

Ausserdem...

von Charles Ellena



Ried bei Kerzers, 3. Oktober 2024.

Verantwortungsvolle Finanzpolitik ist anders

Ein Meinungsbeitrag zur kantonalen Politik der Spitalfinanzierung.

Am 9. Juni 2024 hat das Stimmvolk einer Bürgerschaft von 105 Millionen Franken und einem Darlehen von 70 Millionen zugunsten des HFR zugestimmt. Wer die Abstimmungsvorlage gelesen hat, ist kaum überrascht. Der Grosse Rat hatte das Dekret am 6. Februar mit einer Zustimmung von 99 Ja- und nur 3 Nein-Stimmen gutgeheissen und dem Souverän zur Annahme empfohlen.

Mit einem Bericht über die Schweizer Spitallandschaft vom 5. August wurde wohl allen bewusst, welch bittere Pille wir zu schlucken haben. Der Staatsrat und der Grosse Rat werden

sich rechtfertigen und sagen: Wir sind uns bewusst, dass in der Schweiz kaum ein Spital eine schwarze Null schreibt (Aussage von Staatsrat François Steiert), doch genau dieser Bericht hätte vor der Abstimmung dem Souverän mehr Transparenz gegeben. Nun machen wir in Freiburg «Me too» wie andere Kantone mit dem Bau eines neuen Spitals. Dieses wird den Bürger massiv mehr kosten und die Milliardenengrenze mit hoher Wahrscheinlichkeit überschreiten. Der Planungskredit wurde mit 10 Prozent der Kosten des Bauprojektes beziffert, was mit Blick auf den Bericht kaum realistisch ist.

Freiburg liegt 75 Kilometer von Lausanne, 30 Kilometer von Bern und 40 Kilometer von Neuenburg entfernt, und alle Spitä-

ausforderung: die Wirtschaftlichkeit. Staatsrat Steiert sagt: «Wir wollen die Patienten im Süden von Lausanne und im Norden von Bern zurückgewinnen.»

Bei dieser Ausgangslage wäre prüfenswert, ob eine interkantonale Lösung verantwortungsvoller und wirtschaftlicher ist. Freiburg erhält vom kantonalen Finanzausgleich über 600 Millionen Franken pro Jahr. Es hat also zu wenig Einnahmen, um sich selber zu finanzieren.

Die Ausgaben steigen im 2025 um 2,1 Prozent, Steuererhöhungen sind bald Tatsache. Alarmierende Signale, wir verlieren die finanzielle Balance. Kürzlich berichteten die FN über weitere millionenschwere Defizite im HFR. Jeder Unternehmer macht in ei-

ner solchen Situation einen Investitionsstopp, zurück auf Feld 1.

Und die Politik? «Me too» mit dieser Ausgangslage ist ungünstig. Weder können wir uns ein neues Spital zu diesem Preis leisten, noch macht es uns gesünder. Aufgrund aller Fakten braucht es Mut zu einer Kursänderung. Das sollten wir uns eingestehen.

Mit den bestehenden Infrastrukturen im Kanton in Kooperation mit interkantonalen medizinischen Lösungen können wir unser Gesundheitswesen und die Finanzen in der Balance halten. Danke.

Patrick Krattinger, Murten

Moment mal

Rassismus und interreligiöser Dialog

Die Ereignisse des 7. Oktobers 2023 haben die Welt verändert. Dies geht auch an der Schweiz nicht spurlos vorüber. Es zeigt sich, dass seitdem sowohl der Antisemitismus als auch der antimuslimische Rassismus angewachsen sind. Es wird etwa aus Schulen berichtet, dass jüdische und muslimische Schüler rassistisch beleidigt werden. Im Kanton Freiburg gibt es die bei der Caritas angesiedelte Anlaufstelle Info-Rassismus, bei der diskriminierende Erlebnisse gemeldet werden können und die diese dokumentiert, damit sie anschliessend schweizweit ausgewertet werden können. Forschungen belegen zudem, dass ein grosser Teil der rassistischen Diskriminierungen gar nicht an solche Stellen gelangen. Sie werden nicht als solche erkannt oder verharmlost. Rassismus ist nicht nur eine Haltung einzelner, sondern ist strukturell in der Gesellschaft verankert. Es lässt sich von Rassismus sprechen, wenn etwa Musliminnen und Muslime oder Jüdinnen und Juden als homogene Gruppen mit negativen Eigenschaften verstanden werden. Gleichzeitig grenzt man sich von diesen Gruppen ab und betrachtet sich selbst als ihnen gegenüber überlegen. Klischees über Islam und Judentum fliessen in diese Wahrnehmungen ein.

Um derartige Diskriminierungen und pauschale Ausgrenzungen zu vermeiden, bedarf es zunächst einer Aufklärung und Sensibilisierung im Hinblick auf Antisemitismus und antimuslimischen Rassismus. Das betrifft ein breites Spektrum von Institutionen von Schulen über Verwaltungen und Spitälern bis hin zu Medien. Auch der interreligiöse Dialog kann einen Beitrag dafür leisten, stereotype Wahrnehmungen zu überwinden, Menschen mit ihren Überzeugungen wahrzunehmen und das Wissen über unterschiedliche Religionen zu vertiefen. Manchmal besteht allerdings die Gefahr,

«Manchmal werden im Dialog Stereotypen reproduziert.»

dass im Dialog Stereotypen reproduziert werden und sich Vertreter von religiösen Minderheiten erst einmal dagegen verteidigen müssen. Daher erfordert Dialog auch einen Perspektivenwechsel: Es geht nicht nur darum, jüdische oder muslimische Glaubensvorstellungen von einem christlichen Standpunkt als das andere wahrzunehmen und zu beurteilen. Die umgekehrte Dialogrichtung ist genauso wichtig und vor allem die Sensibilität, Menschen in ihren Lebenssituationen zu verstehen. Die Überzeugung, dass Gott den Menschen erschaffen hat, lässt keinen Raum für Rassismus und Ausgrenzung. Auf dieser Grundlage können sich Menschen, die unterschiedlichen Religionen oder auch keiner Religion angehören, gemeinsam für eine diskriminierungsfreie Gesellschaft einsetzen.



Hansjörg Schmid

Hansjörg Schmid ist Direktor des Schweizerischen Zentrums für Islam und Gesellschaft (SZIG) und Vizerektor der Universität Freiburg.

Keine triftigen Gründe

Ein Leserbrief zu den eidgenössischen Abstimmungen vom 24. November.

Auf unseren Autobahnen stockt es regelmässig. Im Stau zu stehen, ist ärgerlich. Der Bundesbeschluss über den Ausbau unserer Autobahnen will die Situation verbessern. Aus verschiedenen Gründen ist das der falsche Ansatz. Wer sich eine schnelle Verbesserung der Situation wünscht, sollte sich einmal den Baustellenverkehr ausmalen, der jahrelang unser Autobahnnetz lahmlegen würde – zusätzlich zum jetzigen Stau.

Aber selbst nach der langen Bauzeit muss man fragen: freie Fahrt? Wohl kaum. Zahlreiche Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler haben aufgezeigt, dass der Entlastungseffekt

von zusätzlichen Spuren innert kürzester Zeit verpufft (30.10. im «Blick»). Wer Strassen baut, wird Verkehr ernten. Erhöhen mehr Autobahnen die Sicherheit? Offenbar nein. Dieses Kernargument von Bundesrat Rösli wurde unlängst vom Astra selbst versenkt. Weiter zu den Kosten. Nur wer Auto fährt, soll zur Kasse gebeten werden. Aber wer zahlt für alle externen Kosten, die der Verkehr verursacht? Zum Beispiel alle gesundheitlichen Folgekosten?

Wer bezahlt für die Umweltschäden durch Reifenabrieb oder für alle Hausfassaden, die von CO₂ angegriffen werden? Wer zahlt für den Verlust von Biodiversität? Das haben auch all jene zu befragen, die auf andere, umweltschonendere Verkehrsmittel setzen. Das ist nicht fair. Die drän-

genden Verkehrsprobleme spielen sich in den Agglomerationen ab. Für den Sensebezirk bei der Autobahnausfahrt Düringen oder Flamatt.

Daran wird sich durch diesen Beschluss gar nichts ändern – im Gegenteil wird an diesen Stellen der Verkehr zunehmen. Durch den Ausbau geht wertvolles Kulturland verloren, Lärm- und Luftverschmutzung nehmen zu. Da kann der Bund noch lange versprechen, im Gegenzug «Wiesen und Böschungen aufzuwerten». Dieser Ausbau ist für unser Klima desaströs und gefährdet die Klimaziele der Schweiz.

Im Stau zu stehen, gehört nun wirklich nicht zu den schönen Seiten des Lebens. Dagegen könnte man vieles unterneh-

men, etwa Mobility-Pricing oder exklusive Spuren für Fahrgemeinschaften. Das wäre viel billiger zu haben. Bevor diese Mittel nicht ausgeschöpft sind, gibt es keine triftigen Gründe für diesen massiven, teuren und langfristig wirkungslosen Ausbau unserer Autobahnen.

Roland Kehl, Grossrat, Düringen

Autobahnausbau? Stau zäme!

Ein Leserbrief zu den eidgenössischen Abstimmungen vom 24. November.

Mehr Strassen führen zu mehr Verkehr. Dies ist seit Jahrzehnten so und ändert sich selbst dann nicht, wenn ständig das Gegenteil behauptet wird. Wer Ja sagt zu breiteren Autobahnen, sagt Ja zu noch mehr Verkehr. Und nicht nur auf der Autobahn. Denn die Autos kommen von irgendwoher und fahren irgendwohin: in Städte, Dörfer, Quartiere. Gut möglich, dass Ende der 2030er, Anfang der 2040er Jahre, nach über einem Jahrzehnt mit vielen mühsamen Baustellen, Autos einen Moment lang flüssiger durch das Nationalstrassennetz fahren werden. Vielleicht für fünf, maximal zehn Jahre. Dann wird der Druck wieder zunehmen, die neue Kapazität wird

durch den Mehrverkehr zu einem guten Teil zunichtegemacht sein. Mit grossen Konsequenzen für das kantonale und Gemeindegastnetz: Denn diese sind es, die durch die nächste «Engpassbeseitigung» in den Sog des Hochrüstens geraten. Statt mit noch mehr Asphalt, viel Geld und weiterem Verlust von wertvollem Landwirtschaftsland wäre es klüger, die Mobilitätsbedürfnisse der Zukunft mit besserer Auslastung durch digitale Optimierung und einer Kreislaufwirtschaft der kurzen Wege anzugehen. Das geht nicht nur einfacher und günstiger, sondern stärkt zugleich das lokale Gewerbe und verbessert die Lebensqualität von uns allen.

Gerhard Andrey, Nationalrat, Freiburg