

Der Durchschnitt als Mass des Lebens

Statistisch gesehen erfüllt Maria Paparo fast alle Kriterien einer prototypischen Bewohnerin der Schweiz

Sie ist 46 Jahre alt, wohnt in einer Agglomerationsgemeinde, hat zwei Kinder und arbeitet Teilzeit. Doch die typischste Frau der Schweiz hat auch ganz untypische Eigenschaften – ein Hausbesuch.

Alice Kohli

Reihenweise Wohnblocks, ein dicht getakteter S-Bahn-Fahrplan, zentrale Einkaufsmöglichkeiten und ein mittelgrosser See in Gehdistanz. Hier wohnt Maria Paparo in einem ockerfarbenen Mehrfamilienhaus, am Rande einer Einfallstrasse. Auf der gegenüberlie-

FRAUENWELTEN Die Durchschnittsfrau

Mit der Serie «Frauenwelten» richtet die NZZ den Blick auf das Leben von Frauen – mit globalem Weitblick und lokalem Fokus.

genden Strassenseite dröhnen die Pressluftschlämmer. Die Gemeinde wächst, wie die meisten Agglomerationsgemeinden in der Schweiz.

Auf dem Tisch dampft der Kaffee aus filigranen Tässchen. Die erdigen Töne der Hausfassade wiederholen sich an den Wänden und der Sitzgarnitur. Einrichten sei ihr Hobby, sagt Maria Paparo, eine der typischsten Frauen der Schweiz. «Oder hätten Sie lieber einen Latte macchiato?» An der Art, wie sie den Namen des Milchkaffeegetränks ausspricht, merkt man, dass sie italienische Wurzeln hat – hätte sie ihr Nachname nicht schon lange verraten.

Den Vornamen teilt sie sich mit vielen Bewohnerinnen dieses Landes. Im Verlauf der letzten hundert Jahre wurden 86 934 Mädchen in der Schweiz Maria genannt, es ist der häufigste Frauenname in der Schweiz. Besonders zwischen 1961 und 1970 erlebte der Name Maria mit fast 22 000 Nennungen einen veritablen Boom. «Das überrascht mich jetzt», sagt Paparo, die 1967 geboren wurde, und schüttelt ihre schwarzen Strähnen. Eine Erklärung scheint ihr naheliegend: «Es war eben auch die Zeit, in der viele Migranten kamen und hier in der Schweiz Kinder bekommen haben. Italiener, Spanier, Portugiesen. Dort gibt es viele Marias.»

«Tschinggeli» mit Tagesmutter

Maria Paparo wurde nach ihrer Grossmutter väterlicherseits benannt. Ihre Eltern kamen Anfang der 1950er Jahre aus Norditalien in die Schweiz und verdingten sich im Service, auf dem Bau und schliesslich in der Fabrik, wo sie sich auch kennenlernten. Maria Paparo kam in einem der geburtenstärksten Jahre zur Welt. Zwischen 1941 und 1974 wurden allein im Kanton Zürich rund



Maria Paparo aus Uster: «Ich habe ein völlig normales Leben, ein Nullachtfünfzehn-Leben.»

KARIN HOFER / NZZ

eine halbe Million Babys geboren. In den letzten dreissig Jahren waren es knapp 100 000 weniger – obwohl die Einwohnerzahl im Kanton Zürich stark gestiegen ist.

Maria Paparos Eltern liessen sich in der Zürcher Agglomerationsgemeinde nieder, wo ihre Tochter heute noch wohnt. Sie lebten in einem Altbau mit Ölheizung. Telefon gab es keines, gewaschen wurde in einem Zuber auf einer Feuerstelle. Da ihre Eltern in der Fabrik arbeiten mussten, kam Maria im Alter von wenigen Monaten zu einer Tagesmutter. «Sie war eine ältere Frau, wir hatten es immer sehr gut bei ihr», erinnert sich die heute 46-Jährige. Nur sei aufgefallen, dass sie nicht ihre Grossmutter sei. Nicht die typische Südländerin eben. Und so habe die Tagesmutter immer wieder die Frage gestellt bekommen, was denn das für ein «Tschinggeli» sei, das sie da zur Schule begleite.

Nach der obligatorischen Schule absolvierte Maria Paparo eine Ausbildung zur Floristin. Wie für die meisten Frauen in der Schweiz ist die Lehrabschlussprüfung ihr höchster Schulabschluss. Später wechselte sie in die Fabrik, in der auch schon ihre Eltern gearbeitet hatten, und wurde Werkstattschreiberin. Wenn sie heute an die Stellensuche von damals denkt, muss sie schmunzeln: «Das können Sie sich vielleicht gar nicht mehr vorstellen, aber man konnte einfach anrufen und fragen, ob sie jemanden brauchen. Und wenn man Glück hatte, konnte man gleich anfangen.»

Wie ihre Mutter lernte auch Maria Paparo ihren Ehemann in der Fabrik kennen. Er war Vorarbeiter in der gleichen Abteilung. Als verheiratete Frau mit zwei Kindern erfüllt sie ein weiteres typisches Merkmal der Statistik: Die meisten Frauen in der Alterskategorie zwischen 41 und 50 sind verheiratet und haben im Durchschnitt 1,5 Kinder.

Als ihr erstes Kind zur Welt kam, kündigte Paparo ihren Job. «Weiterarbeiten war für mich kein Thema», sagt sie heute. «Aber ich wusste auch: Das dauert nicht ewig. Die paar Jährchen sind schnell vorbei.» Heute arbeitet sie wieder in einem Blumenladen – mit einem 50-Prozent-Pensum. Auch das ist typisch: 58 Prozent aller Frauen in der Schweiz gehen einer Teilzeitarbeit nach.

Die Statistik besagt auch, dass die Löhne der Frauen im Durchschnitt deutlich tiefer sind als jene der Männer. So verdiente auch Maria Paparos Ehemann – ein ausgebildeter Sanitärinstallateur – von Anfang an mehr als seine Frau. «Selbst wenn ich die ganze Woche über arbeiten gegangen wäre, ich hätte nie das aufbringen können, was er verloren hätte, wäre er nur einen halben Tag zu Hause geblieben», sagt sie.

Heute seien Frauen besser ausgebildet, stellt Paparo fest. Und kaum eine, die im Gymi war, die eine Matur oder ein abgeschlossenes Studium hat, wäre heute damit zufrieden, zu Hause zu bleiben. «Das verstehe ich auch», sagt die zweifache Mutter. Der Druck auf die Frauen sei gestiegen, nicht nur im Beruf,

auch in der Kindererziehung. Ob Kinder oder Karriere – diese Frage muss sich Maria Paparo nicht mehr stellen.

«So viele Möglichkeiten»

Heute steht sie vor anderen Entscheidungen. Gerade hat ihr Jüngster mit der Lehre begonnen und ist nun wie sein älterer Bruder ganztags bei der Arbeit. Für seine Mutter beginnt damit ein neuer Lebensabschnitt. «So viel ist auf einmal offen», sagt sie. «Es gibt so viele Möglichkeiten, da bist du fast etwas erschlagen.» Noch gut 35 Jahre liegen durchschnittlich vor ihr, die Lebenserwartung für eine Frau ihres Jahrgangs beträgt 81,5 Jahre. Paparo könnte sich vorstellen, ihr Pensum im Gartengeschäft zu erhöhen. – «Wenn du nicht arbeitest, drehst du durch.»

Sieht sie sich als typische Schweizerin? Paparos Augen beginnen zu leuchten. Ja, antwortet sie, ohne zu zögern. Sie habe ein völlig normales Leben, ein Nullachtfünfzehn-Leben, sagt sie. Sie sieht sich durchaus als typische Schweizerin. Auch wenn sie das dafür wohl typischste Merkmal nicht erfüllt. Paparo ist nicht Schweizerin, sondern Italienerin. Sie hat sich nie einbürgern lassen. Hatte sie niemals den Wunsch nach politischem Mitspracherecht in dem Land, in dem sie geboren und aufgewachsen ist? Maria Paparo zuckt mit den Schultern. «Ich könnte eh nichts ändern, wenn ich abstimme. Der grösste Teil der Schweizer geht ja auch nicht abstimmen.»

Mehr Kapazität auf den Neat-Zubringern

Bundesrat bewilligt ZEB-Tranche

ubl. · Der Bundesrat hat Bahnausbauten im Umfang von 300 Millionen Franken bewilligt. Es handelt sich um Geld aus dem Projekt «Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur» (ZEB). Mit dem Kredit werden elf Projekte finanziert, von denen die Mehrheit besseren Kapazitäten auf den Neat-Zulaufstrecken dient. Massnahmen auf der Luino-Linie, eine höhere Zugfolge zwischen Basel und Brugg sowie der Bau der Doppelspur bei Walchwil am Zugersee gehören dazu. Der Doppelspurausbau Walchwil für 85 Millionen Franken ist umstritten. Kritisiert werden die Lage des Kreuzungspunkts sowie die nötige Streckensperrung während einhalb Jahren. Sie wird 2016 und damit im Jahr der Neat-Eröffnung fällig.

Von den Projekten, die keinen direkten Zusammenhang mit der Neat haben, ist eine Überwerfung zwischen Kloten und Bassersdorf ebenfalls mit 85 Millionen Franken veranschlagt. Sie steht im Zusammenhang mit der vierten Teilergänzung der S-Bahn Zürich.

ZEB ist das Nachfolgeprojekt von Bahn 2000. Das Parlament hat dafür im Dezember 2008 insgesamt 5,4 Milliarden Franken bewilligt. Der Zeitraum erstreckt sich bis 2025. Die ZEB-Projekte werden mit Fabi-Vorhaben koordiniert. Das Parlament hat für einen ersten Ausbauschritt ebenfalls bis 2025 (Step 1) 6,4 Milliarden Franken gesprochen.

Generationenwechsel in der Walliser FDP

Mottet neuer Parteipräsident

lth. Sidors · Die FDP-Liberalen des Kantons Wallis wählten am Donnerstagabend eine neue Parteiführung und stimmten einer Fusion zwischen den bisher getrennt auftretenden Parteien des Welschwallis und des deutschsprachigen Kantonsteils zu. Mit der Wahl des 29-jährigen Xavier Mottet zum neuen Parteipräsidenten vollziehen die FDP-Liberalen an der Parteispitze einen Generationenwechsel. Der Finanzfachmann und Betriebswirtschaftler gehört der jungen Garde der Partei an, die zunehmend den Ton angibt. So hat sein politischer Weggefährte, Grossrat Philippe Nantermod, kürzlich die Westschweizer Front gegen das Steuerabkommen mit Frankreich angeführt. Xavier Mottet sass bis vor kurzem im Gemeinderat von Vionnaz und gehört dem Walliser Grossen Rat an. Der Vater von zwei Zwillingmädchen gilt trotz seinem jugendlichen Alter als pragmatischer Politiker; er kann allerdings durchaus dezidiert auftreten. Die Parteispitze erfährt mit der Wahl von drei Vizepräsidenten aus den verfassungsmässigen Regionen des Unter-, des Mittel- und des Oberwallis eine breitere Abstützung. Die Partei will künftig konsequent zweisprachig auftreten.

Luzerner Metro muss noch einige Hindernisse überwinden

Ambitioniertes Projekt stösst auf Interesse bei der Wirtschaft – bei der Stadt gibt man sich skeptisch

Mit einer 400 Millionen Franken teuren U-Bahn wollen private Initianten die Luzerner Innenstadt von Bussen und Autos entlasten. Die Behörden sind interessiert, stellen aber Fragen zur Verkehrsplanung und zur Finanzierung.

Erich Aschwanden, Luzern

Böse Zungen bezeichnen ihn als «Chinesen-Hub» – den Schwanenplatz mitten in der Stadt Luzern. Gemäss neuesten Verkehrszählungen laden hier pro Tag durchschnittlich 275 Reisebusse Touristen ein und aus, die dann bei Bucherer oder Gübelin teure Uhren kaufen oder in die pittoreske Altstadt strömen. Nirgends sonst in der Innen-

stadt werden die notorischen Probleme mit dem Verkehr augenfälliger als an diesem Knotenpunkt, wo private Sicherheitsleute den Verkehr regeln müssen, damit sich das Car-Chaos wenigstens einigermassen in Grenzen hält.

Rein private Finanzierung

Mit einer bestechend klingenden Idee wollen private Initianten den Schwanenplatz und die gesamte Luzerner City vom Bus- und Privatverkehr entlasten. In der westlichen Agglomeration, auf der Reussegg, wo die Autobahnen 2 und 14 zusammenkommen, soll eine Park-and-ride-Anlage für 3500 Autos und 80 Reisebusse erstellt werden. Von dort aus bringt eine zweispurige Metro die Passagiere unterirdisch zum rund zwei Kilometer entfernten Schwanenplatz. Die Fahrt ins Herz der Stadt soll nur

knapp drei Minuten dauern. Kosten soll das ambitionierte Projekt die öffentliche Hand keinen Rappen. Die für den Bau der U-Bahn notwendigen 400 Millionen Franken sollen ausschliesslich private Investoren aufbringen. Frühestens kann die Metro 2018 in Betrieb genommen werden.

Hauptpromotoren der Idee sind der Immobilienverwalter Franz Zihlmann und der Bauplaner Michael Sigrist. Seit der Präsentation einer Machbarkeitsstudie Mitte Juni haben sie kräftig um die Unterstützung bei Vertretern von Wirtschaft und Politik geworben. Für einen Beirat konnten sie Exponenten von Banken, Tourismusbetrieben und Parteien von SVP bis SP gewinnen.

Mittels politischer Vorstösse wurden auch das Stadtparlament und der Luzerner Kantonsrat dazu aufgefordert, sich zu den Plänen zu äussern. Denn am

meisten Überzeugungsarbeit gilt es noch bei den Behörden zu leisten. «Ohne ihre Rückendeckung lässt sich unsere Lösung für dieses akute Problem nicht umsetzen», ist sich Sigrist denn auch bewusst.

Am Donnerstag hat ein runder Tisch mit Vertretern der Stadt Luzern, der Gemeinden Ebikon und Emmen, des Kantons Luzern sowie den Initianten stattgefunden. Diese Diskussion hat klargemacht, dass die Signale für die Metro Luzern gegenwärtig noch nicht auf Grün stehen.

Angst vor Mehrverkehr

Der Luzerner Stadtrat Adrian Borgula, verantwortlich für Umwelt, Verkehr und Sicherheit, steht Vorhaben, die mit-helfen können, die Verkehrsprobleme in der Stadt Luzern zu lösen, grundsätz-

lich positiv gegenüber. Ob dies beim vorliegenden Projekt der Fall ist, könne noch nicht beurteilt werden, weil wichtige Entscheidungsgrundlagen fehlen. So weist er darauf hin, dass die Verkehrsinfrastruktur im Raum des geplanten Parkhauses bereits heute nahe an der Kapazitätsgrenze ist. Die Initianten müssen daher bis Ende Jahr aufzeigen, dass die neue U-Bahn weder in der Agglomeration noch in der Stadt zu Mehrverkehr führt.

Offene Fragen gibt es auch hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit, die sich über die Bezahlung der Parkplätze ergeben soll. «Sind die Autofahrer bereit, ausserhalb der Stadt zu parkieren, wenn sie innert weniger Minuten ein Parkhaus in der Stadt erreichen?», will Borgula wissen. Von der Beantwortung dieser Fragen wird es abhängen, ob die Planungen weitergeführt werden.