

Eine Depression denkt sich niemand aus

Auch wenn böse Zungen behaupten, die Psychiater hätten mit Burn-out und Erschöpfungsdepression einen neuen Wirtschaftszweig entdeckt: Eine Depression denkt sich niemand freiwillig aus. Es ist eine Zivilisationskrankheit, über deren Ausmass und Dunkelziffer lediglich Mutmassungen existieren. Die Weltgesundheitsorganisation WHO schätzt, dass jeder zehnte Mensch weltweit von Depressionen oder Angstzuständen betroffen ist. Der Bund geht davon aus, dass ein Drittel der Bevölkerung innerhalb eines Jahres mindestens einmal an psychischen Symptomen leidet, die behandelt werden müssten. Nur die Hälfte davon sucht jedoch therapeutische Hilfe.

Psychische Krankheiten gelten noch immer als schwer fassbar und waren lange mit gesellschaftlichen Tabus behaftet. Die unvollständige Datenlage im Bereich der Psychiatrie zeigt, wie schwer sich Politik und Wissenschaft mit der Erarbeitung verbindlicher Kriterien zur Einschätzung von Bedarf

Vor diesem Hintergrund scheint es nur zynisch, sich über Burn-out und Erschöpfung lustig zu machen.

und Behandlungsangeboten tun. Gruselgeschichten aus psychiatrischen Kliniken wie Münsterlingen, wo ungefragt jahrzehntelang Medikamententests an Patienten durchgeführt wurden, tragen ebenso wenig zur Entstigmatisierung des Themas bei wie die Selbsttötungen von Wirtschaftskapitänen und Finanzchefs grosser Unternehmen. In dieser Woche erst zeigte die ARD einen Dokumentarfilm über den ehemaligen Zurich-Finanzchef Pierre Wauthier, dessen Suizid im Sommer 2013 das

Augenmerk ein weiteres Mal auf den herrschenden Druck in den Führungsetagen richtete. Wauthiers Angehörige suchen noch immer nach Antworten. Ähnlich dürfte es zurzeit den Angehörigen und Geschäftspartnern des St. Galler Wirtschaftsrechts Ernst Buob gehen, der sich in dieser Woche im Alter von 70 Jahren das Leben nahm.

Die Fragen, die sich in solchen Momenten stellen, kommen dann zu spät: Was plagte ihn so sehr? Was hat bei diesem Menschen zu einem Ausmass an Verzweiflung geführt, dass der Tod ein besserer Ausweg schien als alles andere? Was hätte ihm geholfen, hätte er sich helfen lassen? Vor diesem Hintergrund scheint es nur noch zynisch, sich über Burn-out und Erschöpfung lustig zu machen, auch wenn das nicht ins Weltbild vieler Arbeitgeber passt. Erschöpfung ist eine der Vorformen dieser Verzweiflung. In die Depression führen zwar viele Faktoren, aber ein respektvoller, achtsamer Umgang mit körperlichen und

psychischen Ressourcen sollte bei keinem Menschen und in keinem Unternehmen zuunterst auf der Prioritätenliste stehen. Im Gegenteil. Die Produktivität wird sich langfristig nirgendwo erhöhen, indem Arbeitsbelastung und Druck auf die Angestellten immer grösser werden. Auch das hat die WHO nachgerechnet. Ständige Erreichbarkeit und immer mobilere Arbeitsformen haben zwar Vorteile. Sie eignen sich aber nur für Arbeitnehmer, die sich auch abgrenzen können. Diese Fähigkeit wiederum wird nicht jedem in die Wiege gelegt. Hinzu kommt die fatale Botschaft, die heutigen Arbeitnehmern oft vermittelt wird: «Zurzeit braucht es dich ganz dringend, aber vielleicht braucht es dich auch schon bald gar nicht mehr.» Wem da nicht angst und bange wird, der hat ein dickes Fell.

Die Zeiten sind immer unsicher. Das ist nichts Neues. Es könnte aber Ziel eines gesellschaftlichen Fortschritts sein, die Akzeptanz nicht nur Minder-

heiten gegenüber zu erhöhen, sondern auch jenen 33 Prozent der Bevölkerung, die emotional oder psychisch weniger robust sind als die anderen. Die sich vor der Zukunft fürchten. Die oft nicht mehr wissen, wo ihnen der Kopf steht. Die den Zugang zu sich selbst verlieren. Ein erster Schritt wäre, sich nicht mehr über sie lustig zu machen. Und dann muss man darüber nachdenken, wie es anzustellen ist, dass unsere Kinder zu möglichst gesunden, glücklichen und starken Erwachsenen reifen können. Das wäre die beste Prävention.



Odilia Hiller
odilia.hiller@ostschweiz-am-sonntag.ch

Besser als ein Verbot

Ab sofort gilt in vielen Läden: Den Fünfer und den Plastiksack kann man nicht haben. Seit Anfang Woche kosten die Säckli bei der Migros fünf Rappen, ab dem nächsten Frühling soll das auch in allen Coop-Filialen gelten. Die Änderung ist das Ergebnis jahrelanger Diskussionen. Einmal mehr zeigte sich: In der Schweiz braucht manches etwas länger. Bereits 2008 hatte der Freiburger CVP-Nationalrat Dominique de Buman in einem Vorstoss ein Verbot der Wegwerfsäckli gefordert, 2012 stimmte das Parlament zu.

Die Umsetzung aber kam nicht vom Fleck. Schliesslich legte die Branche selbst eine Lösung auf den Tisch – und kam damit einem Verbot zuvor. Auch das zeigt die Plastiksack-Episode: Unter politischem Druck lassen sich freiwillige Branchenvereinbarungen finden, die oft besser sind als ein Entscheid von oben. Mit einem Verbot hätten zwar ein paar Plastiksäckli mehr eingespart werden können. Gleichzeitig hätte es aber manch einen Konsumenten verärgert.

Nun wird der Konsument vor die Wahl gestellt. Statt gedankenlos einen Plastiksack zu nehmen, muss er sich überlegen: Brauche ich das Säckli wirklich? Tut er das, wird er die fünf Rappen verschmerzen können. Vielleicht regt sich aber auch sein ökologisches Gewissen, er verzichtet auf das Wegwerfsäckchen – und versucht, wenn möglich, auf Plastik zu verzichten.

Eine Revolution ist der Säckli-Preis indes nicht. Andere Länder haben längst vorgespart. Und wer bei den Grossverteilern einkauft, legt auch künftig viel Plastik in seinen Einkaufskorb – vom Joghurtbecher über die Fleischverpackung bis hin zum Gemüsesäckli. Eine Wahl hat der Konsument diesbezüglich kaum. Die Grossverteilern sind gefordert, das zu ändern.



Maja Briner
schweiz@tagblatt.ch

Toms Welt Alles halb so schlimm



Gastkommentar – Caroline Beglinger zur Ergänzung des Bahnsystems mit Fernbussen

Ökologisch sind Fernbusse ein grober Unfug

Die Schweiz hat das dichteste Bahnnetz der Welt, das wir auch so oft nutzen wie niemand sonst auf der Welt. Das lassen wir uns einiges kosten. Und es zahlt sich aus. Unser Bahnsystem ist Weltklasse – und wir schonen erst noch die Umwelt. Unsere Züge werden fast ausschliesslich mit Wasserkraft betrieben. Das macht die Eisenbahn in der Schweiz bezüglich Ökobilanz unschlagbar. Der CO₂-Ausstoss der Eisenbahn ist, gerechnet auf den einzelnen Reisenden, rund 20mal tiefer als beim Auto und neunmal tiefer als beim Dieselbus. Selbstverständlich ist die Eisenbahn auch schneller und pünktlicher als der Bus. Und um einiges bequemer.

Die Schweizerinnen und Schweizer haben den Bahnausbau in zahlreichen Volksabstimmungen mit klaren Mehrheiten unterstützt – im Wis-

sen, dass der Betrieb der Eisenbahn nicht kostendeckend sein kann. Denn unser System ist überall sehr gut, nicht nur auf den rentablen Strecken zwischen den grossen Städten. Und es gelten – richtigerweise – Schweizer Standards. Das gilt für das Lohnniveau genauso wie für die Sicherheit. Zudem muss die Bahn während rund 18 von 24 Stunden einen Taktfahrplan anbieten. Und die Bahn zahlt für die Nutzung der Infrastruktur. Wenig überraschend kostet deshalb ein Kilometer Eisenbahn im Vergleich zum Kilometerpreis des Fernbusses mehr als das Doppelte (12 vs. 5 Rappen). Dementsprechend subventionieren wir durchschnittlich die Hälfte jedes Bahntickets. Lassen wir Fernbusse in der Schweiz zu, ist das nicht nur ökologisch ein Unsinn – auch ökonomisch schiessen wir uns damit ins eigene Bein. Wir machen unsere eigenen (Steuer-)Investitionen

kaputt. Wir sollten keine Trittbrettfahrer zulassen, die von der Infrastruktur profitieren, die Löhne drücken, an den Sicherheitsstandards schrauben und nur fahren, wenn es sich wirklich lohnt. Ganz anders die Eisenbahn. Einzig auf den Strecken zwischen den grossen Schweizer Städten lässt sich Geld verdienen. Mit diesen Gewinnen finanzieren die SBB unrentable Strecken. Diese Politik ist vorausschauend, denn die



Caroline Beglinger
ist Co-Geschäftsführerin beim VCS Schweiz.

neuesten Prognosen des Bundesrates zeigen: Die Schweiz wird das Verkehrswachstum vor allem auf der Schiene bewältigen müssen, wenn sie den Verkehrskollaps vermeiden will.

Insbesondere im Verkehr nach Deutschland leiden die SBB bereits heute unter einem Umsatzrückgang. In Deutschland sind die Einnahmefälle deutlich höher. Das zeigt, dass die Kunden des Fernbusses nicht vom Auto auf den Bus umsteigen, sondern vielmehr der Bahn die Kunden abgejagt werden. Mit der Folge, dass unsere Strassen von Fernbussen verstopft werden. Ökologisch wäre der Betrieb von Fernbussen im Inland ein grober Unfug. Zwei parallele Systeme zu betreiben, verursacht definitiv mehr Umweltbelastung als ein einziges, zumal das eine aus ökologischer Sicht dem ändern klar überlegen ist.