

KUNDENUMFRAGE

Wenn der Postbote zu wenig lang wartet

Die Schweizer geben den Briefträgern gute Noten. Sie bemängeln aber, dass diese nach dem Klingeln zu wenig lange warten.

Die Post will es genau wissen: Im Juli und August hat das Meinungsforschungsinstitut GfK Switzerland 15 000 Kundinnen und Kunden befragt, wie sie die Leistung der Briefträger und der Zustellung beurteilen. Das Resultat zeigt, dass die Kunden mit der Arbeit der Briefträger insgesamt sehr zufrieden sind. Sie erhielten 93 von möglichen 100 Punkten. Damit wurde ein neuer

Höchstwert erreicht. Die Note liegt um einen Punkt höher als im Vorjahr.

Freundliche Briefträger

Stark gepunktet haben die Briefträger vor allem punkto Freundlichkeit: In diesem Bereich erhielten sie 95 Punkte. Trotz der guten Noten sieht die Post noch Verbesserungsbedarf: «Verschiedene Privatkunden bemängeln, dass der Briefträger nach dem Klingeln nicht lange genug wartet», schreibt der gelbe Riese. Mit 90 Punkten erhielten die Briefträger diesbezüglich den tiefsten Wert im Bereich fachliches Verhalten und Auftreten.



Eine Briefträgerin an der Arbeit: Die Kunden sind vor allem mit der Freundlichkeit der Postbotinnen und -boten zufrieden.

Die Genauigkeit bei der Zustellung lässt sich aus Sicht der Kunden noch verbessern: Relativ viele Kunden bemängeln, dass sie gelegentlich Sendungen in ihrem Postfach vorfinden, die nicht an sie adressiert sind. Dies hat zur Folge, dass die Postkunden in diesem Bereich nur die Note 84 erteilen. Die Postkunden mit Briefkasten vergaben diesbezüglich 88 Punkte.

Schliesslich ist die Post auch unzufrieden mit der Tatsache, dass immer noch zu viele Sendungen beschädigt in den Briefkästen ankommen. Die Kunden verteilten der Post diesbezüglich 87 Punkte.

GESAGT

«Es ist wie Weihnachten!»

Fifa-Präsident **Sepp Blatter** freut sich über den Weltmeistertitel der Schweizer U17.

«Haben Sie schon mal versucht, 26 Staats- und Regierungschefs ans Telefon zu bekommen? Die haben auch noch ein paar andere Dinge zu tun.»

Der schwedische EU-Ratsvorsitzende **Frederik Reinfeldt** zu den Problemen bei der Besetzung der EU-Spitzenposten.



Guido Westerwelle

«Wir wären moralisch gescheitert, wenn wir unsere Liberalität einschränken würden, weil andere sie nicht teilen.»

Deutschlands Aussenminister **Guido Westerwelle** fürchtet nicht, dass man ihm als Homosexuellem in manchen Ländern respektlos begegnet wird.



Carla Bruni

«Mein Gatte ist doch kein Hampelmann!»

Carla Bruni, die Frau von Frankreichs Präsidenten Nicolas Sarkozy, wehrt sich dagegen, dass die Presse sie als Strippenzieherin bezeichnet.

«Die hohen Löhne sind halt dort, wo die Wertschöpfung hoch ist, also bei den Banken.»

Der Direktor des Arbeitgeberverbandes, **Thomas Daum**, kommentiert die Lohnstatistik 2008.

Quellen: Der Landbote, sda, Basler Zeitung, Der Spiegel

KOLUMNE

REINER EICHENBERGER

ist Professor am Seminar für Finanzwirtschaft der Universität Freiburg

Stopp der Subventionierung der Übermobilität!

AUCH DIE BAHNREISENDEN sollen für den Ausbau der Bahninfrastruktur bezahlen. Das forderte letzte Woche Bundesrat Leuenberger. Gut! Aber leider ist er noch viel zu zurückhaltend. Er plant eine Bahnabgabe, die 300 bis 600 Millionen Franken pro Jahr bringen soll. Das bei Subventionen für den öffentlichen Verkehr von heute rund 7 Milliarden jährlich! Dabei ist aus volkswirtschaftlicher Sicht völlig klar, was richtig wäre: Es gibt keinen Grund, den Verkehr zu subventionieren, weder den privaten noch den öffentlichen. Vielmehr gilt es, endlich das Verursacherprinzip durchzusetzen:

ERSTENS MUSS DER Motorfahrzeugverkehr, genauer jeder einzelne Verkehrsteilnehmer, alle externen Kosten von heute insgesamt 8 Milliarden Franken jährlich oder rund 15 Rappen pro Fahrzeugkilometer tragen. Nur dann stimmen die Anreize, die Verkehrsmittel vernünftig zu nutzen. Weil die externen Kosten je nach Fahrzeugtyp, Strasse, Zeit und Verkehrssituation völlig unterschiedlich sind, braucht es ein elektronisches Road Pricing, das jedem Autofahrer einen angemessenen Nutzungspreis verrechnet. Dank moderner Technik geht das ohne Verkehrsbehinderung und vergleichsweise

günstig. Bei voller Abgeltung der externen Kosten kommen so rund 8 Milliarden Franken jährlich in die Staatskassen. Solche Strassengebühren entschärfen nicht nur die Umwelt-, Unfall- und Stauprobleme, sondern lenken das Verkehrsaufkommen so, dass viele Strassenbauprojekte einfach überflüssig werden.

ZWEITENS MÜSSEN DIE ÖV-Subventionen gestrichen werden. Denn wenn der private Verkehr dank Road Pricing für seine Umwelt-, Unfall- und Staukosten voll aufkommt, gibt es keinen Grund mehr, den öffentlichen Verkehr mit wie heute 7 Milliarden Franken jährlich zu subventionieren. Vielmehr sollte dann auch der öffentliche Verkehr seine externen Kosten von wenigstens 1 Milliarde tragen. So werden die staatlichen Budgets um weitere rund 8 Milliarden Franken entlastet.

DRITTENS MÜSSEN DIE dank Strassengebühren und Subventionskürzung verfügbaren Budgetmittel von rund 16 Milliarden Franken an die Bürger zurückgegeben werden – und keinesfalls als neue Subventionen in den Verkehrsbereich fließen. Die Gelder sollten nicht einfach pro Kopf zurückgeschüttet werden. Viel besser ist es, leistungshemmende Steuern

zu senken. Mit dem Geld könnten etwa die AHV-Arbeitnehmerbeiträge aufgehoben oder die Mehrwertsteuer praktisch ganz abgeschafft werden. So würden die Bürger dann netto durch die Verkehrsabgaben nicht mehr belastet, aber die Wirtschaft würde durch die Steuersenkungen massiv entlastet und das Wirtschaftswachstum entscheidend gefördert.

GEGEN MEINEN VORSCHLAG führen die Verlierer – die Profiteure der heutigen, riesigen Subventionierung der Mobilität – verschiedene Einwände an. Doch keiner davon ist stichhaltig:

BEHAUPTET WIRD, der öffentliche Verkehr müsse subventioniert werden, weil er den privaten Verkehr entlaste. Falsch! Wer so argumentiert, müsste wenn schon für die Subventionierung des privaten Verkehrs eintreten, weil ohne ihn der öffentliche Verkehr zusammenbrechen würde.

BEHAUPTET WIRD, der öffentliche Verkehr müsse subventioniert werden, weil er zur Erschliessung abgelegener Regionen beitrage. Falsch! Auch wer so argumentiert, müsste wenn schon für die Subventionierung des privaten Verkehrs eintreten. Denn seine Erschliessungsleistung ist

viel grösser als die des öffentlichen Verkehrs. Zudem gibt es auch viele andere wichtige «Erschliesser» wie etwa das Mobilfunknetz, die Migros, Coop oder die Banken. Sie alle werden besteuert, und nicht wie der öffentliche Verkehr ungläublich subventioniert.

BEHAUPTET WIRD, die Verkehrsabgabe würde die Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz gefährden. Falsch! Genau das Gegenteil trifft zu. Durch die Verkehrsabgabe entstehen keine neuen Kosten. Vielmehr werden die Kosten der heutigen Übermobilität sichtbar. Die Belastung der Wirtschaft durch die höheren Mobilitätspreise ist viel kleiner als ihre Entlastung durch die so ermöglichten Steuer-senkungen.

BEHAUPTET WIRD, der Verkehr würde massiv zurückgehen, weil viele Verkehrsteilnehmer nicht bereit seien, die höheren Preise zu bezahlen. Richtig! Aber das ist gut so. Wer nicht bereit ist, für die von ihm verursachten Kosten zu bezahlen, soll ja nicht fahren. Denn jeder Kilometer, der dem Reisenden weniger nützt, als er insgesamt kostet, ist volkswirtschaftlich totaler Unsinn.

kolumne@bernerzeitung.ch

DIE FÜHRENDE NUTZFAHRZEUGPALETTE IN DER SCHWEIZ*



-20%

-24%

-25%

-24%



CITROËN NEMO
Ladevolumen bis zu 2,8 m³
Nutzlast 610 kg



CITROËN BERLINGO
Neues Ladevolumen 3,3 m³ bis 3,7 m³
Nutzlast bis zu 850 kg



CITROËN JUMPER
Ladevolumen bis zu 17 m³
Nutzlast bis zu 2'000 kg



CITROËN JUMPY
Ladevolumen 5 m³ bis 7 m³
Nutzlast 1'000 bis 1'200 kg

CITROËN empfiehlt TOTAL

Unsere Angebote finden sie ebenfalls bei Ihrem Citroën-Händler in Ihrer Nähe www.citroen-netz.ch

Empfohlene Verkaufspreise. Weder Nächste noch Promission auf Promission. Bindungen bei Ihrem Citroën-Händler. Die Angebote gelten für alle zwischen dem 1. September und dem 30. November 2009 verkauften Fahrzeugen. Die angegebenen Nutzlastangaben sind für die gewerbliche oder berufliche Nutzung gültig. Diese Angebote richten sich direkt an rechtlich an gewerbliche Nutzer dieser Fahrzeuge, nur bei den an der Aktion beteiligten Händlern. Neue Kerosinwagen 1.8, 75 PS, Fr. 16'300.-, 20% Rabatt: Fr. 13'220.-, Promission Fr. 13'080.-, Berlingo Kerosinwagen 1.6HDi, 600 kg, 90 PS, Fr. 20'100.-, 24% Rabatt: Fr. 15'272.-, Promission Fr. 15'308.-, Jumpy Kerosinwagen verbucht 10 Ltr 1.6 HDi, 92 PS, Fr. 29'600.-, 24% Rabatt: Fr. 22'704.-, Promission Fr. 22'580.-, Jumper Kerosinwagen verbucht 30 Ltr 1.6 HDi, 100 PS, Fr. 33'800.-, 25% Rabatt: Fr. 25'350.-, Promission Fr. 25'010.-. Alle Preisangaben verstehen sich ohne Mehrwertsteuer. Die Promissionen der Rabatte werden auf die Destribution abgerundet. * Stand Ende Juli, betrifft Nutzfahrzeuge unter 3,5 Tonnen. ** Nur für den Berlingo 1.6 HDi 90 PS, den Jumpy 2.0 HDi und den Jumper 3.0 HDi erhältlich.



CRÉATIVE TECHNOLOGIE

ANZEIGE