

Zeitschrift: Spitex Magazin : die Fachzeitschrift des Spitex Verbandes Schweiz
Herausgeber: Spitex Verband Schweiz
Band: - (2020)
Heft: 1

Artikel: "Die Mobilität gehört zur DNA der Spitex"
Autor: Morf, Kathrin / Ochsner, Sibylle
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-928148>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 01.06.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Die SpiteX Foppa GR, hier Diana Lago, ist auch bei Schnee und Eis zu ihren Klientinnen und Klienten unterwegs. Bild: Leo Wyden

«Die Mobilität gehört zur DNA der SpiteX»

Der Auftrag der SpiteX lautet, ihre Klientinnen und Klienten in deren *Zuhause* zu versorgen. Diese Zuhause sind nun aber überall in der Schweiz verteilt, und darum sind SpiteX-Mitarbeitende wahrlich überallhin unterwegs: zu Fuss, mit dem Velo, mit dem Auto und sogar mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Im Folgenden wird auf das Fokusthema «SpiteX und Mobilität» eingegangen: mit einem Interview zu allen möglichen Themen rund um Mobilität, mit sechs aussergewöhnlichen Mobilitätsgeschichten aus verschiedenen Basisorganisationen – und mit den genauso berührenden wie unterhaltsamen Erzählungen von zwei Mitgliedern eines freiwilligen SpiteX-Fahrdienstes.

Die Spitex ist jeden Tag unterwegs, um ihre Klientinnen und Klienten zu Hause pflegen und betreuen zu können; sei es während der Sommerhitze in vielbefahrenen Städten oder bei Schneegestöber in Bergdörfern. Durch ihre umfassende Mobilität unterscheidet sich die Spitex auch von anderen Sektoren der Pflege und Betreuung. Das Spitex Magazin hat Sibylle Ochsner, Geschäftsführerin der Spitex Obermarch SZ sowie Vizepräsidentin von Spitex Schweiz, zum Fokusthema «Spitex und Mobilität» befragt. Die 57-Jährige spricht von Mobilitätshürden wie Stau und widrigen Wetterbedingungen, von der Finanzierung der Wegzeiten – und sie wagt einen Ausblick auf die Spitex-Mobilität der Zukunft.

Spitex Magazin: Frau Ochsner, das Thema Mobilität ist bei der Spitex allpräsent. Dies zeigt sich bereits im landesweiten Motto: Die Spitex ist «überall für alle» unterwegs. Gegenüber dem Spitex Magazin haben Spitex-Mitarbeitende dieses überallhin Unterwegssein sowohl als angenehmen als auch als zeitweise mühsamen Teil ihrer Arbeit beschrieben [vgl. Spitex Magazin 5/2019]. Zudem berichten manche Vertreter von Basisorganisationen, dass Mitarbeitende den Anteil der Wegzeit an der Gesamtarbeitszeit als zu hoch erachten. Recherchen des Spitex Magazins zeigen, dass dieser Anteil je nach Einzugsgebiet sehr unterschiedlich ist: mal sind es 8 Prozent, mal 27 Prozent [vgl. Artikel S. 26]. Ist das stetige Unterwegssein Ihrer Erfahrung nach denn nun eher Fluch oder Segen?

Sibylle Ochsner: Mobilität gehört gewissermassen zur DNA der Spitex, denn das Unterwegssein ist ein zentraler Teil unseres Auftrages. Wie gross der Anteil der Wegzeit an der Gesamtarbeitszeit ist, hängt natürlich von der Grösse und Beschaffenheit des jeweiligen Einzugsgebiets ab. Mir persönlich ist bei der Spitex Obermarch noch nie zu Ohren gekommen, dass das Unterwegssein grundsätzlich zu viel Zeit einnimmt. Im Gegenteil: In Personalgesprächen höre ich immer wieder, dass unsere Mitarbeitenden die Fahrten auch als positives Element ihrer Arbeit empfinden, weil sie dadurch zwischen zwei Einsätzen eine Weile abschalten können. Zudem ist unser Einzugsgebiet sehr schön, und unsere Mitarbeitenden geniessen – zumindest während der wärmeren Jahreszeit – den wunderbaren Ausblick auf ihrem Arbeitsweg.

Als «Fluch» beschrieben die befragten Mitarbeitenden das Unterwegssein vor allem wegen des Zeitdrucks. Dass die knappe Zeit zwischen den Einsätzen ein Stressfaktor bei der SpiteX ist, zeigte auch eine Studie der Universität Basel [vgl. Spitex Magazin 2/2019]. Wie können Vorgesetzte dafür sorgen, dass Arbeitswege nicht zu knapp berechnet sind? Laut Jahresbericht 2018 hat Ihre SpiteX Obermarch zum Beispiel bei personellen Engpässen auf ein Abruf-Team gesetzt.



«Das Unterwegssein ist ein zentraler Teil des Auftrages der SpiteX.»

Sibylle Ochsner

Grundsätzlich planen wir ausreichend lange Wegzeiten in unsere Einsatzpläne mit ein. Es kann aber immer passieren, dass sich ein Plan kurzfristig ändert; wegen eines krankheitsbedingten Ausfalls zum Beispiel. Zudem kann es aufgrund unserer Versorgungspflicht immer geschehen, dass kurzfristig ein Einsatz in den bestehenden Plan «hineinrutscht». Im Kanton Schwyz muss die Nonprofit-Spitex einen neuen Klienten innert 24 Stunden versorgen. Muss eine Pflegefachperson deswegen kurzfristig einen zusätzlichen Einsatz leisten, kann die Zeit zwischen zwei Einsätzen schon einmal kurz bemessen sein. Die Einsatzplanung versucht in solchen Situationen zum Beispiel, das erwähnte Team aus Mitarbeitenden zu aktivieren, die auf Abruf eingestellt sind. Wir können aber nicht garantieren, dass wir unvorhergesehene Einflüsse immer abfangen können. Letztlich müssen Mitarbeitende mit kurzfristigen Veränderungen umgehen können, denn Flexibilität, Kreativität und Belastbarkeit gehören zur Arbeit bei der SpiteX dazu.

Erschwert wird die angemessene Planung der Wegzeiten auch durch verschiedene Hürden der Mobilität. So nimmt der Strassenverkehr in der Schweiz laut dem Bundesamt für Statistik (BFS) laufend zu, weswegen Stau immer häufiger wird. Auch Wetterkapriolen wie Schneefall verlängern einen Arbeitsweg beträchtlich. Wie kann solchen Hürden in der Planung vorgebeugt werden?

Natürlich sind die im Einsatzplan enthaltenen Wegzeiten immer theoretische Werte. Die tatsächlich benötigte Zeit fällt manchmal aber länger aus, wodurch der Einsatzplan etwas durcheinandergerät. Schuld daran können die genannten Wetterkapriolen sein. Vor allem im Winter kann das viele Unterwegssein auf den Strassen schon einmal Stress auslösen. Wir tun aber alles, um dem entgegenzuwirken. Wissen wir zum Beispiel früh genug, dass es viel Neuschnee geben wird, können wir dies in unsere Planung einbeziehen. Beispielsweise besprechen wir unsere Einsätze mit denjenigen Klientinnen und Klienten vor, die sehr abgelegen wohnen. Und wir sorgen dafür, dass sie genug Pflegematerial und Medikamente zu Hause haben, damit es ihnen nichts ausmacht, wenn die Spitex später bei ihnen eintrifft. So können wir abwarten, bis die Strassenverhältnisse wieder verantwortbar sind. Zum Glück stossen wir im Falle von Wetterkapriolen auf Verständnis: Wer so abgelegen wohnt, ist sich gewohnt, dass das Wetter einen grossen Einfluss auf seinen Alltag hat. Was die andere erwähnte Mobilitätshürde betrifft: Verkehrsstaus sind bei uns zum Glück kein allzu grosses Problem. Eine viel grössere Herausforderung sind die zahlreichen Baustellen. Bis vor Kurzem gab es zum Beispiel eine Baustelle, die uns im dümmsten Fall eine Wartezeit von 20 Minuten bescherte. Auch in Bezug auf all diese unvorhersehbaren Einflüsse auf die Wegzeit ist es sehr wichtig, dass alle Beteiligten Ruhe bewahren.

Das Winterwetter bereitet den Spitex-Mitarbeitenden indes nicht nur Sorgen, weil es Zeit kostet: Manchem ist das Fahren auf Schnee und Glatteis einfach nicht geheuer. Wie können Vorgesetzte Ihren Mitarbeitenden diesbezüglich helfen? Im Jahresbericht 2018 der Spitex Obermarch erfährt man, dass Sie sowohl einen Schneekettenkurs als auch ein Fahrsicherheitstraining anbieten.

Das ist richtig. Gemeinsam mit dem TCS veranstalten wir regelmässig einen freiwilligen Fahrsicherheitskurs. Den Teilnehmenden des letzten Kurses wurde zusätzlich eine einjährige Mitgliedschaft beim TCS geschenkt, damit sie auch Hilfe erhalten, wenn ihr privates Auto einmal stecken bleibt. Die letztjährigen Teilnehmenden waren jedenfalls vom Kurs begeistert und sagten, sie hätten den Umgang mit eisigem

und schneebedecktem Untergrund lernen können. Im Weiteren verfügen wir über ein Allrad-Auto, dessen Einsatz wir im Falle von widrigen Wetterverhältnissen überlegt einplanen. Am wichtigsten ist es uns aber, dass alle Mitarbeitenden Schneeketten im Auto mitführen und diese auch installieren können. Denn plötzlicher Schneefall ist in unserem Einzugsgebiet, das sich bis auf eine Höhe von 1200 Metern über Meer erstreckt, keine Seltenheit. Darum führen wir auch jedes Jahr einen internen Schneeketten-Kurs durch. Die Ketten im Ernstfall zu montieren, ist nämlich keine Hexerei, wenn man das Ganze zuvor in Ruhe und im Trockenen geübt hat.

«Ich glaube nicht, dass die Idee einer Spitex-Parkkarte überall durchsetzungsfähig ist.»

Sibylle Ochsner

Bezüglich einer weiteren Hürde der Mobilität dürfte das Bewahren von Ruhe so manchem schwerfallen: Gemeint ist die Parkplatzsuche. 2013 berichtete das «St. Galler Tagblatt», dass sich die Spitex Rorschach-Rorschacherberg SG über eine Zunahme von Parkbussen beklagt. Die Verantwortlichen forderten im Artikel, dass es toleriert werden sollte, wenn ihre Mitarbeitenden ihre Fahrzeuge wegen des Zeitdrucks einmal ausserhalb der Parkfelder abstellten. Im Kanton Basel-Stadt hat man deswegen die «Spitex-Parkkarte» eingeführt: Damit darf die Spitex zum Beispiel bis zu vier Stunden in manchen Parkverbotszonen parken. Wie erleben Sie die Herausforderung der Parkplatzsuche bei der Spitex?

Im Umkreis unseres Stützpunktes in Siebnen sind unsere Mitarbeitenden auch mal zu Fuss unterwegs, was die Parkplatzsuche erspart. Das Auto ist aber klar unser wichtigstes Fortbewegungsmittel, und unsere Mitarbeitenden legen jeweils eine Karte mit dem Spitex-Logo hinter die Frontscheibe. Dies ist vor allem dann wichtig, wenn sie mit einem privaten Fahrzeug und nicht mit unseren vier beschrifteten Spitex-Autos unterwegs sind. Diese Karte erklärt wohl auch mit, wieso die Spitex Obermarch bisher von Parkbussen fast gänzlich verschont geblieben ist. Verbindlich ist die Karte aber nicht. Entsprechend gefällt mir die Idee einer offiziellen Spitex-Parkkarte. Vor allem für Spitex-Organisationen in städtischen Gebieten wäre sie bestimmt eine grosse Hilfe. Ich glaube aber nicht, dass die Idee überall durchsetzungsfähig ist. Darum muss die Spitex die Öffentlichkeit weiterhin mit positiver Kommunikation darauf hinweisen, wie wichtig es ist, dass unsere Mitarbeitenden keine Zeit mit der Parkplatzsuche verschwenden. Meistens zeigen die Leute Verständnis, denn zum Glück geniesst die Spitex in der Bevölkerung ein hohes Ansehen, was der zweite Platz im GemeinwohlAtlas 2019 erneut gezeigt hat.





Die Nonprofit-Spitem hat in Bezug auf das Verhältnis zwischen Wegzeit und Einsatzzeit nun aber eine Sonderstellung: Zahlen des BFS zeigen, dass die Anzahl Stunden pro Klientin und Klient bei der Nonprofit-Spitem nur halb so hoch ist (50 Stunden) wie bei den privaten Spitem-Organisationen (116 Stunden). Anders als viele Private übernimmt die Nonprofit-Spitem schliesslich einen Kurzeinsatz selbst dann, wenn die Fahrt dorthin lang ist. Würde es Sie nicht nerven, wenn Sie 40 Minuten fahren müssen, um 5 Minuten zu pflegen?

Wer bei der Nonprofit-Spitem arbeitet, ist sich bewusst, dass wegen unserer Versorgungspflicht auch Kurzeinsätze mit langen Arbeitswegen ein Teil seiner Arbeit sind. In Bezug auf dieses Thema möchte ich gerne daran appellieren, private Spitem-Organisationen nicht automatisch als ungewünschte Konkurrenz zu betrachten. Bei der Spitem Obermarch arbeiten wir mit einem regionalen Privaten manchmal sogar zusammen. Es ist mir ein grosses Anliegen, dass alle Leistungserbringer nicht ihr eigenes «Gärtchen» fokussieren. Stattdessen sollten sie sich stets überlegen, welche Lösung für die Gesamtgesellschaft und vor allem für jeden einzelnen Klienten die beste ist.

Wir haben von verschiedenen Aspekten gesprochen, welche die Mobilität erschweren. Es gab doch aber auch Entwicklungen, welche die Mobilität in den vergangenen Jahren vereinfacht haben? Die Digitalisierung hat zum Beispiel die Planung der Einsätze leichter gemacht. Theoretisch könnten Pflegende heute ihren Einsatzplan vor Arbeitsbeginn auf ihrem Handy abrufen – und sich den Weg zum Stützpunkt sparen.

Die Digitalisierung hat die Planung auf jeden Fall erheblich vereinfacht. Früher planten wir die Einsätze auf grossen Magnettafeln, was heute mengenmässig nicht mehr möglich wäre. Die elektronische Einsatzplanung erleichtert den Prozess massiv. Die Spitem Obermarch wird diesen Frühling

einen weiteren Schritt ins Zeitalter der Digitalisierung wagen und das Projekt «vollelektronische Pflegeplanung» in die Tat umsetzen. Zum Beispiel arbeiten wir derzeit mit einem Kardex-System: Mitarbeitende müssen also vor ihrem Arbeitsbeginn alle nötigen Akten im Stützpunkt abholen. Künftig wird dies nicht mehr nötig sein. Entsprechend könnten unsere Mitarbeitenden zum Teil von zu Hause aus auf ihre Tour starten. Dies würde auch Zeit einsparen helfen. In welchen Fällen dies Sinn macht, werden wir im Rahmen des Projektes prüfen. Wichtig ist mir diesbezüglich: Wir sind bei der Spitem keine Einzelkämpfer, sondern ein Team, welches sich im Stützpunkt zur Koordination und zum Austausch begegnet. Deshalb werden wir das Aufeinandertreffen im Stützpunkt nie ganz abschaffen.

Ihre Angestellten werden also künftig kein Kardex mehr mit sich tragen müssen. Früher mussten Spitem-Mitarbeitende nicht nur diese Akten, sondern auch viel Pflegematerial herumschleppen. Dass dieses Material heute oft direkt zum Klienten geliefert wird, dürfte eine weitere Entwicklung darstellen, welche das Unterwegssein stark vereinfacht hat?

Das ist richtig. Früher haben Spitem-Mitarbeitende zum Beispiel auch Inkontinenzunterlagen in ihrem Kofferraum verstaut und an Klientinnen und Klienten geliefert. Damals war es darum für die Spitem oft unmöglich, mit dem Velo oder zu Fuss unterwegs zu sein. Bei der Spitem Obermarch haben wir eines Tages beschlossen, dass wir die Verwaltung und Auslieferung des Materials auslagern. Daraufhin sind wir eine Zusammenarbeit mit einem Dienstleister eingegangen, der nun bei Bedarf die Materiallieferungen zu jedem Klienten nach Hause organisiert – von A bis Z. Seither können unsere Mitarbeitenden problemlos mit einer Tasche oder einem Rucksack unterwegs sein. Und wir können uns damit auf unsere Kernaufgaben konzentrieren: die Pflege und Unterstützung zu Hause.

Zur Person

Sibylle Ochsner, 57, ist eidgenössisch diplomierte Betriebswirtschaftlerin und seit 2010 Geschäftsleiterin der Spitem Obermarch SZ. Zuvor war sie fünf Jahre lang Präsidentin dieser Spitem-Organisation, welche für die Schwyzer Gemeinden Galgenen, Innerthal, Reichenburg, Schübelbach und Vorderthal zuständig ist und rund 60 Mitarbeitende zählt. Seit 2014 ist Sibylle Ochsner auch Mitglied des Vorstandes von Spitem Schweiz, seit Mitte 2019 als Co-Vizepräsidentin neben Gabriele Balestra. Bei Spitem Schweiz ist sie zudem Mitglied der Fachgruppe Politik sowie der Steuergruppe Projekt Überarbeitung Finanzmanual. Sibylle Ochsner ist weiter als Co-Geschäftsführerin der «leben pflegen March GmbH» tätig (Trägerschaft der Pflegewohn-

gruppe Pöstli in Vorderthal SZ). Sie ist Delegierte des Kantons Schwyz der Schweizerischen Mobiliar Genossenschaft, Vorstandsmitglied des TCS Sektion Schwyz (Ressort Politik) und Vorstandsmitglied des Alzheimer Forums Schweiz. Seit 2008 ist sie zudem FDP-Kantonsrätin und derzeit Mitglied der Staatswirtschaftskommission.

Sibylle Ochsner lebt in Galgenen SZ, ist verheiratet und Mutter von vier erwachsenen Söhnen. Als ihre Hobbys bezeichnet sie ihre Familie, das Unterwegssein mit ihrem Motorrad oder Mountainbike, Wanderungen und Ski sowie Politik, Geschichte, Literatur – und gutes Essen. Mehr Informationen sind verfügbar unter: <https://sibylle-ochsner.ch>

Sie haben erwähnt, dass die Spitex Obermarch vier eigene Autos besitzt: Die meisten Spitex-Organisationen besitzen eine eigene Fahrzeugflotte [vgl. Artikel Seite 26]. Bereits 2009 zeigten Sie sich gegenüber der «Zürichsee-Zeitung» erfreut darüber, dass Ihre Organisation diesbezüglich auf einen Auto-Sponsor zählen kann. Braucht die Spitex denn trotz Leistungsauftrag Sponsoren, um sich eigene Autos leisten zu können?

Wir arbeiten sehr gut mit unseren Trägergemeinden zusammen – auch hinsichtlich der Finanzierung von allem, was die Spitex für ihre tägliche Arbeit braucht. Wir bemühen uns aber dennoch um Sponsoren, Mitglieder und Spender, um die öffentliche Hand und damit jeden Steuerzahler zu entlasten. Und die Gemeinden sehen diese Bemühungen, was unser sowieso vertrauensvolles Verhältnis zu ihnen weiter stärkt.

«Die Wegkosten dürfen nicht losgelöst von den Pflegekosten betrachtet werden.»

Sibylle Ochsner

Ein gutes Verhältnis zu

den Trägergemeinden ist wichtig. Schliesslich bezahlen Krankenkassen und Klienten einen gedeckelten Beitrag an die Vollkosten der Spitex. Die restlichen Kosten übernehmen die Restfinanzierer, also Kantone und Gemeinden. Von manchen Spitex-Organisationen hört man nun aber, dass die Restfinanzierer die Wegkosten nicht immer problemlos abzugelten bereit sind. War das Abgelten der Wegzeiten bei der Spitex Obermarch nie eine mühsame Sache?

Glücklicherweise hatten wir mit unseren Trägergemeinden bisher keinerlei Probleme. Sie vertrauen uns, dass wir kostenbewusst arbeiten, und sehen die Mobilität als selbstverständlichen Teil der Restfinanzierung an. Damit dies so bleibt, veranstalten wir jedes Jahr eine Budget-Sitzung mit den Finanzchefs und Fürsorgepräsidenten der Gemeinden. Während dieses Treffens legen wir fest, was die Restfinanzierer im folgenden Jahr voraussichtlich erwartet. Dieses gemeinsame Besprechen des Budgets und Vereinbaren des Kostenbeitrags wurde in unseren Leistungsverträgen vereinbart und ist der Schlüssel der guten Zusammenarbeit. Ich weiss aber, dass es Gemeinden und Kantone gibt, welche Wegzeiten nicht so selbstverständlich abgelten.

Zu reden gab diesbezüglich der Kanton Solothurn. Er hatte die Restfinanzierung aufs Jahr 2019 hin dahingehend geregelt, dass die Klienten eine Wegpauschale an die Spitex zu entrichten hatten. Dies sei unrechtmässig, entschied ein Gericht kürzlich [vgl. Infokasten S. 24]. Die Wegzeiten gehörten zur Pflege dazu und dürften einem Klienten folglich nicht zusätzlich berechnet werden. Sie sind auch Vizepräsidentin von Spitex Schweiz. Setzen Sie sich also auch auf natio-

nalener Ebene dafür ein, dass die Finanzierung der Wegkosten von allen Restfinanzierern garantiert wird?

Dafür setzen wir uns bei Spitex Schweiz mit Nachdruck ein. Es darf nicht sein, dass die Wegkosten losgelöst von den Pflegekosten betrachtet werden. Denn die Spitex kann ihren wichtigen Auftrag nicht erfüllen, ohne dass sie an die unterschiedlichsten Orte unterwegs ist. Entsprechend ist es folgerichtig, dass die Finanzierung der Wegzeiten von den Restfinanzierern diskussionslos garantiert wird. Ohne unsere Arbeitswege könnten wir die Menschen nicht dort pflegen und betreuen, wo sie leben wollen: in ihrem Zuhause. Dass diese Menschen nicht in ein Heim müssen, ist für die Gesell-

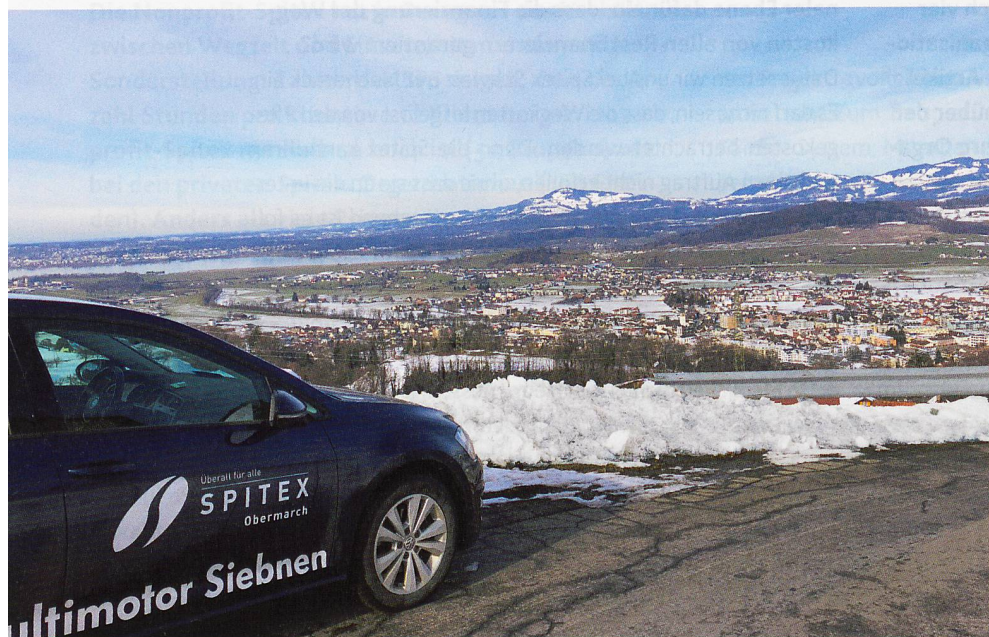
schaft nicht nur moralisch wertvoll: Die Pflege zu Hause ist in der Gesamtbilanz auch finanziell sehr lohnend. Dies zeigt sich auch am unbestrittenen politischen Leitsatz «ambulant vor stationär». Es ist

aber auch wichtig, dass ambulante Angebote nur so lange vorzuziehen sind, wie sie einem Betroffenen ausreichend Unterstützung bieten können. Ist dies nicht mehr der Fall, sind intermediäre oder stationäre Angebote eine bessere Lösung.

Kommen wir auf ein weiteres Thema der Finanzierung der Mobilität zu sprechen: die Kosten des Unterhalts einer Spitex-Flotte. Aus Spitex-Kreisen hört man zeitweise, dass Spitex-Mitarbeitende überdurchschnittlich viele Schäden an ihren Fahrzeugen verursachen. Gegenüber dem Spitex Magazin erklärte ein Versicherungsfachmann hingegen, man müsse auch die zahlreichen Kilometer berücksichtigen, welche die Spitex zurücklegt. Relativ gesehen verursache die Spitex nicht mehr Blechschäden als andere Berufsgruppen. Wie sehen Sie das?

Unser Versicherungspartner hat mir ebenfalls erklärt, dass wir bezüglich der verursachten Schäden an unseren Fahrzeugen leicht über dem Durchschnitt liegen. Dies gelte selbst dann, wenn man die Anzahl der gefahrenen Kilometer berücksichtige. Nun muss man bei der Betrachtung dieser Statistik aber auch daran denken, dass unsere Pflegefachpersonen auch in der Dunkelheit sowie bei jedem Wetter unterwegs sind und dabei einfach überallhin fahren. Da kann nun einmal passieren, dass ihr Auto abrutscht und zum Beispiel einen Pfosten touchiert. Berücksichtigt man diese Tatsache, dann muss die Spitex den Vergleich mit anderen Berufsgruppen nicht scheuen.

Wir haben bisher vordergründig von Autos gesprochen. Die Spitex ist aber auch mit Velos und Rollern unterwegs. Meist werden nur die Vorteile der Zwei-



Die SpiteX Obermarch SZ ist bei jedem Wetter unterwegs, und die Mitarbeitenden geniessen dabei auch gern die Aussicht.

Bild: SpiteX Obermarch

räder gelobt; die einfachere Parkplatzsuche und das Meiden von Staus zum Beispiel. Bei Wind und Wetter oder auch bei langen Strecken sind Zweiräder doch aber eine ungünstige Alternative zu Autos?

Das sehe ich auch so. Die SpiteX Obermarch setzt auch Zweiräder ein, sowohl private als auch unser eigenes E-Bike. Erstens werden sie von Lernenden genutzt, die noch keinen Führerschein besitzen. Zweitens sind all unsere Mitarbeitenden gern mit dem Velo unterwegs, wenn schönes und warmes Wetter herrscht. Müssen sie hingegen durch Kälte, Regen oder Schnee fahren, dann weichen die meisten aufs Auto aus. Das halte ich auch aus Sicherheitsgründen für wichtig: Es ist nicht ungefährlich, bei tiefen Temperaturen auf dem Zweirad unterwegs zu sein. Und schliesslich ist unser Einsatzgebiet auch sehr weitläufig und umfasst teilweise grosse Höhendifferenzen. Angesichts langer und steiler Anfahrtswege macht ein Zweirad, anders als in urbanen Gebieten, nur beschränkt Sinn.

Eine weitere Alternative zum Auto ist die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖV). Beispielsweise fördert die SpiteX der Stadt Freiburg die «sanfte Mobilität», indem sie mit Bussen unterwegs ist [vgl. Artikel Seite 31]. Sind ÖV eine mögliche Lösung für die Zukunft der SpiteX-Mobilität?

Dies hängt von der Abdeckung einer Region mit öffentlichen Verkehrsmitteln ab. Im Einzugsgebiet der SpiteX Obermarch sind ÖV keine realistische Alternative. Ins Wägital würden unsere Mitarbeitenden zum Beispiel mit dem Postauto bloss bis 20 Uhr, nur einmal pro Stunde sowie nur ins Zentrum der Dörfer gelangen. Und zu anderen abgelegenen Orten fährt gar kein Bus. Würden wir konsequent auf ÖV setzen, würden sich unsere Wegzei-

ten massiv verlängern, was aus finanzieller und personeller Sicht nicht zu vertreten wäre. Ganz anders ist die Ausgangslage zum Beispiel in Städten, in denen alle paar Minuten ein Tram fährt. Dort halte ich ÖV für eine zu prüfende Alternative zum Auto. Sind zudem SpiteX-Finanzierer und ÖV-Finanzierer identisch, könnten kostenlose ÖV-Jahreskarten für die SpiteX eine prüfenswerte, günstige Alternative darstellen.

Das Wegzeiten-Urteil von Solothurn

Mit der 2011 erfolgten Neuregelung der Pflegefinanzierung beauftragte der Bund die Kantone, die Restkostenfinanzierung in der Pflege zu organisieren. Im Kanton Solothurn trat 2019 ein entsprechendes Gesetz in Kraft. Darin legte der Solothurner Regierungsrat fest, dass Gemeinden die Anfahrten der SpiteX mit 6 Franken pro Tag und Person subventionieren sollen. Gleichzeitig solle die SpiteX von den Klientinnen und Klienten selbst 6 Franken pro Tag als Wegkostenpauschale verlangen. Nachdem eine Klientin geklagt hatte, entschied das Versicherungsgericht allerdings, dass dies nicht dem Krankenversicherungsgesetz entspreche. Der Arbeitsweg sei Teil der Pflegeleistung – und die Wegkosten damit Teil der Pflegekosten. Der Weg dürfe den Klienten entsprechend nicht separat in Rechnung gestellt werden. Der Kanton Solothurn und der Einwohnergemeindeverband akzeptierten das Urteil. Manche Gemeinden hatten die Wegkosten in der Vergangenheit bereits freiwillig bezahlt, wie es in den anderen Kantonen üblich ist. Gemeinden, welche dies nicht getan haben, sehen sich nach dem Urteil mit teilweise beträchtlichen, nicht budgetierten Kosten für die SpiteX-Wegzeiten konfrontiert. Das vom Gerichtsfall betroffene Rüttenen mit seinen 1500 Einwohnern schätzt diese Mehrkosten pro Jahr zum Beispiel auf rund 12 000 Franken.

Auf dem Vormarsch ist bei der Spitex auch die E-Mobilität, gerade auch in Zeiten des Kampfes gegen den Klimawandel. Sie erwähnen auf Ihrer Website, dass der Verkehr in der Schweiz ökologisch klug gestärkt werden sollte. Sollten Elektrofahrzeuge in allen Spitex-Organisationen zur Regel werden?

Ich finde es völlig klar, dass wir als Gesamtgesellschaft umweltbewusst handeln müssen. Die Spitex ist da selbstverständlich nicht ausgenommen. Entsprechend ist die Spitex Obermarch mit kleinen und modernen Autos unterwegs, die wenig Benzin verbrauchen. Es wird sich zeigen, ob die E-Mobilität die Zukunft des umweltfreundlichen Unterwegs darstellt. Schliesslich wird auch an diversen anderen Technologien geforscht, an Wasserstoff zum Beispiel. Die Spitex muss alle Möglichkeiten im Auge behalten und dabei auch die ökologische Gesamtbilanz jeder Option betrachten. Hinzu kommt, dass der Einsatz einer Technologie in einem Einzugsgebiet Sinn machen muss in Bezug auf Kosten und Infrastruktur. Konkret müssten im Falle der E-Mobilität in einer Region genügend Ladestationen vorhanden sein.

Wir haben bisher nur davon gesprochen, dass die Spitex zu Klientinnen und Klienten unterwegs ist. Manche Spitex-Organisationen setzen aber auch auf Ambulatorien und damit darauf, dass die Klienten zur Spitex kommen. Ist dies eine mögliche zeitsparende Lösung der Zukunft oder widerspricht dies dem Grundgedanken der Spitex?

Zuerst einmal ist es der offizielle Auftrag der Spitex, Klientinnen und Klienten zu Hause zu pflegen. Die Spitex Obermarch betreibt aber auch ein Ambulatorium. Es gibt viele Klienten, die gerne auf unserem Stützpunkt vorbeischaauen. Manche nutzen den Besuch auch als Gelegenheit, wieder einmal unter die Leute zu kommen. Wir können unseren Klienten das Ambulatorium schmackhaft machen, indem wir darauf hinweisen, dass dort unter optimalen Bedingungen gearbeitet werden kann, mit ausreichend Platz und einem Behandlungsstuhl zum Beispiel. Der Besuch im Ambulatorium ist jedoch für alle Klienten freiwillig.

Wagen wir nun einen Blick in die Zukunft. Als Vorstandsmitglied des TCS Sektion Schwyz und als Politikerin befassen Sie sich intensiv mit der Entwicklung der Mobilität. Immer mehr Stau kostet immer mehr Zeit und Geld, schreiben sie zum Beispiel auf Ihrer persönlichen Website. Die Statistik des Bundes zeigt, dass

die Spitex zur laufenden Zunahme des Verkehrs beiträgt: Immer mehr Spitex-Mitarbeitende sind zu immer mehr Klientinnen und Klienten unterwegs. Wie kann verhindert werden, dass die Spitex in Zukunft andauernd im Stau steht, statt ihre Klienten zu pflegen?

Zuerst einmal ist die Verkehrsinfrastruktur in der Schweiz sehr gut. Damit dies so bleibt, muss die öffentliche Hand aber dort Massnahmen ergreifen, wo eine Überlastung der Infrastruktur droht. Wichtig ist zudem, dass in jeder Region die passenden Verkehrsmittel im Fokus sind, sei es das Strassennetz oder die öffentlichen Verkehrsmittel. Als Verkehrsteilnehmerin sollte die Spitex aber auch selbst dafür sorgen, dass sie reibungslos mobil sein kann: Sie muss genau überlegen, wann und wo welches Verkehrsmittel Sinn macht. Auf dem Land kann das Auto zum Beispiel weiterhin die beste Lösung sein. In städtischen Gebieten sind Alternativen wie Velo und ÖV aber unabdingbar.

«Die Spitex muss genau überlegen, wann und wo welches Verkehrsmittel Sinn macht.»

Sibylle Ochsner

Betrachten wir zum Schluss noch eine futuristisch anmutende Mobilität der Zukunft: Autoforscher gehen davon aus, dass selbstfahrende Autos in zehn Jahren salonfähig sein dürften. Wie glauben Sie, könnten solche Technologien die Art und Weise verändern, wie die Spitex künftig dafür sorgt, dass sie «überall für alle» da ist?

Natürlich würde sich der Verkehr massiv verändern, wenn diese Technologien die Marktreife erlangen. Und die Spitex ist gegenüber Innovationen immer offen, solange diese einen Mehrwert bringen. Es ist nun aber so, dass die Gesetzgebung der Entwicklung von Technologien meist hinterhinkt. So gab es lange keine Verkehrsregeln für Autos. Erst, als sich mancherorts die Unfälle häuften, hat man sich zum Beispiel geeinigt, auf welcher Strassenseite man fahren muss.

Wichtig ist, dass wir Innovationen brauchen – und nicht Wildwuchs. Dementsprechend sollte die Einführung der selbstfahrenden Autos vom Gesetzgeber beobachtet und begleitet werden. Dann würde ich mich über die Einführung von Fahrzeugen freuen, hinter deren Steuer niemand sitzen muss. Schliesslich wären unsere Klientinnen und Klienten plötzlich bis ins hohe Alter mobil. Und die Spitex-Mitarbeitenden könnten während der Fahrt entspannt ihre Region geniessen oder sich sogar um die Dokumentation kümmern. Lassen wir uns überraschen!

Interview: Kathrin Morf

