

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

Herausgeber: Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

Band: - (2016)

Heft: 3

Artikel: Post, Pakete und Privatwirtschaft

Autor: Leuzinger, Henri

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-957820>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 06.02.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

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 ausgenutzt, 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 kleintlaut 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.