

Die Pharmabranche macht Druck auf den Bundesrat

Novartis, Roche und Co. fürchten nach dem Scheitern des Rahmenvertrags mit der EU wirtschaftliche Nachteile

FABIAN SCHÄFER

«Basel-Stadt ist schwer enttäuscht über den Bundesrat.» Die Nachricht hat der Basler Regierungspräsident Beat Jans letzten Mittwoch abgesetzt, noch während in Bern der Bundesrat über seine Entscheide informierte. Der einseitige Abbruch der Verhandlungen über den Rahmenvertrag mit der EU hat nicht nur in Brüssel viele vor den Kopf gestossen, sondern auch im Inland – speziell in Basel. «Es ist besorgniserregend, wie leichtfertig der Bundesrat die Interessen der Grenzregionen übergeht», kritisierte Jans.

Die Interessen Basels – das sind primär die Interessen der Pharmabranche. Sie ist nicht nur für Basel, sondern für die ganze Schweiz wichtig. Als eine der wenigen Industrien konnte sie die Zahl der Beschäftigten in den letzten Jahren erhöhen, zurzeit sind es rund 45 000 Personen. Die Branche meldet sich nun ebenfalls zu Wort, mit einem offenen Brief an den Gesamtbundesrat. Adressiert ist er an Guy Parmelin, der sich als Wirtschaftsminister und Bundespräsident doppelt angesprochen fühlen darf.

«Ein herber Schlag»

Die Vertreter der forschenden Pharmafirmen üben unverblühte Kritik am Entscheid des Bundesrats, den offenbar auch sie nicht vorausgesehen hatten, zumindest nicht in dieser Klarheit. Unterzeichnet wurde der Brief vom Präsidium des Verbands Interpharma, das aus Spit-



Die Schweizer Pharmabranche (im Bild Roche in Basel) sieht ihre Stärke massgeblich mit dem EU-Binnenmarkt verknüpft. REUTERS

die EU. Der Umsatz in den Ländern der Union betrage 125 Millionen Franken pro Tag. Aus Sicht der Branche ist man sich in der Schweiz zu wenig bewusst, wie wichtig der bilaterale Weg ist: «Die Wettbewerbsfähigkeit und die Stärke des Schweizer Pharma- und Forschungsstandorts sind massgeblich mit der Teilnahme am EU-Binnenmarkt verknüpft.»

Zusätzliche Inspektionen?

Die Forderungen sind klar: Der Bundesrat müsse der Bevölkerung und der Wirtschaft «rasch einen konkreten Weg aus der aktuellen Unsicherheit» darlegen. Die Beziehungen zur EU brauchten wieder ein «stabiles und rechtssicheres Fundament», die Erosion des bilateralen Wegs müsse verhindert werden. Dabei denkt man in der Branche namentlich an das Abkommen zur gegenseitigen Anerkennung von Produktbescheinigungen, welches die EU

ohne Rahmenvertrag nicht mehr aktualisieren will. Vorerst ist davon einzig die Medizintechnikbranche betroffen. Als Nächstes könnte der Maschinenbau an der Reihe sein.

Doch auch in Bezug auf den Pharmabereich kursieren in Brüssel Pläne für Reformen, die eine Aufdatierung des Abkommens erfordern werden. Wenn die EU diese verweigert, drohen den Firmen hierzulande Nachteile. Konkret soll die EU erwägen, neue Produktionsvorschriften zu erlassen («Good Manufacturing Practice»). Dies könnte dazu führen, dass hiesige Zertifikate nicht mehr akzeptiert würden und EU-Behörden in Schweizer Firmen selber Inspektionen durchführen würden.

Im Interpharma-Brief steht dazu, die Unternehmen müssten sich auch in Zukunft darauf verlassen können, dass sie für den Export in die EU ihre Produkte nicht doppelt zertifizieren und ihre Fabriken nicht mehrfach inspizie-

ren lassen müssten. Dies sei nur mit der Aktualisierung des Abkommens möglich. Gegenüber dem Bund bezifferte die Branche die Einsparungen dank der heutigen Anerkennung auf 150 bis 300 Millionen Franken im Jahr.

Die Pharmabranche sorgt sich auch um die Schweiz als Forschungsstandort. Das Land dürfe in der Forschungs-kooperation der EU nicht zum Drittstaat herabgestuft werden. Hier besteht in Bern die Hoffnung, dass Brüssel darüber wieder mit sich reden lässt, wenn die Schweiz die Kohäsionsmilliarde freigibt. Rein rechtlich hat die Forschungszusammenarbeit mit dem Rahmenvertrag zwar nichts zu tun. Politisch besteht jedoch die Gefahr, dass Brüssel weiterhin auch sachfremde Themen blockiert, solange bei den institutionellen Fragen keine Lösung gefunden wird.

Die Pharmabranche belässt es in ihrem Brief nicht bei europapolitischen Forderungen, sondern verlangt auch

innenpolitische Konsequenzen. Man kann diese Ideen unter dem Titel «Fitnessprogramm für den Wirtschaftsstandort» abbuchen, wie dies auch bürgerliche Politiker für den Fall eines Scheiterns des Rahmenvertrags verlangt hatten.

Die Branche spricht sich unter anderem dafür aus, den Zugang zu anderen Exportmärkten zu erleichtern, etwa durch ein Abkommen zur gegenseitigen Anerkennung von Produktbescheinigungen mit den USA oder durch neue Freihandelsabkommen. Zudem soll die Schweiz die internationale Forschungszusammenarbeit ausserhalb der EU ebenso vorantreiben wie die Digitalisierung des Gesundheitssystems.

Daneben erneuert die Pharmabranche einige altbekannte Forderungen, die aus ihrer Sicht angesichts der drohenden Probleme mit der EU umso dringlicher sind. Die Palette reicht von der einfacheren Rekrutierung von Fachpersonal aus Drittstaaten ausserhalb der EU über die Vermeidung der Doppelbesteuerung bis zum Eigentumsschutz.

Kampfzone Medikamentenpreise

Weiter macht die Branche mit dem Brief klar, dass sie ihren Widerstand gegen die Sparpläne der Bundespolitik im Bereich der Gesundheitskosten verstärken wird. Ihre Vertreter halten im Brief fest, in der gegenwärtigen Situation verträge es keine Verschlechterung der Rahmenbedingungen – konkret: «keine weitere Schwächung des Pharmastandorts durch die Kostendämpfungspakete» des Bundesrats.

Diese Pakete sind zurzeit im Parlament hängig. Sie zielen darauf ab, das Wachstum der Gesundheitskosten und der Krankenkassenprämien zu drosseln. In den einzelnen Vorlagen finden sich auch Massnahmen, welche auf die Ausgaben für Medikamente abzielen. Patienten und Ärzte sollen vermehrt dazu gedrängt werden, günstigere Produkte zu verwenden. Unter anderem plant der Bund neue Preismodelle. Bisher zeigte sich die Branche teilweise und unter Auflagen gesprächsbereit. Nun dürfte der Widerstand jedoch stärker werden.

Frei übersetzt: Eine der vielen Nebenwirkungen der Blockade im EU-Dossier könnte auch darin bestehen, dass die nächsten Prämienrunden weniger mild ausfallen.



Beat Jans
Basler
SP-Regierungspräsident

zenkräften von Novartis, Roche, Johnson & Johnson und Biogen besteht.

Der Abbruch der Verhandlungen sei für den innovationsstarken Pharma- und Forschungsstandort «ein herber Schlag», schreiben sie. Die Branche exportiere fast 25-mal so viele Produkte ins Ausland, wie sie in der Schweiz absetze. Von den Exporten gehen wiederum 46 Prozent in

Die unterirdische Gütermetro kommt voran

Der Ständerat will gesetzliche Grundlagen für das visionäre Projekt Cargo Sous Terrain schaffen

DAVID VONPLON

Der Warentransport soll unter die Erde. Seit über einem Jahrzehnt schon geistert die Idee in der Unternehmenswelt herum. Doch wurde sie allenthalben als Hirngespinnst abgetan. Viel zu teuer sei sie und utopisch. Mittlerweile steht das visionäre Tunnelprojekt, das die Logistik in diesem Land auf den Kopf stellen würde, recht nahe vor der Realisierung. Bereits in fünf Jahren soll mit dem Bau der ersten Teilstrecke von Härkingen nach Zürich begonnen werden – wenn alles nach Plan verläuft.

Eine neue Spanisch-Brötli-Bahn

In einer Art Rohrpost sollen dann ab 2031 Lebensmittel, Kleider und elektronische Geräte von den grossen Verteilzentren im Raum Olten in die Metropole transportiert werden. Vollautomatisch und in unbemannten Fahrzeugen soll das kleinteilige Stückgut Tag und Nacht mit rund 30 Kilometern pro Stunde verschoben werden. An den Zugangsstellen in den Städten, Hubs genannt, werden die Güter dann mit Liften wieder an die Oberfläche geholt und im städtischen Gebiet fein verteilt; mit kleineren Lieferfahrzeugen statt mit Schwertransportern. Der Ständerat hat dem Generationen-

projekt Cargo Sous Terrain (CST) am Mittwoch zusätzlichen Schub verliehen. Er sprach sich einstimmig und mit breit geteilter Begeisterung dafür aus, die nötigen gesetzlichen Rahmenbedingungen für das Logistikvorhaben zu schaffen.

Es liege im wirtschaftlichen Interesse der Schweiz, einen dritten Transportweg für Güter zu schaffen, sagte der Nidwaldner Ständerat Hans Wicki. Das neue Gesetz solle die Wettbewerbsfreiheit garantieren, um Innovationen zu ermöglichen. Für den Solothurner CVP-Ständerat Pirmin Bischof trägt der Bau der ersten Teilstrecke von Härkingen nach Zürich gar historische Züge: 1847 sei mit der Spanisch-Brötli-Bahn schon einmal eine von der Strecke her ähnliche Bahn gebaut worden. Das sei der erste Schritt hinein in die schweizerische Eisenbahngeschichte gewesen.

Nun soll am selben Ort erneut Revolutionäres entstehen. 3 Milliarden Franken kostet der Bau der ersten Teilstrecke von Härkingen nach Zürich. Bis 2045 ist sodann ein unterirdisches Netz geplant, das insgesamt 500 Kilometer umfassen und von Genf bis St. Gallen reichen soll. Kostenpunkt: 30 bis 35 Milliarden Franken.

Was die Euphorie über das Projekt in der kleinen Kammer zweifellos beflügelt hat: Im Gegensatz zu anderen grösseren Infrastrukturvorhaben entstehen der

öffentlichen Hand keine finanziellen Lasten. So sollen Bau und Betrieb der Anlagen vollständig privat finanziert werden.

Möglich machen dies die Unternehmen, die hinter dem Projekt stehen: die Grossverteiler Migros und Coop, die staatsnahen Betriebe wie SBB, Post und Swisscom, die Finanzunternehmen ZKB, Credit Suisse, Vaudoise und Mobilair sowie die Logistiker Rhenus Alpina, DSV und Swisslog. Dank ihren Investitionen ist das Projekt laut CST bereits ausfinanziert bis zum Start der Bauphase.

Derweil begnügt sich der Bund beim Projekt mit einer Koordinationsfunktion. Die Aufsichtsbehörde Railcom soll darüber wachen, dass alle Kunden einen Anspruch auf den diskriminierungsfreien Zugang zum unterirdischen Transportsystem erhalten. Allerdings lockerte der Ständerat gegen den Willen des Bundesrats die Vorgaben leicht. Er sprach sich dagegen aus, dass die Railcom die Kompetenz erhält, bei Streitigkeiten über die Berechnung der Preise zu entscheiden.

Anlage in Schweizer Händen

Ebenfalls bekräftigte der Ständerat, dass über die gesamte Lebensdauer hinweg eine Schweizer Mehrheit an der Anlage sichergestellt werden muss. Laut Aussagen von CST liegen gegenwärtig

zwei Drittel der CST-Aktien in Schweizer Händen. Dies, nachdem man sich auf Druck der Politik gegen die Mitwirkung des chinesischen Investors Dagong entschieden hat, der zeitweise 17 Prozent der Aktien erwerben wollte.

Für die Baubewilligung muss ein landesweit einheitliches Plangenehmigungsverfahren mit einer Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden. Dieses Vorgehen entspricht jenem im Eisenbahngesetz und war im Rat unumstritten. Eine Minderheit im Ständerat wollte die Rechte von Landbesitzern bei Enteignungen ausweiten, was laut Verkehrsministerin Simonetta Sommaruga gravierende Mehrkosten für Cargo Sous Terrain zur Folge hätte. Doch die Ratsmehrheit blieb beim Vorschlag des Bundesrats.

Das Gesetz geht nun in den Nationalrat und könnte bereits Ende Jahr in trockenen Tüchern sein, so die Hoffnung von CST. Zeichnet sich weiterhin keine Opposition gegen das Projekt ab, dürfte es den Projektverantwortlichen deutlich leichter fallen, die 3 Milliarden Franken für die erste Baustrecke bei privaten Investoren einzusammeln. Laut dem CST-Finanzchef Daniel Wiener läuft alles wie geplant: CST profitiere davon, dass diverse Finanzunternehmen an Bord seien. Bereits bis Ende 2022 soll laut Wiener die Finanzierung für die erste Teilstrecke stehen.

ANZEIGE

Operieren im virtuellen Raum

Frank Baumann im Gespräch mit dem IT-Verantwortlichen der Berliner Charité Martin Peuker



Der Sanitas
Health
Forecast

sanitas.com/healthforecast

Der 14-tägige
podcast zur
Gesundheit der
Zukunft