Die täglichen Pendelwanderer der Stadt St. Gallen

Autor(en): **Kaspar, C.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Gallus-Stadt : Jahrbuch der Stadt St. Gallen**

Band (Jahr): **- (1966)**

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-948692

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Die täglichen Pendelwanderer der Stadt St. Gallen

Mit der industriellen Entwicklung und dem Aufkommen der Eisenbahnen Mitte des letzten Jahrhunderts setzte eine neue Form des «Wanderns» ein, die insbesondere im letzten Jahrzehnt zu einer den täglichen Verkehr zur Stadt stark prägenden Erscheinung werden sollte. Als sogenannte Pendelwanderer werden alle Berufstätigen betrachtet, die ihren Hauptberuf außerhalb ihrer Wohngemeinde an einem und demselben Ort ausüben und täglich in ihre Wohngemeinde zurückkehren. Die Statistik hat indessen für den Pendelwanderer oder kurz Pendler genannt eine verfeinerte Umschreibung vorgesehen. Als Zupendler gelten die in Außengemeinden wohnenden und in der Stadt arbeitenden Berufstätigen, während die in der Stadt wohnenden und in einer andern Gemeinde arbeitenden Berufstätigen als Wegpendler bezeichnet werden. Obwohl Schüler und Studenten den selben täglichen Ortsveränderungen unterliegen, werden diese statistisch nicht zu den Pendelwanderern gezählt.

Gründe des täglichen Pendelns

Noch zu Beginn des 19. Jahrhunderts sahen sich die Mehrzahl der Menschen zum Wohnen und Arbeiten unter dem gleichen Dach vereinigt. Dies galt nicht nur für den Bauern, auch der Gewerbetreibende unterhielt seine Arbeitsstätte am Wohnort. Erst die Industrialisierung, die fortschreitende Arbeitsteilung und die Zusammenfassung von immer mehr Arbeitskräften in einem Betrieb haben Wohn- und Arbeitsplatz grundsätzlich getrennt. Die Industrie wählte den Standort ihrer Betriebe vorwiegend in größern Städten und deckte die Nachfrage nach Arbeitskräften mit dem großen Bevölkerungsüberschuß ländlicher Gebiete, womit bedeu-

tende Bevölkerungsverschiebungen zugunsten der industrialisierten Städte eintraten. Die Erscheinung der immer noch akuten Landflucht ist heute nicht mehr ausschließlich auf diese existenzwichtige Ursache der Arbeitssuche zurückzuführen, sondern hängt unter anderem mit der Art der Arbeit (angenehmere Büroarbeit), den bessern Aufstiegsmöglichkeiten, den kulturellen Vorteilen städtischer Agglomerationen zusammen.

Neue, schnellere und bequemere Verkehrsmittel boten bald die Möglichkeit, die Wohnung auf dem Lande beizubehalten und in der Stadt zu arbeiten. Die Motorisierung sollte die Pendelwanderung noch fördern. Der Gründe des täglichen Pendelns gibt es heute viele, wirtschaftliche, soziale und persönliche. Einmal sind die «freiwilligen» Pendler zu nennen, die wegen der billigeren und gesünderen Wohnverhältnisse, der vorteilhafteren Lebenshaltungsbedingungen und Steuerverhältnisse, der Verbundenheit mit dem Wohnort, der Möglichkeit eines Nebenerwerbs oder einer gewissen Selbstversorgung, des Wohnens im eigenen Haus diese täglichen Fahrten vom Wohn- zum Arbeitsort auf sich nehmen. In letzter Zeit wird der Teil der «unfreiwilligen» Pendler deshalb größer, weil genügende und zusagende Wohnverhältnisse am Arbeitsort einfach fehlen. Damit stoßen wir auf die mit dem täglichen Pendlerstrom verknüpfte

siedlungspolitische und städtebauliche Problematik.

Die intensive Bodennutzung städtischer Gebietsteile für Verwaltungs- und Bürobauten, für Produktions- und Verkaufsstätten aller Art (Citybildung) hat immer mehr eine Einschränkung des Wohnraums zur Folge. Das stadtzürcherische Beispiel, wonach 1960 beinahe jeder Fünfte außerhalb des Stadtgebietes wohnte, bestätigt diese Entwicklung auf das eindrücklichste. Bei der Knappheit des Bodens können somit die Zentren bevölkerungsmäßig nicht mehr zunehmen. Die Entwicklung zwischen 1950 und 1960 zeigt denn auch, daß die Bevölkerungszunahme in schweizerischen Großstädten knapp hinter dem Landesmittel zu-

rückgeblieben ist, ihre Vororte hingegen an der Spitze stehen. Die Notwendigkeit einer bessern Abstimmung von Wohn- und Betriebsstandorten im Raum und damit innerhalb einer Regional- und Ortsplanung wird immer augenscheinlicher. Weist der Pendlerverkehr den Nachteil eines für die Betreffenden oft ins Gewicht fallenden Zeit- und Verkehrsaufwandes auf, so trägt die tägliche Pendlerwanderung, soweit nicht zu große Distanzen zurückgelegt werden müssen, den Vorteil einer anzustrebenden Entflechtung und Verminderung der wirtschaftlichen Ballungsräume in sich. Damit kann dem landesplanerischen Leitbild einer sinnvollen Dezentralisation der Besiedlung Genüge getan werden. Gleichzeitig bildet eine erleichterte Pendelwanderung die Voraussetzung wie die Folge des im Vordergrund der fachlichen Diskussion stehenden Prinzips der sogenannten «konzentrierten Dezentralisation». «Damit ist eine Besiedlungsart gemeint, welche Industrie und Bevölkerung in Regionalzentren und zugeordneten Industrieorten verhältnismäßig dicht gruppiert, um dafür die übrigen Gemeinden dieser Außenregionen einer intakten, aber von der Nähe der Zentren profitierenden Landwirtschaft vorzubehalten.»*

Eine erleichterte Pendelwanderung verhindert somit eine Verstädterung und die damit verbundenen Nachteile großer Ballungszentren.

Entwicklung der Pendelwanderung der Stadt St.Gallen

Im Vergleich zu Schweizer Städten mit ähnlicher Bevölkerungsdichte, wie Winterthur, Luzern, Biel, weist die Stadt St.Gallen einen geringeren Anteil an täglichen Pendlern auf. Die Ursache muß wohl im Fehlen arbeitsintensiver Großindustrien (Winterthur, Biel) einerseits und in der flächenmäßigen Ausdehnung des Stadtgebietes (Luzern) gesucht werden. Dessenungeachtet verzeichnet der tägliche Wanderstrom in den letzten zwanzig Jahren, wie nachfolgende Statistik aufzeigt, auch in St.Gallen einen starken Aufschwung, wobei verständlicherweise das Hauptgewicht bei

*) Schweizerische Vereinigung für Landesplanung, Gutachten über «Binnenschiffahrt und Landesplanung», Pfäffikon 1964, S. 58.

der Zunahme der Zupendler, das heißt der täglich in die Stadt zur Arbeit fahrenden Berufstätigen, liegt.

	Zupendler Berufstätige	Zunahme gegenüber 1941 in %	Wegpendler Berufstätige	Zunahme gegenüber 1941 in %
1941	1984		932	
1950	3691	86,0	1067	14,5
1960	5651	184,8	1430	53,5

Die im Rahmen der Eidgenössischen Volkszählung 1960 erhaltenen Angaben vermitteln interessante Hinweise auf Erwerbsklasse und Stellung im Beruf der stadt-st.gallischen Pendler:

	Zupendler Berufstätige	Wegpendler Berufstätige
Erwerbsklassen		
Land-, Forstwirtschaft	33	3
Industrie und Handwerk	2731	1078
Baugewerbe	552	67
Handel, Verkehr, Gastgewerbe	1842	165
Übrige	493	117
Stellung im Beruf		
Selbständige	123	28
Angestellte	2203	607
wovon leitende	227	90
Arbeiter	2494	637
Lehrlinge	831	158

Die vorhergehenden Feststellungen zur Wirtschaftsstruktur der Stadt St.Gallen im Vergleich zu andern Städten ähnlicher Bevölkerungsgröße finden durch diese Zahlen ihre Bestätigung. Auch wenn sich der Hauptharst der Zupendler in der Erwerbsklasse Industrie und Handwerk findet, zeigt die Zahl der insgesamt Beschäftigten, daß gemäß Betriebszählung 1955 in der Stadt St.Gallen kein Industriezweig ein Übergewicht hat. Die Wirtschaftsgruppe Kleider, Wäsche, Schuhe mit total 3762 Beschäftigten steht dabei an der Spitze; ihr folgen die Textilindustrie (2723), Nahrungs-

mittel, Getränke (1918), Metallindustrie (1752). Überdies reduziert sich der Zupendlerüberschuß nach Abzug der Wegpendler im Sektor Industrie und Handwerk auf eine gegenüber der Gruppe Handel, Verkehr, Gastgewerbe geringere Beschäftigtenzahl. Interessant ist weiter, daß die pendelnden Arbeiter nicht viel stärker als die Angestellten vertreten sind.

Die Wohngemeinden der täglichen Pendler

Welche Bedeutung gute Verkehrsverbindungen für die Pendelwanderung haben, geht deutlich aus den nachstehend aufgeführten Wohngemeinden hervor, wobei diese nach der Anzahl der täglichen Zupendler eingeordnet sind:

	Zupendler		Wegpendler	
	total	auf 1000 Einwohner	total	auf 1000 Einwohner
Goßau	537	55,2	158	16,2
Herisau	515	35,9	173	12,1
Teufen	409	80,0	56	10,9
Wittenbach	357	122,1	52	17,8
Gaiserwald	330	142,3	12	5,2
Goldach	319	51,2	45	7,2
Rorschach	220	17,3	108	8,5
Speicher	213	76,7	7	2,5

Quelle: Statistisches Jahrbuch der Stadt St. Gallen 1963

Aus dem Verhältnis der Pendler zur Einwohnerzahl der betreffenden Gemeinde erhellt, daß Gemeinden wie Gaiserwald, Wittenbach, Mörschwil oder Teufen zu bedeutenden eigentlichen Wohngemeinden geworden sind, deren Einwohner in der benachbarten Stadt dem Erwerb nachgehen.

Leider geben uns die Volkszählungsergebnisse keine Anhaltspunkte über das für die tägliche Pendelwanderung benützte Verkehrsmittel. Die von Zählungen durch die beteiligten Bahnen herrührenden Angaben können deshalb nicht ohne weiteres den wiedergegebenen Pendlerdaten gegenübergestellt werden. Immerhin vermögen die total an einem Werktag im Jahre 1964 ermittelten Ankünfte und Abfahrten

im Hauptbahnhof St.Gallen ein Bild über die Größenordnung der täglich von den Bahnen beförderten Verkehrsströme zu geben.

SBB:	Richtung Goßau	10 800
	Richtung Rorschach	6 400
BT:	Richtung Herisau	6 200
	Richtung Romanshorn	2 400
SGA:	Richtung Teufen	2 100
TB:	Richtung Trogen	1 900

Bereits ist von der Wichtigkeit der Orts- und Regionalplanung im Zusammenhang mit den täglichen Pendelwanderungen gesprochen worden.

Es liegt auf der Hand, daß der in Ausarbeitung begriffene Generalverkehrsplan der Stadt St.Gallen auf die Erscheinung der täglichen Zu- und Wegpendler Rücksicht zu nehmen hat. Aus einer in die Zukunft projizierten Berechnung der Wohn- und Arbeitsplätze in jeder Gemeinde der Region St.Gallen kann der Pendlerstrom für verschiedene Planungszustände beziffert werden, was für den Ausbau der Beförderungskapazitäten von Bahn und Straße bedeutungsvoll ist.

Schließlich ist noch auf eine soziologisch interessante Charakterisierung des Pendlers hinzuweisen, wie sie von H. Thürer seinerzeit in den «Glarner Nachrichten» vorgenommen wurde. Demnach soll der Pendler wortkarg sein, mit Vorteil einen angestammten Sitzplatz in einem bestimmten Eisenbahnwagen besitzen und deshalb genau dort auf dem Bahnsteig warten, wo «sein» Wagen anhält, und mit angezogenem Mantel und Hut reisen. «Ergraute Pendler können sich nur mit Gebärden und Gebrumm ausgezeichnet unterhalten!»

Die Pendelwanderung ist zweifellos eine interessante Erscheinung der modernen Wirtschaftsgeschichte, deren Auswirkungen mannigfaltig sind und kaum überschätzt werden können.

PD Dr. C. Kaspar