Lehrlinge an die Uni? Experte warnt

Politik will den Weg von der Lehre an die Universitäten und Pädagogischen Hochschulen erleichtern

René Donzé

Die Fachangestellte Gesundheit studiert Medizin, der Maurer wird Ingenieur: Das ist heute alles möglich. «Die Passerelle ist ein Erfolg», sagt Franz Eberle. Der emeritierte Professor für Gymnasialpädagogik an der Universität Zürich hat im Auftrag der Schweizerischen Maturitätskommission erstmals untersucht, wie gut die sogenannte Passerelle-Prüfung funktioniert, die seit 17 Jahren Lehrlingen mit Berufsmatura den Weg an die Universitäten öffnet.

Das Fazit der Studie, die im November veröffentlicht wird: Rund vier Fünftel der Passerellen-Absolventen haben ein Uni-Studium aufgenommen und etwa zwei Drittel davon fünf Jahre später mit einem universitären Bachelor auch abgeschlossen. «Das entspricht dem Durchschnitt aller Studierenden und liegt nur leicht unter dem Wert jener, die eine gymnasiale Matur in der Tasche haben», sagt Eberle. Auch die Abbruchquote liegt mit 22 Prozent im Mittel aller Studierenden.

Was seine Untersuchung ebenfalls zeigt: Die Passerelle hilft wie erhofft, Ungleichheiten im Bildungssystem zu beseitigen. So stammt rund die Hälfte der gymnasialen Maturanden aus einem Akademikerhaushalt, bei den Passerellen-Studierenden ist es bloss ein Viertel. Es können also vermehrt junge Menschen aus bildungsferneren Familien eine akademische Karriere einschlagen. «Es lässt sich feststellen, dass der Passerellenzugang zu den universitären Hochschulen […] sozial ausgleichend wirkt», schreibt Eberle in der Zeitschrift des Gymnasiallehrerverbandes, wo er erste Ergebnisse vorstellt.

Parmelin wehrt sich

Doch es gibt ein grosses Aber: Nur gerade fünf Prozent aller Berufsmaturanden wählen diesen Weg. Die anderen gehen meist an eine Fachhochschule. Prüfungsfrei. Denn die Passerelle-Prüfung für die Uni ist anspruchsvoll, es muss viel Stoff nachgeholt werden. In der Regel bereiten sich Prüflinge ein ganzes Jahr mit Kursen vor.

Das will die Politik ändern: «Die heutige Passerelle stellt eine zu hohe Hürde dar», sagt SP-Nationalrätin Nadine Masshardt. Diese müsse abgebaut werden, fordert sie in einem Postulat, das der Nationalrat kürzlich überwiesen hat, dagegen war einzig die SVP- und die halbe Mitte-Fraktion.

«Es ist eine verpasste Chance, wenn wir geeignete und motivierte Menschen unnötig von einem Studium abschrecken», sagt Masshardt. Angesichts des Fachkräftemangels dürften niemandem unnötige Steine in den Weg gelegt werden. Man brauche die Passerelle ja nicht gleich ganz abzuschaffen, sagte sie im Rat. Zu prüfen wäre aber der prüfungsfreie Zugang für Berufsmaturanden, die ein Studium in ihrem gelernten Fachbereich wählen. Eine Chemielaborantin etwa brauchte dann keine Passerelle mehr für ein Chemiestudium, sehr wohl aber für ein Wirtschaftsstudium.

Was im Nationalrat auf Zustimmung stiess, kommt in der Hochschulwelt schlecht an.

Was im Nationalrat auf breite Zustimmung stiess, kommt in der Hochschulwelt schlecht an. «Die Passerelle darf auf keinen Fall abgeschafft und auch nicht weniger schwierig werden», sagt Eberle, der auch Mitglied des Schweizerischen Wissenschaftsrates ist. Bereits früher haben Universitäten von einer zunehmenden Verwischung der Grenzen zwischen Fachhochschulen, die den Berufsmaturanden prüfungsfrei offenstehen, und den Universitäten gewarnt. Das Staatssekretariat für Bildung, Forschung und Innovation sieht keinen Grund, Änderungen vorzunehmen. «Wir teilen die Einschätzung der Studie voll und ganz», teilt es mit.

Auch Parmelin betonte im Parlament, eine Abschwächung der Passerelle «würde dem 2019 von Bund und Kantonen bekräftigten Ziel der Schärfung der Tertiärstufenprofile zuwiderlaufen.» Das heisst: Die Unterschiede zwischen Fachhochschulen und Universitäten würden kleiner. «Es stünde auch im Widerspruch zu den erforderlichen Fähigkeiten, um ein Hochschulstudium erfolgreich aufnehmen zu können.»

Während der Bundesrat nun also gegen seinen Willen über einen Abbau der Passerelle an die Universität nachdenken muss, bereitet die Politik bereits eine weitere Lockerung vor. Wie die «NZZ am Sonntag» in Erfahrung brachte, will die Kommission für Wissenschaft, Bildung und Kultur des Nationalrats diese Hürde für die Pädagogischen Hochschulen ganz abschaffen. Zumindest arbeitet sie an einer entsprechenden Kommissionsmotion, wie verschiedene Quellen bestätigen. Damit soll die Lehrerinnen-Ausbildung für Berufsmaturanden attraktiver werden.

Direkt zum Lehrerberuf?

Angestossen hat diese Diskussion Mitte-Nationalrat Simon Stadler. Die heutige Regelung sei eine «Geringschätzung der Berufsmaturanden», sagt er. Ihn stört, dass sie nur mit der Passerelle oder einer anderen Ergänzungsprüfung die Lehrerausbildung aufnehmen können, wohingegen sie prüfungsfrei an eine Fachhochschule kommen. «Das macht die PH in der Zeit des Lehrkräftemangels unattraktiv gegenüber anderen Studiengängen», sagt Stadler.

Die Idee stösst bei den Pädagogischen Hochschulen auf Widerstand – sie hatten sich schon in der Vergangenheit gegen eine solche Lockerung gestellt. Und auch der Schweizer Lehrerverband wehrt sich. Dessen Präsidentin Dagmar Rösler sagt, die Zulassung von Personen mit Berufserfahrung sei zwar erwünscht und auch ein Mehrwert für die Schulen. «Aber es braucht vergleichbares Grundwissen.» Das sei bei Berufsmaturandinnen nicht gegeben. Sie besuchen bloss etwa ein Drittel so viele Lektionen wie die Gymnasiastinnen – auch in so zentralen Fächern wie Deutsch oder Mathematik.

Das bestätigen Eberles Forschungen. Berufsmaturanden weisen gegenüber Gymnasiasten im Durchschnitt ein tieferes Niveau in Mathematik und Deutsch auf, haben geringere allgemeine kognitive Fähigkeiten und Wissenslücken. «Um diese Lücken zu füllen, braucht es die Passerelle», sagt der Wissenschafter. Ohne diese Hürde wäre die Erfolgsquote im Studium viel geringer.

PETER KLAUNZER / KEYSTONE

Die Politik will ihnen leichter ein Uni-Studium ermöglichen: Mechaniker-Lehrlinge der Ruag feilen an Metallteilen. (Alpnach, 22. Oktober 2019)

Streit um teure Medikamente: Alle gegen Berset

Gesundheitsminister Alain Berset will den Zugang zu neuen Therapien verbessern. Nun hat er Ärzte, Patienten und Pharma gegen sich.

Andrea Kučera

Die Vorwürfe von 21 Gesundheitsorganisationen gegen das Bundesamt für Gesundheit (BAG) sind happig. Die geplante Revision der Krankenversicherungsverordnung (KVV) führe zu Ungleichbehandlung und bringe Betroffene in eine Notlage: «Patientinnen und Patienten mit schwerwiegenden Erkrankungen würden je länger, je weniger den dringend benötigten Zugang zu innovativen Therapien erhalten.»

So steht es in einem Schreiben, das unter anderem Interpharma, der Dachverband der Spitäler, Kinderkrebs Schweiz sowie der Dachverband der Ärzte FMH unterzeichnet haben. Dass sich in der chronisch zerstrittenen Gesundheitsbranche Patientenorganisationen, Ärzte, Spitäler und Pharmaindustrie auf eine gemeinsame Position einigen, ist ungewöhnlich – und zeigt, wie gross der Unmut ist über die Reformpläne von Gesundheitsminister Alain Berset. Um es mit den Worten von FMH-Präsidentin Yvonne Gilli zu sagen: «Entweder ein krebskranker Patient erhält noch diesen Monat eine Therapie, oder er stirbt. Wird die Revision wie vorgeschlagen umgesetzt, wäre dies eine Katastrophe.»

Im Zentrum des Streits steht Artikel 71 der KVV. Dieser Artikel regelt die Vergütung von neuen, innovativen Therapien, die noch nicht auf der Spezialitätenliste stehen. Das sind etwa Medikamente, für die noch kein Preis feststeht. Oder Medikamente, die eigentlich für andere Krankheiten vorgesehen sind (Off-Label-Use). Artikel 71 kommt insbesondere bei seltenen Krankheiten wie Kinderkrebs zur Anwendung. Das Problem dabei: Jede Krankenkasse entscheidet selbst, ob sie eine Behandlung zahlt oder nicht.

Ziel der Revision ist denn auch, die Gleichbehandlung zu verbessern. Weiter will der Bundesrat erreichen, dass sich die Akteure schneller auf einen Preis für neue Medikamente einigen. Die Revision von Artikel 71 bettet sich ein in weitere Massnahmen zur Dämpfung des Kostenwachstums im Gesundheitswesen.

PETER KLAUNZER / KEYSTONE

Bundesrat Alain Berset.

Genau diese Ziele würden aber verfehlt, monieren die Absender des Briefs. «Mit der geplanten Revision wird weder der rechtsgleiche Zugang zu lebenswichtigen Medikamenten verbessert noch eine schnellere Aufnahme auf die Spezialitätenliste geschaffen», kritisiert Interpharma-Geschäftsführer René Buholzer. Besonders stossend ist für die 21 Organisationen, dass neu klinisch kontrollierte Studien vorliegen müssen. «Beim Off-Label-Use, welcher derzeit 70 bis 80 Prozent aller Ausnahmefälle ausmacht, liegen aber solche Studien naturgemäss nicht vor», schreiben sie. «Als Konsequenz würden diese Behandlungen nicht mehr vergütet», sagt Valérie Braidi-Ketter, Co-Leiterin von Kinderkrebs Schweiz. «Das bringt Betroffene in eine dramatische Notlage.»

Das BAG widerspricht. «Bereits heute ist für die Einzelfallvergütung ein erwartet grosser Nutzen Voraussetzung», schreibt das Amt. Die Revision führe vielmehr zu höherer Gleichbehandlung, weil nicht mehr jede Kasse für sich den Nutzen einer Therapie bewerte, sondern neu standardisierte «Nutzenbewertungsinstrumente» definiert würden. Heute bezahlten gewisse Versicherer alle beantragten Therapien, selbst Therapien ohne grossen Nutzen. Die Einzelfallvergütung sei aber nicht dafür da, «einfach jede Therapie zu jedem Preis zu vergüten», schreibt das BAG. «Die neue Verordnung wird Versicherer veranlassen, die Fälle auch wirklich einzeln zu prüfen.»

Das Amt beteuert, man nehme alle Rückmeldungen sehr ernst. «Diese werden nun überprüft und können allenfalls zu Anpassungen führen.»

Classe politique

Simonetta Sommaruga, öV-Fan, spart CO_2. Wie der «Blick» aufdeckte, fuhr sie als einziges Bundesratsmitglied mit Zug und Postauto ins ferne Münstertal zur Extra-Muros-Sitzung der Landesregierung. Die anderen sechs flogen mit dem Superpuma-Helikopter in den Osten der Schweiz. Weiter ging es dann aber auch für die Umweltministerin nicht sehr «woke»: Gemäss «Blick» flog Sommaruga mit dem Heli nach Samedan und von dort mit dem Bundesrats-Jet nach Prag. Auf Instagram schaffte es natürlich nur das Bild aus dem Postauto.

André Simonazzi, Quizmaster, gibt Rätsel auf. Seit kurzem hat auch der Gesamtbundesrat ein eigenes Instagram-Konto. Als Bundesratssprecher ist Simonazzi für den dortigen Auftritt verantwortlich. Der Bundesrat will so ein jüngeres Publikum erreichen – und setzt dafür auf Quiz. Die Instagram-Frage der Woche: «Warum verlässt der Bundesrat das Bundeshaus»? Als Antworten stehen zur Auswahl:

BUNDESKANZLEI

Simonetta Sommaruga

BUNDESKANZLEI

Ignazio Cassis

«Weil das Bundesratszimmer renoviert wird.» «Pour garder un lien avec toutes les régions.» «Per cambiare aria.» «Per degustar spezialitada locales». Eine Antwortmöglichkeit fehlt: Um wieder einmal fliegen zu können.

Ignazio Cassis, Pferdeflüsterer, geht unter die Tiere. Der Bundespräsident eröffnete am Donnerstag die Olma – und posierte für das obligate Säuli-Foto. Doch damit nicht genug: Wie Recherchen zeigen, hielt Cassis nicht nur Säuli Renate in den Armen, sondern streichelte auch eine Kuh, schöppelte Ziegen und spielte mit einem kleinen Duplo-Elefanten. Hat hier jemand seine Berufung verpasst? Wir bleiben sicher dran.

Was, wenn der Polizei der Strom ausgeht?

Zürichs oberster Krisenchef kritisiert die Pläne zur Elektrifizierung von Polizeiautos und Rettungswagen

Andrea Kučera

Zürich hat ehrgeizige Pläne: «Bis 2035 soll die gesamte Fahrzeugflotte mit wenigen Ausnahmen nur noch mit alternativen Energien betrieben werden», schreibt der Stadtrat in einer Medienmitteilung vom 13. April. «Die Ziele von Netto-Null bedingen eine raschere Umstellung der städtischen Fahrzeugflotte auf alternative Antriebe», heisst es dort zur Begründung. Zürich will bekanntlich bis 2040 klimaneutral werden, die Stadtverwaltung bis 2035. «Der Stadtrat hat deshalb die Vorgaben in der städtischen Fahrzeugpolitik deutlich verschärft», schreibt die Regierung. «Bis 2030 sollen 90 Prozent der Fahrleistungen mit erneuerbaren Energien erfolgen.» Ende 2021 lag der Anteil von Nicht-Verbrennungsmotoren bei 26 Prozent.

Die nun intensivierte Elektrifizierung der städtischen Fahrzeugflotte betrifft auch systemrelevante Einheiten. So gab sich die Stadtpolizei Zürich bereits im November 2019 das Ziel, ihre Flotte etappenweise auf Elektroantrieb umzustellen. Inzwischen ist jedes zehnte Polizeiauto in Zürich ein E-Fahrzeug. Auch die Stadtreinigung soll in Zukunft zu mindestens 90 Prozent elektrisch erfolgen, wie Entsorgung und Recycling Zürich vor kurzem mitteilte. Und letzten Winter hat Zürich in einem Pilotversuch einen vollelektrischen Rettungswagen getestet.

Auch Bern vor Zielkonflikt

Was Klimaschützer freut, treibt Markus Meile Sorgenfalten auf die Stirn. Meile ist Stabschef der städtischen Krisenorganisation und als solcher dafür zuständig, dass das öffentliche Leben im Katastrophenfall nicht komplett zusammenbricht. Vor dem Hintergrund der drohenden Strommangellage hält er die ehrgeizigen Ziele der Stadt für problematisch: «Eine vollständige Elektrifizierung der Fahrzeugflotten von Stadtpolizei, Schutz und Rettung sowie der Busse der Verkehrsbetriebe birgt ein grosses Risiko und macht die Stadt eindeutig weniger resilient», sagt Meile. Im Krisenfall stünde diesen vitalen Dienstleistungserbringern dann nur noch ein Antriebsmittel zur Verfügung. Sein Fazit: «Bei einem länger andauernden Stromausfall wäre die Grundversorgung so nicht mehr sichergestellt.»

CAPTAIN GALLIZ / KEYSTONE

Elektrifizierung ist in vollem Gang: Jedes zehnte Polizeiauto in der Stadt Zürich ist bereits ein E-Fahrzeug. (4. Januar 2022)

Markus Meile

PD

Der 54-jährige Chef der Zürcher Krisenorganisation ist dafür zuständig, dass im Ernstfall die Bevölkerung geschützt bleibt.

Ist die Stadt Zürich drauf und dran, ihre Krisenresistenz dem Kampf gegen den Klimawandel zu opfern?

Die Grüne Karin Rykart ist Vorsteherin des Wirtschafts- und Sicherheitsdepartements der Stadt Zürich und somit Meiles Vorgesetzte. Sie kontert die Kritik ihres Krisenstabschefs mit dem Verweis auf die Volksabstimmung vom Frühling zu Netto-Null: «Die städtische Fahrzeugpolitik, das Netto-Null-Ziel sowie der Richtplan Verkehr sehen eine Umstellung der städtischen Fahrzeugflotte auf alternative Antriebe vor.» Das sei richtig so und ein Volksauftrag. «Die derzeit diskutierte Strommangellage stellt diese städtische Strategie nicht infrage.» Im Übrigen sei die Elektrifizierung nur eine von mehreren Alternativen zum Verbrennungsmotor. Schutz und Rettung etwa verfüge neben E-Autos auch über Hybrid- und Erdgasfahrzeuge.

Trotzdem ortet auch Rykart Handlungsbedarf. «Mit Blick auf allfällige künftige Strommangellagen sind entsprechende Vorkehrungen zu treffen», sagt sie. Diese seien auch schon an die Hand genommen worden. Rykart verweist etwa auf Backup-Pläne für die systemrelevanten E-Fahrzeuge der Stadtpolizei. Details dazu gibt sie nicht bekannt. Weiter sagt sie, es brauche künftig dieselbetriebene Notstromaggregate an den dezentralen Standorten, damit die Autos von Polizei, Sanität und Reinigung auch im Fall eines Blackouts ihre Batterien aufladen könnten, sollte die vollständige Elektrifizierung tatsächlich Realität werden. «Denn wie gesagt kommen auch alternative Antriebsarten infrage.» Meile begrüsst dies. Er moniert aber, dass die Beschaffung solcher Generatoren «auf absehbare Zeit nicht vorgesehen» sei.

Die Stadt Zürich ist mit dem Zielkonflikt zwischen Umweltschutz und Krisenresistenz nicht allein. Auch andere Polizeikorps stehen vor der Frage, wie sie die Umstellung auf alternative Antriebe und die Einsatzbereitschaft unter einen Hut bringen. «Ungeachtet der gegenwärtigen Geschehnisse ist ein Blackout ein Thema, das im Rahmen einer zunehmenden Umstellung hin zur E-Mobilität selbstverständlich berücksichtigt werden muss», schreibt eine Sprecherin der Berner Kantonspolizei. Es stehe ausser Frage, dass die Polizei in der Lage sein müsse, den Betrieb jederzeit aufrechtzuerhalten. «Vor diesem Hintergrund ist klar, dass wir auf kurze Sicht nicht zu 100 Prozent ohne Verbrennungsmotoren auskommen.» Langfristig sei eine vollständige Umstellung auf E-Mobilität aber unumgänglich. Bis 2035 sollen 70 Prozent der polizeilichen Mobilität mit erneuerbaren Energien erfolgen.

Zürich ist mit dem Konflikt zwischen Umweltschutz und Krisenresistenz nicht allein.

Auch die Basler Kantonspolizei treibt die Abkehr vom Verbrennungsmotor voran und hat inzwischen sieben Tesla-Wagen im Einsatz. Eine komplette Elektrifizierung sei aber derzeit kein Thema, schreibt ein Sprecher: «Wo es möglich und sinnvoll ist, wird beim Ersatz oder bei der Beschaffung ein Modell mit umweltfreundlichem Antrieb gewählt.»

Genf ist skeptisch

Die Waadtländer Kantonspolizei hat ihrerseits kürzlich den ersten Polizeiposten mit einem Elektrowagen ausgerüstet. Sie will dort testen, ob sich das Auto im hektischen Polizeialltag bewährt. «Wir beziehen auch die Risiken einer Stromknappheit in unsere Überlegungen mit ein», schreibt eine Sprecherin. Skeptisch ist die Genfer Kantonspolizei. Weil man sich der Risiken der Elektrifizierung bewusst sei, teste man derzeit verschiedene fossilfreie Lösungen, teilt sie mit. Der Elektroantrieb sei für bestimmte Fahrzeugtypen eine Option. «Für die Streifenwagen aber bietet der Markt zurzeit keine akzeptable elektronische Lösung.»

Und was sagt eigentlich das Bundesamt für Bevölkerungsschutz in dieser Debatte? Die Entscheide der Stadt Zürich könne man nicht kommentieren, schreibt das Amt auf Anfrage. Generell aber gelte: «Aus Sicht der Betriebskontinuität kann eine Diversifikation von Fahrzeugflotten wie auch der Energieträger und Kommunikationsmittel empfehlenswert sein.» Gut möglich, dass am Schluss auch die Stadt Zürich doch länger als geplant bei einem kleinen Teil der Flotte am Verbrennungsmotor festhält.

ANZEIGE