

SVP-Politikerin Susanne Brunner gewinnt den Streit um eine gendergerechte Sprache im Gemeinderat **SEITE 21**

In Zürich soll ein neuer Informatik-Campus entstehen, der technikaffine Jugendliche fördert **SEITE 23**

# «Coole Kids gehen zu Fuss in die Schule»

Goldküstengemeinden lancieren erstmals eine gemeinsame Kampagne gegen elterliche Chauffeurdienste

LENA SCHENKEL

Die Aktion der Richterswiler Polizei sorgte letzten Sommer für Schlagzeilen. «Nicht parkieren an diesem Ort», war auf Schildern vor einem Schulhaus zu lesen, «nicht <nur kurz>, nicht <nur eine Minute>, nicht <mal eben> – gar nicht!!!» Das Phänomen, dem die Ordnungshüter in diesem Fall mit Humor zu begegnen versuchten, ist nicht neu, hat seit der Jahrtausendwende aber stark zugenommen: Mütter und Väter, die ihren Nachwuchs mit dem Auto in den Kindergarten oder zur Schule fahren – und dabei wie in Richterswil nicht selten Park- oder Halteverbote missachten.

Schweizweit ist der Anteil von 6- bis 9-Jährigen, die mindestens einmal wöchentlich zum Unterricht gefahren werden, innert zehn Jahren um 40 Prozent gestiegen; in der Deutschschweiz beträgt er 11 Prozent. Das zeigt eine repräsentative Umfrage des Verkehrs-Clubs der Schweiz von 2017. 34 Prozent der befragten Eltern erachten den Schulweg ihrer Kinder für gefährlich, 7 Prozent für sehr gefährlich. Die «Taxi-Eltern» sind demnach «Helikoptereltern»: Überbehütende bis kontrollsüchtige Väter und Mütter, die ihre Kinder gleichsam ständig umkreisen – aus Angst, es könnte ihnen etwas zustossen oder sie könnten im Leben nicht reüssieren. Anstatt ihren Nachwuchs eigenständig den Schulweg zurücklegen zu lassen, chauffieren sie ihn.

## Keine Erfahrung im Verkehr

Internationale Untersuchungen zeigen zudem, dass Eltern mit höherem Einkommen ihre Kinder häufiger in die Schule fahren als solche mit niedrigerem Gehalt. Es verwundert daher nicht, dass sich das Phänomen akzentuiert an der Zürcher Goldküste zeigt. Hier werden Mütter und Väter an Elternabenden

## Der Schulweg ist mehr als eine Strecke

Kommentar auf Seite 13

oder per Informationsschreiben zum Schulanfang regelmässig für die Problematik sensibilisiert und gebeten, ihre Kinder nur in begründeten Ausnahmefällen zu fahren – zum Beispiel wenn das Kind ein Gipsbein hat.

Einen Dienst erweisen Eltern ihren Kindern mit dem Fahrerservice nämlich nicht, im Gegenteil: Je seltener sich diese selbständig im Strassenverkehr bewegen, desto schwerer fällt es ihnen, mögliche Gefahren zu erkennen und sich in schwierigen Situationen zu behaupten. Darin sind sich Schulen, Polizei und Experten einig. Zudem gefährden die mitunter wild auf Trottoirs oder an neuralgischen Strassenabschnitten parkierenden oder sich stauenden Autos andere, zu Fuss gehende Schülerinnen. Weil der Schulweg in der Zuständigkeit der Eltern liegt, verfügen die Schulen indes nur beschränkt über Handlungsspielraum. Einige haben speziell gekennzeichnete «Drop-off-Zonen» geschaffen, andere versuchen Mütter und Väter mit Verkehrsbussen zu «erziehen».

Einen anderen Ansatz wählen nun Männedorf, Meilen, Uetikon am See und Stäfa. Die Gemeinden lancieren voraussichtlich Mitte März erstmals eine gemeinsame Kampagne zum Thema elterliche Chauffeurdienste. Unter dem Motto «Cool Kids – z'Fuess id Schuel» soll Besagtes Erst- bis Fünftklässlern auf



In die Schule chauffiert zu werden, ist laut Experten der Entwicklung von Kindern nicht förderlich.

RALF HIRSCHBERGER / DPA

der emotionalen Ebene schmackhaft gemacht werden; etwa indem ihre zu Fuss gehenden Gspännli auf Bildern und einer Website demonstrieren, was sie dabei Tolles erleben. Die Gemeinden veranstalten dazu demnächst ein Fotoshooting, so dass später in jedem Dorf jeweils ortsansässige Schulkinder von den Plakaten lächeln werden. Ziel ist es, dass sich die Kinder mit ihrem Schulweg auseinandersetzen und sich mit Freunden darüber austauschen. Die Eltern wiederum sollen über Flyer von Experten wie Verkehrspolizisten, Kinderärztinnen oder Psychomotorikern vom Wert des Schulwegs überzeugt werden.

## Von Expats importiert

Die Kinder lernen dort nicht bloss, sich selbständig im Strassenverkehr zu behaupten, sondern stärken auch ihr räumliches Vorstellungsvermögen und vertiefen beim gemeinsamen Gehen mit Schulkameraden ihre sozialen Kompetenzen. Anders als im Auto können sie den Kopf durchlüften, ihrem natürlichen Bewegungsdrang nachgehen und werden dazu angeregt, eigenständig ihre Umgebung zu erkunden; hier erleben sie meist zum ersten Mal ein Stück Freiraum. Studien zeigen gar, dass Kinder, die den Schulweg selbständig meistern, lernbegieriger sind und bei kognitiven Tests besser abschneiden. Ganz zu schweigen davon, dass das Zufussgehen gesünder und umweltschonender ist.

Von der langfristig und geografisch breit angelegten Kampagne erhoffen sich die beteiligten Seegemeinden einen Wiedererkennungseffekt und eine grössere Signalwirkung. Geplant ist, sie der-einst auf weitere oder im Idealfall sämtliche Gemeinden im Bezirk Meilen auszudehnen. Angefragt worden seien diese bereits, heisst es beim Organisationskomitee, das sich aus für die Sicherheit zuständigen Gemeinderäten und Schulpflegeangehörigen der vier Kommunen zusammensetzt. Manche hätten dafür aber (noch) kein Budget gesprochen oder das Anliegen noch nicht formell behandeln können.

Am rechten (und zunehmend auch am linken) Zürichseeufer leben indes nicht nur viele gutsituierte Akademiker, sondern auch Expats. Letztere stehen nach landläufiger Meinung besonders in Verdacht, das Elterntaxiwesen gewissermassen importiert zu haben. Weil die Schulwege in vielen Ländern tatsächlich länger und mitunter gefährlicher sind als hierzulande, ist es dort eher Usus, die Kinder zur Schule zu chauffieren.

Das sei sicher ein Aspekt, heisst es dazu in Erlenbach. Silvia Mathys, Co-Schulleiterin für die Kindergarten- und Primarstufe, ergänzt: «Wer es etwa aus den USA gewohnt ist, mit dem Auto zum Bäcker zu fahren, wird daran auch nichts Falsches finden.» Sie stelle jedoch fest, dass Eltern ihren Kindern

## Die «Taxi-Eltern» sind überbehütende bis kontrollsüchtige Väter und Mütter, die ihre Kinder ständig umkreisen.

generell je länger, je weniger zutrauten. Das sei kein spezifisch kulturelles Phänomen, sondern betreffe alle Gesellschaftsschichten. Gerade in Erlenbach, wo einzelne Wohngebiete etwas weiter vom Schulcampus entfernt lägen, hätten Mütter und Väter grosse Bedenken, ihre Kinder den Schulweg allein meistern zu lassen, und wollten diese beschützen.

Auch in Stäfa sieht man das Phänomen der Elterntaxi nicht auf Expats beschränkt. «Es betrifft Eltern querbeet», sagt der Leiter der Primarschule Beebies, Kurt Weber. Er betont zugleich, dass es an seiner Schule kein erhebliches Problem darstelle. Die meisten Eltern verhielten sich vernünftig und verantwortungsvoll und brächten ihre Kinder nur in Ausnahmefällen mit dem

Auto zur Schule. Nicht selten spielten zudem Zeitdruck und Bequemlichkeit eine Rolle: Manchmal sei es für Eltern schlicht «gäbiger», die Kinder auf dem Weg zur Arbeit abzusetzen oder nach der Schule abzuholen, um sie direkt ins Fussballtraining zu fahren. Mitunter wolle man den Kindern auch einen Gefallen tun, indem man sie das schwere Instrument nicht in die Schule schleppen oder sie nicht vom Regen durchnässen lasse.

## Schulweg spielerisch entdecken

Anders als Stäfa wird sich Erlenbach aber nicht an der überkommunalen Kampagne beteiligen. Man hat dort bereits gute Erfahrungen mit einem eigenen Projekt namens «Lauf(s)pass» gemacht, das der ortsansässige Elternrat zusammen mit der Schulleitung und der Lehrerschaft 2017 durchführte und das voraussichtlich 2021 wiederholt werden soll: Eine Woche lang wurden die Kinder spielerisch dazu angeregt, den Schulweg zu Fuss zu gehen. Sie erhielten einen Pass, in dem sie die so zurückgelegten Schulwege dokumentieren konnten. Zum Abschluss gab es kleine Präsente und ein Drohnfoto mit allen Beteiligten in Fussformation. Die Aktionswoche habe einen kompetitiven, klassenübergreifenden Spirit entfacht, so erinnert sich Elternratspräsidentin Beate Artho. «Die Begeisterung und Eigenmotivation der Kinder hat wiederum den Eltern gehalten, loszulassen.»

Dass es sich lohnt, «Taxi-Eltern» über ihre Kinder anzusprechen, zeigte auch ein 2016 bis 2017 durchgeführtes Pilotprojekt in Rapperswil-Jona. Dort bewarben Kindergärten durch gemeinsame Begehungen den «Erlebnisweg» in die Schule, wobei die Kinder mit einem «Zauberstab» jeweils die Orte bezeichneten, an denen sie sich besonders wohl oder unwohl fühlten. Zuvor hatten sie Zeichnungen ihres Schulwegs angefertigt. Während jene der Zufussgehenden idyllische Szenarien und bunte Details wie Schmetterlinge enthielten, zeigten jene der «Taxi-Kinder» oft nur schwarze Striche.

OBERGERICHT

## Porsche-Raser muss 22 Monate ins Gefängnis

Ohne Fahrausweis mit 178 km/h in Radarfalle geraten

ALOIS FEUSI

Rund 20 administrative Massnahmen wegen Verstössen gegen Verkehrsregeln hatte der 50-jährige Autoverkäufer seit seiner Fahrprüfung eingefangen, und seinen Ausweis war er während insgesamt 64 Monaten los. Richtig üble Probleme sollte ihm allerdings eine irrwitzige Raserfahrt an einem Sonntag im Mai 2017 bescheeren. An jenem sonnigen Spätnachmittag fuhr der Schweizer mit einem Porsche auf der Albisstrasse in Rifferswil mit 178 statt der erlaubten 80 km/h in eine Radarfalle – und dies, nachdem ihm 2016 im Kanton Aargau der Führerschein auf unbestimmte Zeit entzogen worden war.

Im August 2018 verurteilte ihn das Bezirksgericht Affoltern wegen qualifizierter grober Verkehrsregelverletzung und unter Widerruf einer im Januar 2015 ausgefallenen teilbedingten Freiheitsstrafe wegen gewerbmässigen Betrugs zu einer Gefängnisstrafe von 20 plus 26 Monaten. Der Staatsanwalt Jürg Boll hatte insgesamt 36 Monate gefordert, der Verteidiger eine bedingte Freiheitsstrafe von 12 Monaten sowie eine unbedingte Geldstrafe von 30 Tagessätzen à 100 Franken.

Am Freitag hat vor dem Obergericht der Berufungsprozess stattgefunden. Er wolle die Verhältnismässigkeit von Straftat und Strafmass ins Lot bringen, erklärte der Beschuldigte. Auf die Frage des Gerichtspräsidenten Daniel Bussmann, weshalb er so schnell gefahren sei, fand er keine befriedigende Antwort. Es sei ihm klar gewesen, dass er zu schnell unterwegs gewesen sei, doch dass er fremdes Leben gefährdet habe, sei ihm nicht bewusst gewesen. «Ich wollte einfach für ein paar Minuten die berufliche und private Belastung vergessen.» Er habe unter der Trennung von der ersten Frau und den beiden Töchtern gelitten; die 800 000 Franken Schulden hätten ihn gleichfalls deprimiert.

Inzwischen habe er rund 300 000 Franken abbezahlt, er sei wieder verheiratet und habe mit seiner zweiten Frau ein Kind. Er suche nun im Sport und in der Musik ein Ventil für den Ausgleich des permanenten Drucks. So richtig funktioniert das Ventil aber noch nicht: Im Dezember erhielt er einen Strafbefehl, weil er mit dem Auto zu einem Gerichtstermin gefahren und von einem seiner Richter ertappt worden war.

Es half ihm wenig, dass sein Anwalt betonte, dass er von Anfang an geständig gewesen sei. Sein Mandant habe zwar einen zweifelhaften automobilistischen Leumund, aber er sei nie durch eigentliche Geschwindigkeitsexzesse aufgefallen und sei auch nicht einschlägig verurteilt. Die Geschwindigkeitsüberschreitung sei äusserst massiv gewesen, betonte Gerichtspräsident Bussmann in der Urteilsöffnung. Dazu kommen zwei Vorstrafen wegen mehrfacher Veruntreuung und wegen Fahrens ohne Haftpflichtversicherung im Jahr 2012 sowie die Verurteilung wegen gewerbmässigen Betrugs und weiterer Delikte 2015.

10 Monate jener teilbedingten Freiheitsstrafe von 36 Monaten verbüsst er in Halbgefängenschaft. Immerhin muss er nun nicht 46, sondern lediglich 22 Monate ins Gefängnis. Die Oberrichter sahen vom Widerruf jener Strafe von 2015 ab, doch zu einer teilbedingten Freiheitsstrafe, die allenfalls eine weitere Halbgefängenschaft ermöglicht hätte, konnten sie sich nicht entschliessen. Echte Reue und Einsicht sei bei dem Beschuldigten nicht erkennbar, bilanzierte der Gerichtspräsident. «Aber 22 Monate sollten eine ausreichend warnende Wirkung haben.»

Urteil SB190 145 vom 24. 1. 2020; noch nicht rechtskräftig.