

Opel-Spritztour ist nicht zu Ende

Da standen sie, die deutschen Spitzenpolitiker. Müde und geschafft schauten sie frühmorgens in die Kameras und verkündeten: Der Opel-Rettungsplan steht. Und genau das ist es, was man vorläufig in Sachen Opel erreicht hat: einen Plan zur Rettung. Pläne aber sehen meistens auf dem Papier am besten aus und haben die unangenehme Eigenschaft, dass sie in der Realität selten so gut funktionieren. In der harten Wirtschaftsrealität warten noch einige Tücken auf die neuen Opel-Mehrheitsbesitzer, den kanadischen Konzern Magna und die russische Bank Sber.

Ob etwa die Opel-Mutter GM ihre Tochter wirklich so sang- und klanglos gehen lässt, muss sich erst noch weisen. Prinzipiell hat man sich zwar geeinigt, doch wenn es um Detail-

STANDPUNKT

fragen geht, kann es tückisch werden. Denn auch GM sieht, dass Opel Erfolgspotenzial hat. Immerhin hat sich GM eine Minderheitsbeteiligung an ihrer Tochter gesichert. Falls also Opel in Zukunft erfolgreich sein wird, könnte das durchaus wieder Begehrlichkeiten wecken.

Schliesslich muss auch in Deutschland noch Entscheiden des geschehen. Die Bundesländer, die sich finanziell am Opel-Deal beteiligen, müssen das Rettungspaket durch ihre Gremien boxen. Da werden die neuen Besitzer noch einige Türklicken zu putzen haben.

Doch selbst wenn der Plan funktioniert, braucht es einen langen Atem, um Opel über die Runden zu bringen. Immerhin ist anzunehmen, dass sich Magna-Besitzer Frank Stronach mit Herzblut dem Projekt widmen wird – vielleicht ist es die letzte Herausforderung in seiner erfolgsverwöhnten Karriere. Kaufmännisch gesehen, darf er sich schon jetzt glücklich schätzen: Die Chance, einen technologisch führenden Automobilkonzern zum Occasionspreis zu übernehmen, bietet sich nicht jeden Tag.

SVEN GALLINELLI
sven.gallinelli@neue-lz.ch

HINWEIS

► Den Beitrag zur Opel-Rettung finden Sie auf Seite 28. ◀

Sparen heisst auch verzichten



Blick in die Notfallpraxis des Luzerner Kantonsspital: Die nationalen Gesundheitskosten steigen von Jahr zu Jahr.

BILD BORIS BÜRGISSER

ANALYSE



Stefan Ragaz
über das
Gesundheitswesen
stefan.ragaz@neue-lz.ch

Es scheint wie ein bunter Jahrmarkt der Ideen: Nach dem Prämienschok der letzten Woche überbieten sich die Parteien mit Vorschlägen, wie das Gesundheitswesen in der Schweiz zu reformieren oder zu reparieren sei. Dabei ist klar, dass sich die radikalen Vorschläge nicht für die vertiefte Debatte eignen, denn in ihren Kernpunkten sind die radikalen Ideen nur Ausdruck der alten Ideologien. Weder ist heute das Krankenversicherungsgesetz über Bord zu werfen, noch liegt das Finanzierungsheil in einem Staatsversicherungssystem mit Lohnprämien.

Gewiss: In den letzten Jahren haben die meisten Direktbeteiligten – von den Ärzten bis zu den Unternehmen der Pharma-Industrie – gelernt, Vorschläge zu akzeptieren, die Opfer auch auf der eigenen Seite verlangen. Und dennoch ist die Gesundheitspolitik immer noch von Interessenpolitik getrieben. Immerhin geht es um fast 60 Milliarden Franken pro Jahr.

Deshalb ist es kein Wunder, dass auf dem Jahrmarkt der Ideen immer noch mit dem Finger auf die anderen Beteiligten gezeigt wird, wenn es um Sparvorschläge geht. Abgesehen davon, so der Konsens, ist der Hauptschuldige ausgemacht; er sitzt in Bern. Dass es zu keinen Fortschritten komme, habe der Gesundheitsminister zu verantworten.

So einfach ist die Schuldzuweisung aber nicht. Das wird das Parlament in Bern feststellen, sobald es über die Vorschläge von Pascal Couchepin beraten wird. Und auch die Feststellung, «die Politik» habe versagt, ist kein Trost. Wer ist denn die Politik?

Wir, das Volk, hätten es in der Hand, ein System zu wollen, das nicht vorgibt, alles zu können, sondern ein System, das auch bezahlbar ist. Allerdings haben wir, das Volk, bis heute keinen Anlass gesehen, auf ein Versorgungssystem zu verzichten, das in der Nähe der Luxusmedizin angesiedelt ist.

Wenn das Stimmvolk nämlich die Möglichkeit hat, Massnahmen zu beschliessen, die Kosten senken, sagt es Nein. Vor einem Jahr lehnte es die Einschränkung der freien Arztwahl mit einem Nein-Stimmen-Anteil von 70 Prozent ab, und Spitalschliessungen scheiterten bisher an den Protesten der lokalen Bevölkerung. Wir kennen die Beispiele auch aus der Zentralschweiz. Würde heute über einen Abbau der Leistungen in der Grundversicherung, wie von der SVP vorgeschlagen, abgestimmt oder über die Praxisgebühr von 30 Franken, wie von der Regierung vorgeschlagen, ist klar, wie das Resultat aussähe.

Nicht nur scheint das Volk nichts von einer freiwilligen Selbstbeschränkung

zu halten, sei es bei der Arztwahl oder dem Spital vor der eigenen Haustür. Es sagt sogar Ja zu Massnahmen, die zu Angebotserweiterungen führen – wie vor zwei Wochen in der Abstimmung über die Komplementärmedizin. Wer sich dann über die steigenden Prämien beklagt, sollte sich bewusst machen, dass es den Fünfer und das Weggli auch in der Gesundheitspolitik nicht gibt.

Hinter der Debatte um die Praxisgebühr, um Spitalschliessungen oder um die Medikamentenpreise steht aber eine grundsätzliche, ethische Frage: Was können, was wollen wir uns in unserem Gesundheitssystem leisten? Bereits heute gibt es die Zweiklassenmedizin. Diese als Schreckgespenst zu beschwören, bringt die Debatte nicht weiter. Vielmehr stellt sich die Frage: Wie gut muss die zweite Klasse sein? Und was gehört in die erste Klasse, was gilt als Luxus, ab welchem Alter? Denn nicht alles, was möglich ist, ist auch sinnvoll. Wer diese Fragen tabuisiert, diskutiert an den wahren Problemen vorbei.

Freizeit

Sollen mit der Vignette Radwege finanziert werden?

Mit der Velovignette werden heute Haftpflichtschäden gedeckt. Nun sollen mit den Geldern Radwege finanziert werden. Bringt dies was?

Mehr Geld für Veloinfrastruktur

Velofahren ist eine gute Sache und erst recht Velowege. Täglich orientieren sich 8000 Besucher auf der Homepage unserer Stiftung SchweizMobil über das Radwegnetz in der Schweiz. Selbst aus dem Ausland erhalten wir immer wieder Anfragen. So wie beispielsweise vorgestern aus den USA.

SchweizMobil wünscht sich eine beständige Finanzierung der Veloinfrastrukturen. Heute werden sie durch ordentliche Mittel oder über den Kantonsanteil der LSA finanziert. Der Bund plant, den Kantonen diese Gelder zu Gunsten von Bahn 2030 wegzunehmen. Dann entsteht eine Finanzierungslücke für den Langsamverkehr. Verbesserungen können wir vergessen. Was dann?

Die meisten der über 3 Millionen Velofahrer in der Schweiz sind bereit, einen verursachergerechten Beitrag an die Verbesserung ihrer Wege zu leisten. Die Velovignette kann ein Instrument sein. Heute hilft die Velovignette beim Suchen eines gestohlenen Velos. Die Vi-



gnette könnte aber auch zur Finanzierung der Radwege dienen. Dieses Modell ist zu prüfen. Die Mehrheit des Ständerats will dies mit der unbedachten Abschaffung verhindern. Es wird behauptet, dies sei eine neue Steuer. Dabei würden damit die ordentlichen Haushalte entlastet. Auch der Autofahrer zahlt dann nichts mehr daran.

Ist der Ständerat bereit, eine gesetzliche Grundlage für den Verkehrsträger Langsamverkehr zu schaffen, wie er für die Strasse und die Schiene besteht? Dann können wir auf die Vignette verzichten. Ich zweifle.

HINWEIS

► * George Ganz ist Präsident von SchweizMobil, dem Netzwerk für den Langsamverkehr insbesondere für Freizeit und Tourismus (Wandern, Velofahren, Skaten und Kanufahren). ◀

Imagekampagne wäre nötiger

Zugegeben, die Idee von SchweizMobil tont verlockend: Ein Zuschlag auf der Velovignette soll dazu verwendet werden, das Radwegnetz in der Schweiz zu unterhalten. Für uns von Pro Velo sprechen letzten Endes aber drei Gründe klar gegen diese Idee:

● Infrastrukturen sind Angelegenheit der öffentlichen Hand. Deshalb ist es unserer Ansicht nach auch Sache von Bund, Kantonen und Gemeinden, mit baulichen Massnahmen dafür zu sorgen, dass Velofahrende trotz zunehmendem motorisiertem Verkehr sicher unterwegs sein können. Zudem müsste der Zuschlag sehr hoch sein, damit die eingenommenen Mittel einen spürbaren Nutzen hätten.

● Würden mit dem Zuschlag nur die Radwanderrouten unterhalten, profitierten nicht alle Velofahrenden davon.

● Und nicht zuletzt sind wir überzeugt: Velofahrer sollte man zuletzt mit einer neuen «Steuer» zur Kasse bitten. Wir alle müssen ein ernsthaftes Interesse daran haben, dass möglichst viele aufs



Velo steigen. Damit wird nicht nur ein wertvoller Beitrag zum Schutz unserer Umwelt und ihrer Gesundheit geleistet, sondern auch aktiv dafür gesorgt, dass unsere Strassen weniger verstopft sind.

Um dies zu erreichen, muss mehr für das Image des Velos und die Motivation der Leute getan werden. Wenn man zusätzliche Mittel zur Verfügung hätte, wäre es wohl am sinnvollsten, diese für Imagewerbung und Motivationskampagnen einzusetzen.

Doch sollen Velofahrende für diejenigen zahlen, die es noch nicht tun?

HINWEIS

► * Christoph Merkli ist Geschäftsführer Pro Velo Schweiz. Der Verband macht sich für die Förderung des Veloverkehrs im Alltag und in der Freizeit stark. ◀