

LEITARTIKEL

Die Zukunft der Pflege

VON BERNHARD WALKER

Von Geschlossenheit keine Spur. Zwar verabschieden SPD und Grüne an diesem Freitag im Bundestag, was offiziell als „Reform der Pflegeversicherung“ bekannt ist. Doch werden mindestens 20 Abgeordnete der Grünen in so genannten persönlichen Erklärungen deutlich machen, dass sie große Zweifel an der Reform hegen. Und dabei hat der Kreis der Aufrechten alle Argumente auf seiner Seite.

Hatte Sozialministerin Ulla Schmidt noch im Dezember 2003 von ehrgeizigen Zielen gesprochen – die Lage der Demenzkranken und die häusliche Betreuung von Pflegebedürftigen wollte sie damals verbessern –, geht es jetzt nur noch darum, der Pflegeversicherung über den Tag der nächsten Bundestagswahl im September 2006 hinwegzuhelfen. Rot-Grün beschränkt sich darauf, über den Zuschlag, den Kinderlose ab 2005 zum Pflegebeitrag bezahlen müssen, die Finanznot der Pflegekassen fürs Erste zu beheben.

Mehr als die Umsetzung des so genannten Pflegeurteils des Bundesverfassungsgerichts vom April 2001 bringt die Regierung also nicht zuwege. Das ist fraglos zu wenig. Wie die Pflegeversicherung künftig beschaffen sein soll und auf welche Weise sie die dafür nötigen Gelder bekommt: Auf diese Fragen gibt Berlin keine Antwort.

Die Schweigsamkeit in Sachen nachhaltiger Finanzen fällt besonders auf. War nicht die Rürup-Kommission eigens zu dem Zweck berufen worden, eine auf Dauer tragfähige Finanzbasis auch für diesen Zweig der Sozialversicherung zu entwickeln? Und hat nicht die Kommission dafür einen gelungenen Vorschlag unterbreitet?

Dass die Koalition den Rürup-Rat hat ins Leere laufen lassen, ist aber nicht einmal der bedenklichste Mangel. Besorgter stimmt die Tatsache, dass weder Rot-Grün noch die Opposition eine klare Vorstellung davon haben, was die Pflegeversicherung eigentlich künftig tun soll. Dabei steht längst fest, dass künftig weitaus mehr Bürger pflegebedürftig sein werden. Klar ist auch, dass mehr Menschen alleine alt werden. Und bekannt ist schließlich, dass die Arbeit in den Pflegeheimen schwieriger gewor-

den ist, weil mehr Menschen erst dann die stationäre Versorgung in Anspruch nehmen, wenn sie schwer pflegebedürftig sind.

Aufgrund all dieser Tatsachen müsste Berlin nun ein Konzept entwickeln. Dafür böte es sich an, im Bundestag eine Enquete-Kommission einzurichten. Dann gäbe es immerhin die Chance, dass die Regierung, die im Herbst 2006 ins Amt kommt, eine Arbeitsgrundlage vorfindet.

Mit dieser Aussicht ließe sich der Ärger über die heutige Mini-Reform leichter verschmerzen. Doch gibt es nicht einmal einen Plan für die Ausarbeitung eines Plans. Dieses Unterfangen wäre zwar bestimmt nicht einfach. Denn nach der Zukunft der Pflege zu fragen, geht weit über Regelungen innerhalb der Pflegeversicherung hinaus. Es geht vielmehr darum, wie wir künftig alt

werden und wie wir sterben wollen. Sind nicht Wohngemeinschaften für Ältere nötig, wenn mehr Menschen ohne Partner und Kinder durchs Leben gehen? Wäre es nicht besser, ein individuelles Budget für die Pflegebedürftigen zu schaffen, anstatt weiter auf die Minute genau festzulegen, wie lange jemand bei den vorgegebenen „Bedarfen“ (wie es im Amtsdeutsch heißt) der Körperpflege, der Ernährung, der Mobilität und der Hauswirtschaft Unterstützung braucht? Wie kann es gelingen, so viele Hospizdienste und Hospize einzurichten, dass Menschen die letzten Monate ihres Lebens weder alleine noch in der Anonymität einer Klinik verbringen müssen?

Das sind, zugegeben, Fragen über Fragen. Umso wichtiger wäre es aber, noch heute mit der Suche nach Antworten zu beginnen. Es vergehen nur noch einige Jahre, bis die „Baby-Boom-Generation“ der Fünfziger- und frühen Sechzigerjahre des vergangenen Jahrhunderts alt geworden sein wird. Und auch wenn sie länger gesünder sein wird als je eine Altengeneration vor ihr, werden viele „Boomer“ auf Pflege und Hilfe angewiesen sein.

Die Aufgaben, die es zu lösen gilt, sind also so groß, dass keine Zeit mehr zu verschenken ist.

Die Mini-Reform lässt die wichtigste Frage offen: Wie sieht das Altern und Sterben morgen aus?



„Von der Titanic ins Rettungsboot“

ZEICHNUNG: HAITZINGER

Ein Abgrund an Betrug

Der griechische Sündenfall könnte aber eine echte Reform des Stabilitätspakts herbeiführen

VON UNSEREM REDAKTEUR
ALBRECHT BECK

Der Euro-Betrug der Griechen ist der Gipfel an Vertragsbruch in der EU bisher. Er könnte aber dafür sorgen, dass eine fällige Reform nun endlich auch vorankommt.

Nun wurde aller Welt bekannt, was jahrelang in Brüssel nur geflüstert werden durfte – und es ist schier unvorstellbar: Die griechische Regierung hat jahrelang die nach Brüssel gelieferten Haushaltszahlen geschönt, die Defizite im Schnitt dreimal niedriger ausgewiesen, als sie daheim in den Büchern standen. Den Stabilitätspakt haben die Griechen überhaupt noch nie eingehalten, und es ist sogar zu vermuten, dass sie sich die Teilnahme am Euro ebenfalls erschwandelt haben. Inzwischen werden auch Zweifel an der Korrektheit etwa der italienischen oder portugiesischen Zahlen laut.

Ein Abgrund an Betrug tut sich in der Gemeinschaft auf, und damit wird dem

Pakt schwerster Schaden zugefügt. Scheint sich doch kein Land in der EU sonderlich um seine (bindenden) Vorschriften zu kümmern, und dies gilt ja inzwischen auch für die politisch-ökonomischen „Dickschiffe“ Frankreich und Deutschland.

Dabei kann natürlich endlos gestritten werde, ob die Vorschriften im Maastrichter Vertrag schlüssig sind, ob der Pakt nicht wachstumsfreundlicher gemacht werden, ob der finanzielle Spielraum in wirtschaftlich schwachen Zeiten nicht größer sein muss. Man kann aber auch dagegenhalten, dass der Pakt genügend Flexibilität bietet; in Deutschland etwa verletzt man ständig die Spielregeln, weil die Finanzpolitik hierzulande Defizite bei guter Konjunktur nicht hinreichend reduziert und im Abschwung zusätzliche Defizite wie selbstverständlich zulässt.

Diese Fragen sind aber angesichts des griechischen Skandals eigentlich zweitrangig geworden. Jetzt ist institutionelle Unabhängigkeit gefragt. Wir brauchen

nicht nur Mindeststandards bei dem Zahlenwerk, wir brauchen eine politisch unabhängige Einrichtung, die dieses Zahlenwerk erstellt. Wir brauchen auch Sanktionsfähigkeit. Bisher glaubte man, mit der bloßen Strafandrohung disziplinieren zu können. Heute fürchtet dies – auch dank Deutschland – niemand mehr. Es darf einfach nicht sein, dass über Sanktionen die gleichen Herren Finanzminister entscheiden, die für den Schlamassel verantwortlich sind. Auch hier muss eine unabhängige Instanz her, etwa der Europäische Gerichtshof.

Nicht gestritten werden kann nämlich darüber, dass die europäische Ökonomie eine funktionierende Regelbindung benötigt. Wer alles nur den politischen Bedürfnissen überlassen will, liefert den Mitgliedstaaten eine Steilvorlage, den Pakt künftig nach Belieben auszulagern. Sich auszumahlen, wo das hin führt, bedarf es geringer Fantasie: Verschuldung, Inflation, Geldentwertung. Um eben dies zu vermeiden, haben wir aber die Währungsunion gegründet.

Sparen, sparen, sparen – auch bei der Sicherheit?

Auch Billigflieger müssen die gesetzlichen Mindeststandards einhalten / Piloten-Gewerkschaft kritisiert lange Arbeitszeiten

VON UNSEREM REDAKTEUR
MICHAEL HEILEMANN

Für 29 Euro von Berlin nach Mallorca mit AirBerlin; für 25 Euro von Basel nach Berlin mit Easyjet – Flüge gibt es mittlerweile tatsächlich zum „Taxipreis“, wie die TUI-Billigtochter Hapag Lloyd Express wirbt, bei der man bereits ab 19,99 Euro abheben kann. In den Lüften tobt ein beispielloser Preiskampf. „Im Winter wird es ein Blutbad geben“: Ryanair-Finanzchef Ray Hernan schreckte bei seiner Prognose in diesem Sommer auch vor einem drastischen Vergleich nicht zurück. Wer diese Schlacht überleben will, muss sparen, sparen, sparen – auch an der Sicherheit?

Schnäppchenjäger können aufatmen: Der Kostendruck führt nicht zwangsläufig zu weniger Sicherheit. Dies war zumindest die vorherrschende Ansicht auf einer Podiumsdiskussion im Euro-Airport Basel-Mulhouse, zu der die Schweizer Luftfahrtorganisation Aerosuisse Anbieter und Fachleute geladen hatte. Im Gegenteil, manchmal ist billiger sogar besser. Niederländische Sicherheitsexperten hätten der Low-Cost-Airline Easyjet sogar gute Noten gegeben, sagte Raymond Cron, Chef des Schweizer Bundesamtes für Zivilluftfahrt.

Sicherheit, so das Hauptargument auf dem Podium, ist das wertvollste Kapital einer Fluggesellschaft, mit ihr zu spielen wäre fatal: „In diesem Bereich ein paar Tausend Dollar zu sparen, macht sich vielleicht kurzfristig gut in der Bilanz, langfristig kann ein Unternehmen dadurch aber in den Ruin getrieben werden“, so Wolfgang Kurth, Chef der Hapag Lloyd Express.

Kräftige Einschnitte bei den Pilotengehältern

Die Low-Cost-Airlines, darauf verwies der Luftfahrtjournalist Sepp Moser, hätten genug andere Möglichkeiten zu sparen: durch Senkung der Verwaltungskosten, das Ausweichen auf kleinere Flughäfen mit geringeren Gebühren, durch den kostengünstigen Ticketvertrieb übers Internet, den Verzicht auf Gratisessen während des Flugs und eine höhere Sitzdichte. Und last, not least: durch kräftige Einschnitte bei den Pilotengehältern, die nach Mosers Auffassung bei den etablierten Gesellschaften wie der Swiss viel zu hoch seien.

Ryanair zum Beispiel sei es gelungen, auf diese Weise die Kosten pro Sitz und Kilometer auf 4,5 Cent zu drücken, während Airlines wie die Lufthansa oder British Airways bei 12 Cent liegen. Und der

günstige Preis wiederum füllt die Flugzeuge: „Wir wollen eine Auslastung jenseits der 80 Prozent“, sagte Hapag-Lloyd-Express-Chef Kurth.

Selbst wer so vermessen wäre, an der Sicherheit zu sparen – er bekäme Ärger mit den Flugaufsichtsbehörden. Denn bei der Wartung, beim Pilotentraining und vielem anderem gibt es gesetzliche Vorschriften, die alle Airlines einhalten müssen. Aber reichen sie aus, zumal es sich lediglich um Mindeststandards handelt? Braucht es nicht ein dickes Sicherheitspolster oben drauf? Ein klares Ja kommt hier vonseiten der Linienfluggesellschaften. Dieter Reisinger, Pilot und Sicherheitsbeauftragter bei den Austrian Airlines, wies darauf hin, dass die Piloten seiner Gesellschaft doppelt so oft im Flugsimulator trainieren wie vom Gesetzgeber vorgeschrieben.

Die Frage der Mindeststandards treibt auch die Gewerkschaften um, die in Basel allerdings nicht auf dem Podium saßen. Die deutsche Pilotenvereinigung Cockpit etwa warnt vor Sicherheitsrisiken bei der Übermüdung der Besatzungen. Nach deutschem Recht dürften Piloten bis zu 14 Stunden täglich vor dem Steuerknüppel sitzen, klagt Cockpitsprecher Markus Kirschnack. Es gebe keine Beschränkung der Wochen- und Monats-

arbeitszeit, so dass nach langen Einsätzen ausreichende Ruhezeiten nicht gewährleistet seien. Während viele Airlines die Defizite des Gesetzes durch eigene Tarifverträge kompensierten, gingen manche Billigflieger bis an die Grenze des Erlaubten. Die Pilotengewerkschaft bemängelt auch eine mangelhafte Sicherheitskultur bei vielen Low-Cost-Airlines. Piloten versuchten, aus Angst vor Repressalien ihres Arbeitgebers, Fehler oder Pannen zu vertuschen.

Wer zu schnell wächst, fliegt gefährlich

Die Diskussionsrunde in Basel machte noch ein anderes Sicherheitsrisiko aus, das zwar jede Airline treffen kann, für das aber die jungen Billigflieger in besonderem Maß anfällig sind: das „unkontrollierte, überbordende Wachstum“, wie sich Hapag-Lloyd-Express-Chef Kurth ausdrückte. „Wenn die Infrastruktur, die Ausbildung der Piloten und die Vorkehrungen zur Instandhaltung mit dem Ausbau der Kapazitäten nicht Schritt halten können, dann wird es gefährlich.“ Für seine Gesellschaft hat er in Basel schon einmal einen Richtwert genannt. „Bei einem Wachstum von 20 bis 25 Prozent pro Jahr ist die Grenze des Verträglichen erreicht.“

PRESSESTIMMEN

Kurzfristiger Sieg

Der Zürcher „Tages-Anzeiger“ merkt zu Befreiung der italienischen Geiseln an:

„Alles deutet darauf hin, dass Italien für die Freilassung von Simona & Simona im Irak bezahlt hat. (...) Italien finanziert damit den Terror, den es zu bekämpfen gelobt hat. Ganz nüchternem beisehen, setzt Italien ein erschütterndes Signal. Es ist das Eingeständnis einer Niederlage. Im Lächeln von Simona & Simona wandelt sich die Niederlage aber zu einem kurzfristigen Sieg – über den Tod, über den Terror.“

Kein Naturereignis

Zur Sanierung des Karstadt-Quelle-Konzerns heißt es in der „Berliner Zeitung“:

„Aldi und Lidl haben Erfolg, Media Markt und Saturn sind starke Marken, der Kaufhof steht viel besser da als Karstadt-Quelle. Die Krise ist also kein Naturereignis, sie ist vielmehr Folge strategischer Fehlentscheidungen in der Vergangenheit. Das Management des Essener Traditionskonzerns hat in seinem Kerngeschäft, dem Handel, zu lange an Traditionen festgehalten und sich zugleich auf neuen Geschäftsfeldern versucht, aber auch verzettelt.“