

Schweiz  
in Zahlen

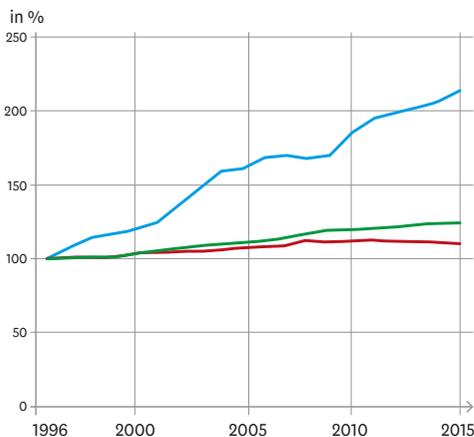
## Prämienexplosion ohne Ende

Seit 20 Jahren sind alle in der Schweiz wohnhaften Leute obligatorisch krankenversichert. Das Volk hatte das Gesetz 1994 angenommen. Das Hauptargument der Befürworter war: Die steigenden Kosten würden mit dem Gesetz endlich in den Griff zu bekommen sein. Seither wurde das Krankenversicherungsgesetz 31 Mal geändert. Auf fallende oder auch nur gleichbleibende Prämien warten die Versicherten bis heute vergeblich: Seit 1996 stiegen die Prämien in der Grundversicherung um 114 Prozent. Bei der Einführung des Obligatoriums vor zwanzig Jahren zahlte jeder Versicherte monatlich eine Durchschnittsprämie von 128 Franken. Heute sind es 274 Franken. Zum Vergleich: Die Teuerung betrug in dieser Periode nur 10 Prozent.

Pikant: Der Bundesrat schrieb im Kommentar zum damaligen Gesetzesentwurf an das Parlament, er wolle «die Zunahme der Gesundheitsausgaben näher an die Lohnentwicklung heranbringen». Die Löhne stiegen aber nur um 24 Prozent. *yde*

### Krankenkassen: Prämien verdoppelt

■ Prämie pro Versicherten ■ Teuerung  
■ Löhne (ohne Teuerungsbereinigung)



QUELLE: BUNDESAMT FÜR GESUNDHEIT, BUNDESAMT FÜR STATISTIK



**Linienbus auf Autobahn:** Meist keine Sicherheitsgurte für Passagiere

## Mitfahren auf eigene Gefahr

**Für Personenwagen und Reisebusse sind Gurte obligatorisch. Nicht aber für Linienbusse. Auch wenn sie auf Autobahnen fahren.**

**M**itte Juni 2011 prallte im bernischen Plagne ein Reisebus mit 63 km/h auf einen stehenden Lastwagen. Die vorderen Passagiere - alle nicht angegurtet - wirbelten nach vorne und verletzten sich lebensgefährlich. Die Passagiere im hintern Teil des Busses überstanden den Unfall glimpflich. Sie trugen Sicherheitsgurte. Zum Glück handelte es sich nur um einen Crashtest des Automobilclubs TCS mit Dummies. Der Test zeigt, wie überlebenswichtig Sicherheitsgurte sind - nicht nur in Personenwagen, sondern auch in Bussen. Seit 2006 müssen Reisebusse entsprechend ausgerüstet sein.

**Linienbusse: Höchsttempo wird überschritten**

Diese Vorschrift gilt jedoch nicht für Linienbusse - obwohl sie zum Teil auf Autobahnen unterwegs sind. Allein bei der Post gibt es 18 Linien mit Autobahnabschnitten. Das vorgeschriebene Höchsttempo beträgt 80 km/h. In Deutschland dürfen Busse mit Stehpassagieren höchstens Tempo 60 fahren.

*saldo* fuhr auf der Postautolinie 444 von Zürich nach Bremgarten AG. Sicherheitsgurte gibts nicht. Der «Schnellbus» fährt knapp 10 Kilome-

ter auf der Autobahn. Mittels App mass *saldo* ein Durchschnittstempo von 85 km/h. Der Spitzenwert betrug 91,8 km/h. Die Post gibt zu, dass der Bus «ein bisschen zu schnell unterwegs war». Die Busse seien eigentlich so eingestellt, dass sie nicht schneller als 85 km/h fahren können. Die entsprechende «Plombierung» werde man «wieder richtig einstellen».

Auch der Bus der Linie 12 der Regionalen Verkehrsbetriebe Baden-Wettingen fährt knapp 5 Kilometer auf der Autobahn. Direktor Stefan Kalt will Fragen zu den nicht vorhandenen Sicherheitsgurten nicht beantworten. Sie seien «nicht relevant».

Anderer Meinung ist die Beratungsstelle für Unfallverhütung. «Der Sicherheitsgurt ist die beste Schutzmassnahme.» Die Transportunternehmen sollten deshalb ihre Busse umrüsten, «auch wenn der Gesetzgeber dies nicht vorschreibt».

Zahlen des Bundesamts für Statistik über Tote und Verletzte bei Unfällen mit öffentlichen Autobussen gibt es erst ab 2008. Die traurige Bilanz seither: 379 Verletzte und 35 Tote.

Immerhin: Auf der Autobahnstrecke Altdorf-Luzern verkehrt der Linienbus der Verkehrsbetriebe Luzern mit Sicherheitsgurten. Auch auf den Strecken des Regionalbusses Lenzburg sind nur Fahrzeuge mit Gurten im Einsatz. Geschäftsführer René Bossard: «Wir empfehlen unseren Fahrgästen, sich anzuschallen.»

*Beni Frenkel*

# Die Post testet den nächsten Flop

Drohnen für die Zustellung von Paketen, selbstfahrende Postautos, Paketroboter: Die Post gibt für solche Projekte viel Geld aus, während sie laufend Poststellen schliesst. Über die Höhe der Kosten will sie nichts sagen.

**D**ie Post beschäftigt laut eigenen Angaben in der Abteilung «Entwicklung und Innovation» 60 Angestellte. Das Ziel gemäss Jahresbericht 2015: Das «Kerngeschäft der Post in die digitale Welt transformieren». Aktuellstes Beispiel ist der Paketroboter. Post-Logistics-Chef Dieter Baumbauer sagt: Die Post wolle prüfen, ob man damit in «lokaler Umgebung flexibel, schnell und günstig» Waren liefern kann.

Schnell? Aus Sicherheitsgründen ist die Geschwindigkeit des Roboters auf 6 km/h begrenzt. Das entspricht normalem Schrittempo. Das heisst: Für eine Kurzstrecke von 3 Kilometern braucht der Roboter mindestens eine halbe Stunde. Und: Er kann nur Päckli bis zu 10 Kilogramm mit einer Maximalgrösse von 40 x 30 x 30 cm transportieren. Randsteine, die höher sind als 10 Zentimeter, schafft er nicht. Auch kann er weder die Päckli im Briefkasten deponieren noch an der angegebenen Adresse läuten.

Wie viel Geld die Entwicklung des Roboters gekostet hat, will die Post nicht sagen. Genauso wenig macht sie Angaben über die Kosten für Paketdrohnen oder selbstfahrende Mini-Postautos. Gemäss Jahresbericht zwei «Höhenflüge». Letztere wären mit «Bruchpiloten» besser umschrieben: Letzte Woche baute ein Minibus in Sitten nämlich einen Unfall. Perso-

**Mehr Gewinn,  
weniger  
Personal**

2015

**145 Mio.**

Gewinn

**5219**

Beschäftigte

2014

**141 Mio.**

Gewinn

**5304**

Beschäftigte

2013

**133 Mio.**

Gewinn

**5426**

Beschäftigte

Zahlen für den Bereich Paket- und Stückgut (Post-Logistics)



**Langsamer Pöstler:** Der Päckliroboter der Post

nen kamen zum Glück keine zu Schaden. Laut Post wurde der Testbetrieb vorläufig unterbrochen.

## Die teuren Flops der letzten Jahre

Während die Post laufend Poststellen abbaut und beim Personal spart, gibt sie viel Geld für teure Flops aus. Eine kleine Auswahl der letzten Jahre:

■ **Same-Day-Delivery:** Im Frühling startete die Post die Einkaufsplattform Kaloka. Kunden im Raum Bern können sich Produkte aus lokalen Läden am selben Tag liefern lassen. Nach Ablauf des sechsmonatigen Pilotprojekts verlängerte die Post kürzlich die Testphase um ein Jahr. Gemäss der Tageszeitung «Bund» nutzt fast niemand diesen Einkaufskanal. «Die Post ist überzeugt, dass Kaloka langfristig Erfolg haben wird», sagt dagegen Post-Sprecher Oliver Flüeler. Wie viele Bestellungen in den

ersten sechs Monaten eingingen, will er nicht sagen.

■ **Elektronischer Briefkasten:** Im Juli 2014 lancierte die Post das «E-Post Office»: Kunden können sich seither Geschäftspost elektronisch oder auf Papier zusenden lassen. Aktuell macht erst eine Handvoll Firmen mit - etwa die Motorfahrzeugkontrolle Solothurn, die Mobiliar Versicherungsgesellschaft sowie einige KMU.

■ **Individualisierte Zeitung:** 2011 versprach die Post: «Mit Ihrer My-Newspaper müssen Sie sich nicht täglich durch die Informationsflut kämpfen. Sie erhalten exakt den von Ihnen gewünschten Lesestoff.» Jeder Kunde hätte seine persönliche Zeitung erhalten, aus verschiedenen von ihm gewünschten Publikationen zusammengestellt. Resultat: Die Kunden hatten kein Interesse. Nach zwölf Monaten wurde das Projekt eingestellt.

Ueli Abt