

Agglomerationsprozesse und Pendlerbewegungen, 1990/92

Karte: Amt für Raumplanung Graubünden: Bericht Pendler 1990, Chur 1993, Beilage 6.

Text: Roth-Bianchi, Werner: Vom Industriezentrum zur Schlafgemeinde, in: Terra Grischuna 51, 1992, Nr.3, 11-14.

Eine neue Verkehrsachse brachte in der Vergangenheit und bringt heute mindestens einen Teil der wirtschaftlichen Entwicklung. Jedenfalls ist mit der Eröffnung der N13 im Domleschg die Distanz nach Chur nochmals kürzer geworden, zwar nicht in Kilometern, sondern in Zeiteinheiten. Die neue Strasse lässt ohne weiteres die für das Überwinden der Strecke benötigte Zeit auf zwanzig Minuten sinken. Das Domleschg ist zur Agglomeration der Kantonshauptstadt geworden.

Die kurze Distanz zwischen dem Domleschg und Chur und die fast uneingeschränkte Mobilität der Bevölkerung sowie das geänderte Konsumverhalten haben das Leben in den Domleschger Gemeinden stark verändert. Neben dem langsamen, aber steten Rückgang der Landwirtschaftsbetriebe ging auch das Lädeli- und für Sils das Industriersterben einher. Sils, bis vor wenigen Jahrzehnten die wohl höchstindustrialisierte Gemeinde Graubündens, ist jetzt daran, das Gesicht bezüglich Bevölkerungszusammensetzung zu ändern. Von den einst 41 Betrieben ist nur eine Handvoll übriggeblieben. [...]

Wenn nun keine neuen Arbeitsplätze angeboten werden können, heisst das nichts anderes, als dass man in Sils Wohnsitz nehmen kann, aber auswärts arbeiten muss. Die Nationalstrasse N13, die eigentliche Schnellstrasse, macht es möglich, dass man im Domleschg wohnen und in Chur und Umgebung arbeiten kann. Die zeitliche Distanz zwischen dem Wohnort (z.B. Sils) und dem Arbeitsort (z.B. Chur) beträgt allerhöchstens 25 Minuten. Tagtäglich rund 50 Kilometer zum Arbeitsplatz zu fahren ist heute keine Seltenheit, aber auf die Dauer doch eine grosse Anstrengung. Und wenn man dazu das individuelle Verkehrsmittel benützt, ist es eine fast unverantwortbare Belastung der Umwelt.

Diese Pendelbewegung vom Arbeitsplatz zum Wohnort und zurück hat aber auch noch zur Folge, dass die Domleschger Gemeinden mehr und mehr zu ausgesprochenen Schlafstätten werden. Das wiederum hat auf die Dorfgemeinschaft eher negative Auswirkungen. Das «Zusammen etwas machen», wie früher im Gemeindegewerk oder heute noch in der Dorffirewehr, wird immer schwieriger. Man kennt sogar im kleinen Dorf nicht mehr alle Einwohner. Der Wohnortwechsel wird häufiger, und die Sesshaftigkeit nimmt rapide ab. Die vielfach besungene Dorfgemeinschaft wird damit langsam aber sicher Geschichte und anstelle der Dorfgemeinschaft wird das Schlafdorf treten.

Kommentar

Zwei sehr unterschiedliche Bestandaufnahmen sollen das Phänomen des Pendlerverkehrs illustrieren: eine thematisch-statistische Karte sowie ein kritischer Text aus dem Jahr 1992. Die seit den 1960er Jahren explosionsartig wachsende

Mobilität hat im täglichen Pendlerverkehr eine Ausprägung gefunden, die sämtliche Bereiche von Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt betrifft.

Das Wachstum Churs als Verwaltungs-, Dienstleistungs- und Einkaufszentrum ist Ausdruck des Zentralisierungseffektes auf kantonaler Ebene, wobei hier der fragliche Prozess - die Kerngemeinde stagniert oder ist rückläufig, die Vororte legen stark zu - im Vergleich zur übrigen Schweiz etwas verspätet stattgefunden hat. Der Begriff «Agglomeration Chur» ist 1980 erstmals verwendet worden. Die Hauptgründe für die räumliche Trennung der Grundfunktionen Wohnen und Arbeiten stellen der Wohnungsmangel in der Stadt, die Verdrängung von Wohnraum durch Büros und Geschäfte, aber auch die billigeren Mieten auf dem Land und die Vorstellung, das Leben auf dem Lande sei jenem in der Stadt vorzuziehen, dar.

Beschleunigt wurde die Agglomerationsbildung durch den Ausbau der verkehrsmässigen Erschliessung, vor allem durch den Strassenbau. Dafür ist die im Herbst 1983 erfolgte Betriebsübergabe der N13 im Domleschg ein gutes Beispiel. Die Bewohner des Domleschgs haben sich von der verbesserten Erschliessung durch die N13 langfristige wirtschaftliche Impulse erhofft. Die Entwicklung läuft aber in eine andere Richtung. Die Erwerbs- und Wohnstrukturen haben sich erheblich verändert, was wiederum die Lebensqualität, wie sie bis anhin kleinen Gemeinden eigen war, beeinflusst. Allgemein hat die tägliche Völkerwanderung, das Pendeln zwischen dem Wohnort in der einen und dem Arbeitsort in einer andern Gemeinde, in den vergangenen Jahrzehnten enorm zugenommen.

Das Paradoxe dieser Situation besteht darin, dass die fast grenzenlose Mobilität, die durch die rasante Zunahme der Zahl der Motorfahrzeuge und den damit verbundenen Ausbau des Strassennetzes ermöglicht wird, die Entvölkerung strukturschwacher Gebiete gebremst hat. Schlecht erschlossene oder entlegene Gemeinden mit wenig Pendlerverkehr sind deshalb stärker in ihrem Überleben bedroht als andere.

Der 1992 in der Zeitschrift «Terra Grischuna» erschienene Text aus der Sicht eines Domleschgers enthält Kritik an den Folgen der Agglomerationsbildung und der zunehmenden Pendlerbewegungen. Er kann als Beleg für einen fundamentalen Modernisierungskonflikt genommen werden. In der Agglomerationsbildung wird hier auch ein Traditionsverlust gesehen, und die durch das Aufbrechen alter lokal- und regionalwirtschaftlicher Strukturen bedingten Veränderungen im Dorf werden beklagt. Die Untergrabung des lange gehegten Selbstbildes als Industrieort («die wohl höchstindustrialisierte Gemeinde Graubündens») und die Gefahr, zur «Schlafstätte» zu verkommen, macht dem vertrauten Selbstverständnis der Gemeinde offenbar schwer zu schaffen. Den überkommenen Formen dörflicher Soziabilität (Feuerwehr, Gemeinwerk) ist ebenso der Boden entzogen wie der «Dorfgemeinschaft». Die Feststellung häufigerer Wohnortswechsel wird als Verlust von Verwurzelung gesehen und findet Ausdruck in der befremdlichen Formulierung: «die Sesshaftigkeit nimmt rapide ab».

Eine nüchterne Betrachtungsweise ermöglicht die statistische Karte. Hier zeigt sich deutlich, dass Gebiete mit verhältnismässig viel Industrie sowie Tourismusgebieten in der Regel grosse Pendlerbewegungen aufweisen. Offensichtlich ist zudem, dass ein grosser Teil der Bevölkerung der südlichen Misoixer Gemeinden den Arbeitsort im Kanton Tessin, insbesondere in Bellinzona, hat. Abgelegener und landwirtschaftlich orientierte Gemeinden mit wenig Tourismus weisen meist eine geringe Pendlerfrequenz auf.

Literatur:

Vgl. den Beitrag von Bruno Fritzsche und Sandra Romer in Band 3. (Kurzfassung)

Amt für Raumplanung Graubünden: Bericht Pendler 1980, Chur 1985.

Amt für Raumplanung Graubünden: Bericht Pendler 1990, Chur 1993.