete.

Paketmarkt fordert

Im vergangenen Jahr hat die Post neue Standorte zur Sortierung von Paketen eröffnet – zum einen die beiden regionalen Paketzentren Wallisellen (Kanton Zürich) und Pratteln (Kanton Basel Land), zum anderen hat sie im Briefzentrum Härkingen (Kanton Solothurn) eine Paketsortiermaschine installiert. Damit sortiert die Post nun an 13 Orten der Schweiz Pakete.

9 Millionen Pakete will die Schweizer Post dieses Jahr von der Straße auf die Schiene verlagern, dadurch 13 Millionen Lkw-Kilometer einsparen und den CO_2-Ausstoß um rund 1.000 Tonnen reduzieren. Damit dieser Sprung gelingt, gibt es aktuell 84 tägliche Bahnverbindungen, ein Plus von rund 10 Prozent gegenüber dem Jahr 2023. Seit 2022 arbeitet die Schweizer Post mit dem Programm „Bahnoffensive“ aktiv daran, auf der Ost-West-Achse mehr Pakete auf der Schiene zu befördern. Rund die Hälfte aller Pakete legen bereits einen Teil ihrer Reise per Bahn zurück: „Den Anteil planen wir in den nächsten Jahren weiter zu erhöhen“, sagt Titus Bütler, Leiter Transporte Briefe und Pakete. Er ist überzeugt: „Die ökologischen Vorteile liegen auf der Hand. Deshalb wollen wir den Transport auf der Schiene stetig ausbauen.“ Im Februar 2022 verlängerten die Post und SBB Cargo ihre strategische Partnerschaft bis ins Jahr 2026. Und dies, obwohl die Lkw von Rampe zu Rampe zwischen der Ostschweiz und dem zentralen Logistikzentrum in Härkingen um 25 bis 40 Prozent schneller sind als die Bahn.

Offensive mit Wirkung

Die Kunden erwarten ihre Pakete immer rascher. „Um diesem Anspruch gerecht zu werden, brauchen wir nicht längere Züge, sondern schnelle, regelmäßige und präzise Bahnverbindungen zwischen den großen Paketzentren Frauenfeld (Ostschweiz), Härkingen (Mitte) und Daillens (Westschweiz)“, sagt Bütler. Auf der Strecke quer durchs Land sowie regional zwischen Frauenfeld und St. Gallen wurde die Anzahl der Verbindungen kontinuierlich erhöht. Seit dem Fahrplanwechsel Ende 2023 transportiert die Post gemeinsam mit SBB Cargo pro Tag auf 84 (bisher 77) Bahnverbindungen Pakete und Briefe. Dafür nutzt sie täglich rund 470 Waggons.

Mit der Schmalspurbahn nach Zermatt

Neu ist der Pakettransport aus dem regionalen Paketzentrum Untervaz bei Chur nach Davos auf der Schiene. Dabei werden morgens Wechselbrücken auf Tiefladewagen der meterspurigen Rhätischen Bahn (RhB) geladen und um 4.46 Uhr in einem Güterzug in die höchstgelegene Stadt Europas auf 1.560 Meter befördert. Pakete erreichten Scuol im Unterengadin, Zernez und Samedan im Oberengadin mit den Tourismushochburgen St. Moritz und Pontresina ebenfalls auf den Schienen der RhB. Gleichzeitig fahren Briefe und Pakete in Güterwagen auf der Matterhorn Gotthard Bahn – einer Schmalspurbahn mit Zahnradabschnitten – von Visp ins autofreie Zermatt.

FOTO: SCHWEIZERISCHE POST

9 Millionen Pakete will die Schweizer Post dieses Jahr auf die Schiene verlagern.

Pünktlich und offener Zugang

Über 95 Prozent der Postzüge kamen im vergangenen Jahr pünktlich an. Auch fremde Container fahren mit. Die Post bietet freie Kapazitäten auf ihren Verbindungen Unternehmen an, welche ihre Transportnachhaltigkeit verbessern wollen. Diese Möglichkeit wird im Tagesschnitt 70 Mal für Wechselbehälter genutzt, unter anderem von Logistikern wie Dreier und Havi.

In den vergangenen Jahren hat die Schweizerische Post mit ihren Akquisitionen außerhalb der Landesgrenzen für viel Aufsehen gesorgt. Die Investitionen sollen die Anbindung an internationale Lieferketten absichern und die eigene Marktposition als schneller, zuverlässiger Logistikpartner für Schweizer Betriebe stärken.

Erweiterung durch Zukäufe

Seit 2020 wurde das deutsche Transportnetz durch mehrere Zukäufe erweitert. Erworben wurden: Bächle Logistik (Villingen), Spedition Effinger (Brisachtal), Gaiser GmbH (Rielasingen), Hugger GmbH (Köln), Spedition Nolden (Kerpen), OSA Logistik (Hamburg), OSA Spedition (Lörrach) und Ost-West Cargo Europe (Stuttgart). Dazu kamen Zukäufe im Elsass und in Norditalien. Damit decken die Logistik-Services der Schweizerischen Post die Nord-Süd-Achse weitgehend ab.

Logistik-Services ist der größte Konzernbereich der Schweizerischen Post und beschäftigt über 21.000 Menschen. Innerhalb von Logistik-Services sind Business Units verantwortlich für die jeweiligen Märkte:

- Der nationale Brief- und Paketmarkt umfasst Dienstleistungen vom Versender zum Empfänger mittels Kurier-, Express-, Paket- und Briefleistungen.
- Der internationale Brief- und Paketmarkt für in- und ausländische Geschäfts- und Schweizer Privatkunden bietet Lösungen für den grenzüberschreitenden Waren- und Dokumentenversand einschließlich Verzollung.
- Im Güterlogistikmarkt ist die Schweizerische Post Partnerin für Gütertransporte sowie Lager- und Logistiklösungen aus einer Hand, wie Landtransport, Luft- und Seefracht, Lagerlogistik und Kontraktlogistik, Verzollung, Innight- und Expressfahrten/Swiss-Express „Innight“ und „Tagesexpress (TEX)“, Aufstellservice sowie Return Services.
- Der Bereich Operations erbringt alle Logistikleistungen (außer der Güterlogistik) – von der Sendungsannahme über die Sortierung bis hin zur Zustellung im Inland. ***(fh)***

ANZEIGE

NAGEL-GROUP

E-MOBILITÄT WEITER ANTREIBEN

Die Reichweite wird größer, das Fahrgefühl überzeugt die Fahrer: Der erste vollelektrische Lkw mit elektrischer Kühlung ist bei der Nagel-Group seit einem Jahr im Einsatz. Der E-Lkw ist zuverlässig im Dauereinsatz und versorgt von Bochum aus das Ruhrgebiet mit Lebensmitteln. 2024 wird die Nagel-Group weitere Pilotprojekte im Bereich Elektromobilität auf die Straße bringen. Und gemeinsam mit verschiedenen Herstellern die Herausforderung angehen, temperaturgeführte Transporte auch bei längeren Strecken zu elektrifizieren.

Was Carsten Taucke, CEO der Nagel-Group, über die ökologischen Ziele des Unternehmens sowie über die vielfältigen Herausforderungen und Chancen der E-Mobilität denkt, erfahren Sie im Interview auf:
nagel-group.com/newsroom

„Wir haben alle ein gemeinsames Ziel. Wir wollen ökologischer werden.“
Carsten Taucke, CEO der Nagel-Group

© DVV Media Group GmbH

Persönliche Ausgabe, Herr Metz, Kurt Metz, Hellbühl, Kd.Nr.: 99075151 6, Abo-Nr. 512986. Weitergabe an Dritte urheberrechtlich untersagt.