

Verkehrssystembedingter Wandel von Gemeinden und die Auswirkungen auf ihre Bewohner

Autor(en): **Meier, H.P. / Meyer, W. / Müller, R.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Zeitschrift für Soziologie = Revue suisse de sociologie = Swiss journal of sociology**

Band (Jahr): **4 (1978)**

Heft 3

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-814301>

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.

VERKEHRSSYSTEMBEDINGTER WANDEL VON GEMEINDEN
UND DIE AUSWIRKUNGEN AUF IHRE BEWOHNER

H.P. Meier, W. Meyer, R. Müller

ZUSAMMENFASSUNG

Ziel dieses Beitrages ist es, erstens den sozioökonomischen Wandel der Gemeinden der Schweiz zu beschreiben und den Einfluss des Verkehrssystems auf diesen Wandel festzustellen.

Der markanteste Wandel von Gemeinden der Schweiz im Zeitraum von 1950-1970 lässt sich durch die Begriffe 'Desagrarisierung' und 'Agglomerisierung' umschreiben. Empirisch erweist sich, dass beide Wandlungsprozesse in Zusammenhang mit Veränderungen des Verkehrssystems stehen. Obwohl den präsentierten Daten nur ein exemplarischer Charakter zukommt und somit Verallgemeinerungen kaum zulässig sind, zeigt sich, wie sehr vor allem die soziofugale Entwicklung von Gemeinden Wahrnehmung und Verhalten der Bewohner prägt. Insbesondere schlägt sich in pauperisierenden Berggemeinden die pessimistische Entwicklungsperspektive in politischer und sozialer Apathie nieder. Indessen erzeugt auch die soziopetale Entwicklung von Gemeinden spezifische Spannungssituationen für ihre Bewohner; so werden Gegensätze von alter und neuer Bevölkerung, von bestehenden und neuen Berufsrollen geschaffen, Gegensätze, welche die Klassen-/Schicht-Differenzierung akzentuieren.

Zwar ist in der Untersuchungsanlage der empirische Nexus zwischen Verkehrssystem - sozioökonomischem Wandel - soziokulturellen und soziopolitischen Begleitphänomenen nicht geschlossen, doch legen die Ergebnisse den Schluss nahe, dass dem Verkehrssystem in Kombination mit weiteren Faktoren auch heute noch eine standortlenkende Funktion zukommt. Neben dieser Lenkungsfunktion von Standorten ist aber das Verkehrssystem auch in seiner sozialen Funktion zu sehen. Vor allem in isolierten Berggebieten und in Agglomerisationsregionen kommt der Politik der Förderung öffentlicher Nahverkehrserschliessung eine wichtige Bedeutung zu, um räumliche Mobilität auch älteren, residentiell gebundenen und weniger privilegierten Bewohnern zu ermöglichen.

RESUME

Le but de cette contribution est en premier lieu de décrire le changement socio-économique des communes de Suisse et de définir l'influence que le système des transports a sur cette évolution. En second lieu, l'on essaye de montrer l'influence du changement socio-économique dans la perception et le comportement des habitants des communes étudiées.

C'est par des concepts tels que 'désagrarisation' et 'agglomération' que le changement le plus marquant des communes entre 1950 et 1970 peut être empiriquement décrit. Il est également démontré que ces deux processus d'évolution sont en relation avec des modifications du système des transports. Bien qu'au niveau individuel les données ici présentées n'aient que valeur d'exemple, il apparaît que c'est avant tout l'évolution 'sociofuge' (ou socio-désagrégatrice) des communes qui marque la perception et le comportement des habitants.

Dans les communes de montagne marquées par la paupérisation, les perspectives pessimistes de développement se traduisent par une apathie sociale et politique. Quant à l'évolution 'sociopète' (ou socio-agrégatrice) des communes, elle crée elle aussi des situations spécifiques de tension pour leurs habitants; il se forme des antagonismes entre l'ancienne et la nouvelle population, entre les rôles professionnels existants et nouveaux, antagonismes qui accentuent la différenciation des couches sociales. Toutefois, les limitations méthodologiques ne permettent pas de tirer une conclusion directe quant aux rapports existant entre le système des transports, l'évolution socio-économique et socio-culturelle, ainsi que les phénomènes socio-politiques concomitants. Néanmoins, les résultats indiquent clairement qu'aujourd'hui encore le système des transports, combiné à d'autres facteurs, a une fonction déterminante sur le développement économique et social des communes.

En plus de cette dernière fonction, il faut également considérer la fonction "sociale" du système des transports. C'est avant tout dans les régions isolées de montagne et dans celles d'agglomérations qu'une politique visant à encourager la mise sur pied d'un réseau de transports publics à courte distance revêt une grande importance; ceci afin de rendre possible une mobilité spatiale des personnes âgées ou immobilisées au lieu de résidence et des personnes les moins privilégiées aussi.

1. EINLEITUNG

Ziel dieses Beitrages ist es, erstens den sozioökonomischen Wandel der Gemeinden der Schweiz zu beschreiben und den Einfluss des Verkehrssystems auf diesen Wandel festzustellen. Eine Gemeinde ist indessen nicht nur der Ort sozioökonomischer Tätigkeit, sondern gerade auch im föderalistischen politischen System der Schweiz auch der Ort der Befriedigung sozialer, politischer und kultureller Bedürfnisse sowie der Prägung von Orientierungs- und Handlungshorizonten. Deshalb wird zweitens versucht, den Einfluss des sozioökonomischen Wandels in der Wahrnehmung und im Verhalten der Bewohner ausgewählter Gemeinden darzustellen.

Ausgangspunkt der folgenden Betrachtung ist die Annahme, dass jede siedlungsökologische Disparität eine Resultante der Konkurrenz um Standortvorteile ist. Dabei wird als siedlungsökologische Disparität die Ungleichheit der Chancen in der Verwirklichung von Bedürfnissen im Raum, und zwar auf der Ebene der Gemeinde aufgefasst. Mit anderen Worten: Sozioökonomische Disparitäten schaffen auch Ungleichheiten in der Verwirklichung von sozialen, politischen und kulturellen Bedürfnissen der Bewohner von Gemeinden.

In der frühen Phase der Industrialisierung der heutigen hochindustrialisierten Nationen fällt der Nachweis, dass der Ausbau des Verkehrssystems einen Einfluss auf die Entstehung solcher Disparitäten hatte, relativ leicht. So bedeutete im 19. Jahrhundert Verkehrspolitik stets auch Politik der Verteilung ökonomischer Aktivitäten im Raum. In der 2. Hälfte des 20. Jahrhunderts ist der Einfluss der Veränderungen des Verkehrssystems auf raumwirtschaftliche Disparitäten ungleich schwerer nachzuweisen. Dies, weil die raumstrukturierende und/oder -verbindende Wirkung des Verkehrssystems zwar quantitativ verbessert werden kann, doch qualitativ vorgeprägt ist.

Auf siedlungsökologischer Ebene zeigen sich raumwirtschaftliche Disparitäten im komplementären Prozess von soziofugaler gegenüber sozioptaler Entwicklung von Gemeinden.

Beide Entwicklungen bedeuten nicht nur abrupte Veränderungen in der sozio-demographischen Zusammensetzung der wirtschaftlichen Arbeitsteilung, sondern auch einschneidenden Wandel im soziostrukturellen, politischen und kulturellen Entfaltungsgrad des kommunalen Lebens. Unter sozioptalen Tendenzen sollen all jene Entwicklungen verstanden werden, die zu einer Erweiterung des Spektrums

der in einer Gemeinde angebotenen Funktionen und Leistungen führen. Soziofugale Entwicklung dagegen zeigt sich in Formen der Schrumpfung solcher Bedingungen für das kommunale Leben der Bewohner einer Gemeinde. Das Begriffspaar von Soziopetalität und Soziofugalität bezeichnet erstens kommunalen Wandel ganzheitlich. Zweitens bedeutet soziofugaler oder -petaler Wandel nicht nur kurzfristige Erscheinungen von Dekonzentration oder Konzentration, sondern einschneidende, längerfristige und relativ unumkehrbare Formen des kommunalen Wandels.

Soziopetale oder soziofugale Wandlungsprozesse stören die Befriedigung der Bedürfnisse der Bewohner in verschiedener Weise. Solche Störungen erzeugen bei den Bewohnern von Gemeinden Spannungen, die sie je nach ihrer sozialen Schichtlage unterschiedlich wahrnehmen, verarbeiten oder beantworten.

2. VORGEHEN

Die im folgenden kurz skizzierte Untersuchungsanlage ergab sich aus Problemstellungen der Eidg. Kommission für die Schweizerische Gesamtverkehrskonzeption und aus theoretischen und heuristischen Überlegungen im Rahmen des entsprechenden Auftragsprojektes an das Soziologische Institut der Universität Zürich "Analyse der regionalwirtschaftlichen und gesellschaftlichen Auswirkungen des Verkehrssystems" (Arbeitsgruppe Verkehrssystem und Gesellschaft, 1976/77).

Um den sozioökonomischen Wandel der Gemeinden der Schweiz zu beschreiben, wurden in einem ersten Schritt sämtliche Gemeinden der Schweiz aufgrund ausgewählter Strukturmerkmale zu 3 Zeitpunkten (1950/1960/1970) typisiert.

In einem zweiten Schritt wurden die Transformationen von Gemeindetypen zwischen diesen Zeitpunkten untersucht und so ein deskriptives Modell der Entwicklung der Gemeinden der Schweiz erstellt. In einem dritten Schritt wurde diese Entwicklung mit den von den Verkehrswissenschaftlern ermittelten Daten über die Zustände und Veränderungen des Verkehrssystems in Beziehung gesetzt und der Einfluss von Veränderungen des Verkehrssystems auf die Typenübergänge untersucht.

Auf der Ebene der Auswirkungen des Wandels von Gemeinden auf ihre Bewohner wurden aus drei Regionen unterschiedlicher ökonomischer Entwicklung je zwei Gemeinden ausgewählt, die ein komplementäres Paar von soziofugaler und soziopetaler Entwicklung bilden. Die ausgewählten Gemeinden wurden einerseits durch Strukturdaten und

-merkmale detailliert beschrieben und andererseits wurde bei Gruppen von Bewohnern dieser Gemeinden eine Befragung durchgeführt. Dabei war es das Ziel, ein umfassendes paradigmatisches Bild dieser Gemeinden, ihrer Institutionen sowie ihrer Bewohner zu erhalten, um so auf der sozialen Mikroebene den Einfluss des kommunalen Wandels auf die Lebensbedingungen der betroffenen Bevölkerungsgruppen darzustellen. Die Verknüpfung mit der Analyseebene sämtlicher Gemeinden der Schweiz gründete dabei auf der Annahme, dass die Entwicklung der ausgewählten sechs Gemeinden teilweise durch das Verkehrssystem bedingt ist. Daher wurden die sechs Gemeinden aufgrund einer kartographischen Analyse ausgewählt. Es waren dies in der Bergregion die Gemeinden Laax und Valendas, in der städtischen Region das Stadtkerngebiet von St. Gallen und der Vorort Wittenbach und in der Mittellandregion die beiden Gemeinden Etziken und Schnottwil. Im Falle der Gemeinden Etziken, Schnottwil und Valendas wurde eine Haushaltvollerhebung durchgeführt, und in den Gemeinden Wittenbach, St.Gallen-Kern und Laax wurde eine Zufallsauswahl von je 200 Haushaltungen getroffen, wobei zufällig ein erwachsenes Mitglied des ausgewählten Haushaltes befragt wurde.

3. SOZIOÖKONOMISCHER WANDEL DER GEMEINDEN DER SCHWEIZ IN ABHÄNGIGKEIT VON VERÄNDERUNGEN DES VERKEHRSSYSTEMS

Voraussetzung für die Untersuchung von Auswirkungen verkehrssystembedingten Wandels von Gemeinden auf Wahrnehmung, Bewusstsein und Verhalten der Bewohner ist die operationale Erfassung und Beschreibung

- a) des sozioökonomischen Wandels von Gemeinden,
- b) der Veränderungen des Verkehrssystems und
- c) seines Einflusses auf Muster kommunaler Entwicklung.

Ausgangspunkt ist die Betrachtung des Verkehrssystems als raumstrukturierender Faktor im Beobachtungszeitraum 1950 bis 1970.

3.1 Verkehrssystem und räumliche Differenzierung

Unter Verkehrssystem wird im folgenden eine technisch geschaffene Raumüberwindungsstruktur verstanden, die ein Ensemble von fahrzeitmässig ausgedrückten Erreichbarkeiten von Punkten im geographischen Raum ermöglicht. Das Verkehrssystem tritt in der soziologischen Theorie erstens als Faktor der Erklärung des Grades an Arbeitsteilung zwischen Akteuren im Raum und zweitens als Faktor der Erklärung der räumlichen Lokalisierung bestimmter arbeitsteilig aufeinander bezogener Funktionen auf.

Verkehrssystem und Grad an Arbeitsteilung

Einer der Grundgedanken der klassischen Theorie der gesellschaftlichen Evolution (Spencer, Durkheim) postuliert den Uebergang von einander ähnlichen Segmenten zu komplementär differenzierten und arbeitsteilig aufeinander bezogenen Gruppen. Als eine der Ursachen dieses Prozesses hat bereits Durkheim die Faktoren Anzahl von möglichen Interaktionspartnern, deren räumliche Konzentration ('materielle' Dichte) sowie insbesondere den Abbau von Interaktionsbarrieren als Bedingung der Umsetzung von materieller in Interaktionsdichte ('dynamische' Dichte) herausgearbeitet. (Durkheim, 1977, p.296-323 und Schnore, 1958, p.620-634).

Die Zahl der Verkehrs- und Verbindungswege gilt dabei als 'sichtbares und messbares Symbol' der dynamischen Dichte einer Gesellschaft.

Der Prozess, in dem sich eine hohe dynamische Dichte in arbeitsteilige Differenzierung umsetzt, lässt sich als zunehmende Konkurrenz ähnlicher Akteure bei zunehmender Dichte spezifizieren; dabei zwingt die Konkurrenz die schwächeren Akteure zur Konfliktvermeidung, indem diese in neue Rollen (Nischen) ausweichen. Operational gefasst lässt sich demnach die Hypothese formulieren:

- Je höher die durchschnittliche gegenseitige Erreichbarkeit der Teilräume eines Raumes, desto höher ist bei gleicher Anzahl potentieller Interaktionspartner der Grad an Arbeitsteilung in diesem Raum.

Verkehrssystem und räumliche Lokalisierung arbeitsteiliger Funktionen

Grundsätzlich sind zwei Konzeptualisierungen der räumlichen Lokalisierung arbeitsteiliger Funktionen möglich: entweder werden politisch-administrative Teilräume als Akteure in einem arbeitsteilig organisierten Raum aufgefasst oder man untersucht die Standortwahl von wirtschaftlichen und sozialen Akteuren.

Im Kontext der feinräumigen intranationalen Differenzierung erscheint das zweite Konzept angemessen (1). Teilräume unterschiedlich hoher Erreichbarkeit sind dabei als knappes Gut aufzufassen, um das Akteure (Wirtschaftsunternehmen, andere Organisationen, Individuen) konkurrieren. Der Erfolg in dieser Konkurrenz

hängt dabei entscheidend von der Funktion ab, die diese Akteure in diesen Teilräumen auszuüben beabsichtigen, wodurch sich eine Zuordnung von Funktionen zu Teilräumen ergibt.

Theorien, die diesen Zusammenhang spezifizieren, gehen von einem kapitalistischen Bodenmarkt aus, auf dem ein Grundstück für diejenige Funktion verwendet wird, bei der sich die höchste Grundrente erzielen lässt. Dieser Sachverhalt wiederum kann einerseits auf den funktions-spezifischen Anteil der Grundstückskosten an den Produktionskosten und andererseits auf den ebenfalls funktions-spezifischen Effekt höherer Erreichbarkeit auf den Umsatz (bei Handelsunternehmen) bzw. auf die Transportkosten (insbesondere beim Personentransport) zurückgeführt werden (2).

Operationale Ausgangshypothese ist daher:

- Die relative Erreichbarkeit verschiedener Teilräume eines Raumes d.h. die Erreichbarkeitsunterschiede bestimmen die Lokalisation verschiedener Funktionen.

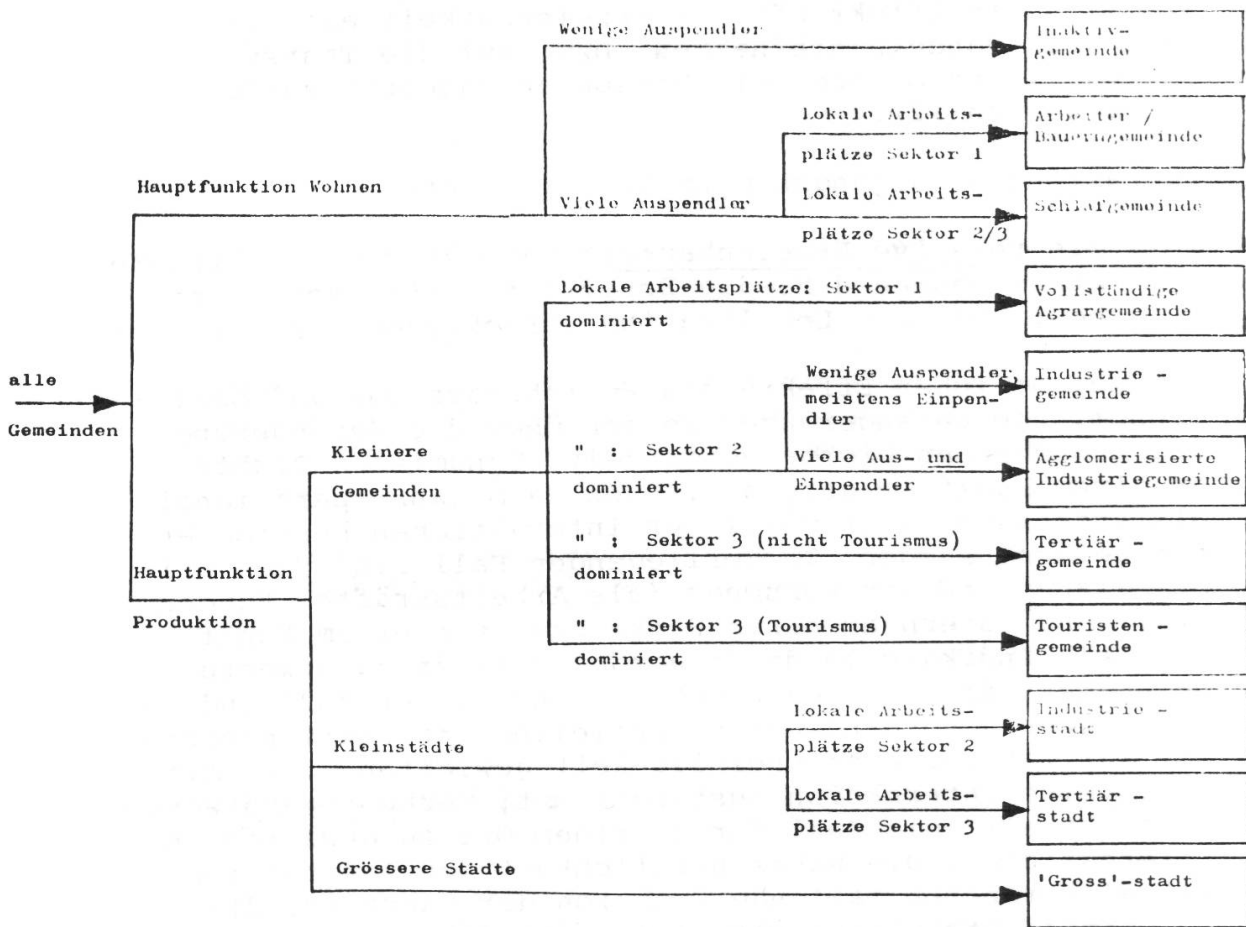
Die wesentlichen Effekte des Verkehrssystems auf sozio-ökonomische Veränderungen werden über die Veränderung der dynamischen Dichte vermittelt. Dynamische Dichte an einem Punkt im geographischen Raum kann operational als Anzahl der dort möglichen Interaktionen bestimmter Art gefasst werden. Im vorliegenden Fall sind dies primär Transporte von Personen (als Arbeitskräfte, Kunden etc.) und Gütern an einen Punkt bzw. von einem Punkt aus. Als Indikatoren dafür werden Verkehrsgunstwerte berechnet, die für jeden Ort die Anzahl der dort und in der Umgebung vorhandenen potentiellen Interaktionspartner (3) mit der Wahrscheinlichkeit gewichten, dass mit ihnen eine Interaktion zustandekommt; Verkehrsgunstwerte schätzen also die Zahl der an einem Ort zu erwartenden Interaktionen. Die Wahrscheinlichkeit der Interaktion ist eine monoton fallende Funktion der Fahrzeit, die für diese Interaktion notwendig wäre (4).

3.2 Typen sozioökonomischer Differenzierung von Gemeinden

Theoretische, methodische und empirische Erwägungen legten eine Klassifikation aller Gemeinden der Schweiz in 11 verschiedene sozioökonomische Typen nahe. Diese Formationstypen der Gemeinden wurden getrennt für die Jahre 1950, 1960 und 1970 gebildet, so dass die Transformationen der Gemeinden als Wechsel zwischen den Typen der drei Zeitpunkte aufgefasst werden können. In Abbildung 1 ist die verwendete Typologie dargestellt,

sie umfasst weniger Typen als dies bei einer Kreuzklassifikation aller wichtigen Dimensionen sozioökonomischer Differenzierung der Fall wäre:

Abbildung 1 Kriterien der Gemeindetypologie zur Beschreibung der sozioökonomischen Differenzierung des kommunalen Systems der Schweiz zu den Zeitpunkten 1950, 1960 und 1970.



Als wichtigste Differenzierungsdimensionen für die Typologie erweisen sich die Spezialisierung auf Wohn- gegenüber Produktionsfunktionen sowie die ökonomischen Sektoranteile. Weiter ist die Grösse einer Gemeinde bedeutsam, weil sich mit zunehmender Grösse räumlicher Einheiten die Bedeutung der Differenzierung zwischen Einheiten auf die Differenzierung innerhalb der Einheiten verlagert.

Bei einer Typisierung von Gemeinden anhand dieser Dimensionen ist zu beachten, dass bestimmte Charakteristika den Aussagewert anderer Charakteristika erhöhen bzw. vermindern können. So ist insbesondere eine Einteilung von primären Wohngemeinden nach dem vorherrschenden ökonomischen Sektor weniger wichtig als bei Produktionsgemeinden. Ebenso kann diese Sektoreinteilung umso grobmaschiger erfolgen, je grösser eine Gemeinde ist, weil sich empirisch bei grösseren Gemeinden homogenere Sektorverhältnisse ergeben.

3.3 Wandel von Gemeinden in Abhängigkeit von Veränderungen des Verkehrssystems

Die Dynamik des kommunalen Systems der Schweiz im Zeitraum zwischen 1950 und 1970 fasst in graphischer Form Abbildung 2 zusammen.

Wichtigste Tendenzen kommunalen Wandels in diesem Beobachtungszeitraum sind:

1) Sinkende Bedeutung der Landwirtschaft:

In beiden Perioden 1950 bis 1960 und 1960 bis 1970 nimmt die Zahl der vollständigen Agrargemeinden stark ab, total nahezu um 50%. Dies entspricht der gesamtschweizerischen Abnahme des Anteils der in der Landwirtschaft Beschäftigten. Das Verkehrssystem zeigt zwei Zusammenhänge mit dieser Entwicklung: einmal ist die Abwanderung Beschäftigter aus dem Agrarsektor in den am wenigsten erschlossenen Regionen am grössten, zum andern fördert verbesserte Verkehrserschliessung den Uebergang von agrarischen Gemeinden zu moderneren Gemeindetypen.

2) Agglomerisierung:

Anzahlmässig nehmen die Gruppen der Schlafgemeinden und der agglomerisierten Industriegemeinden am stärksten zu, Gemeinden, die sich durch eine hohe Zahl von Auspendlern auszeichnen. Beide Gruppen verdoppeln ihre Anzahl in jeder der beiden Beobachtungsperioden. Das heisst, die kommunale Entwicklung der Gemeinden ist durch eine ausgeprägte Tendenz zur Segregation zwischen Wohn- und Produktionsfunktion charakterisiert. Diese Tendenz steht in engem Zusammenhang mit Grössen des Verkehrssystems. Abbildung 3 zeigt den Zusammenhang zwischen dynamischer Dichte und Differenzierung nach Wohn- und Arbeitsfunktion. Dynamische Dichte ist operational als Verkehrsgünst mit privatem Fahrzeug auf kürzere Distanzen definiert (vgl. Anmerkung 4). Die Differenzierung nach Wohn- und Arbeitsfunktion ist operational als Anzahl Arbeitsplätze pro Einwohner gefasst.

Abbildung 2: Typenübergänge der Gemeinden der Schweiz zwischen 1950 und 1970.

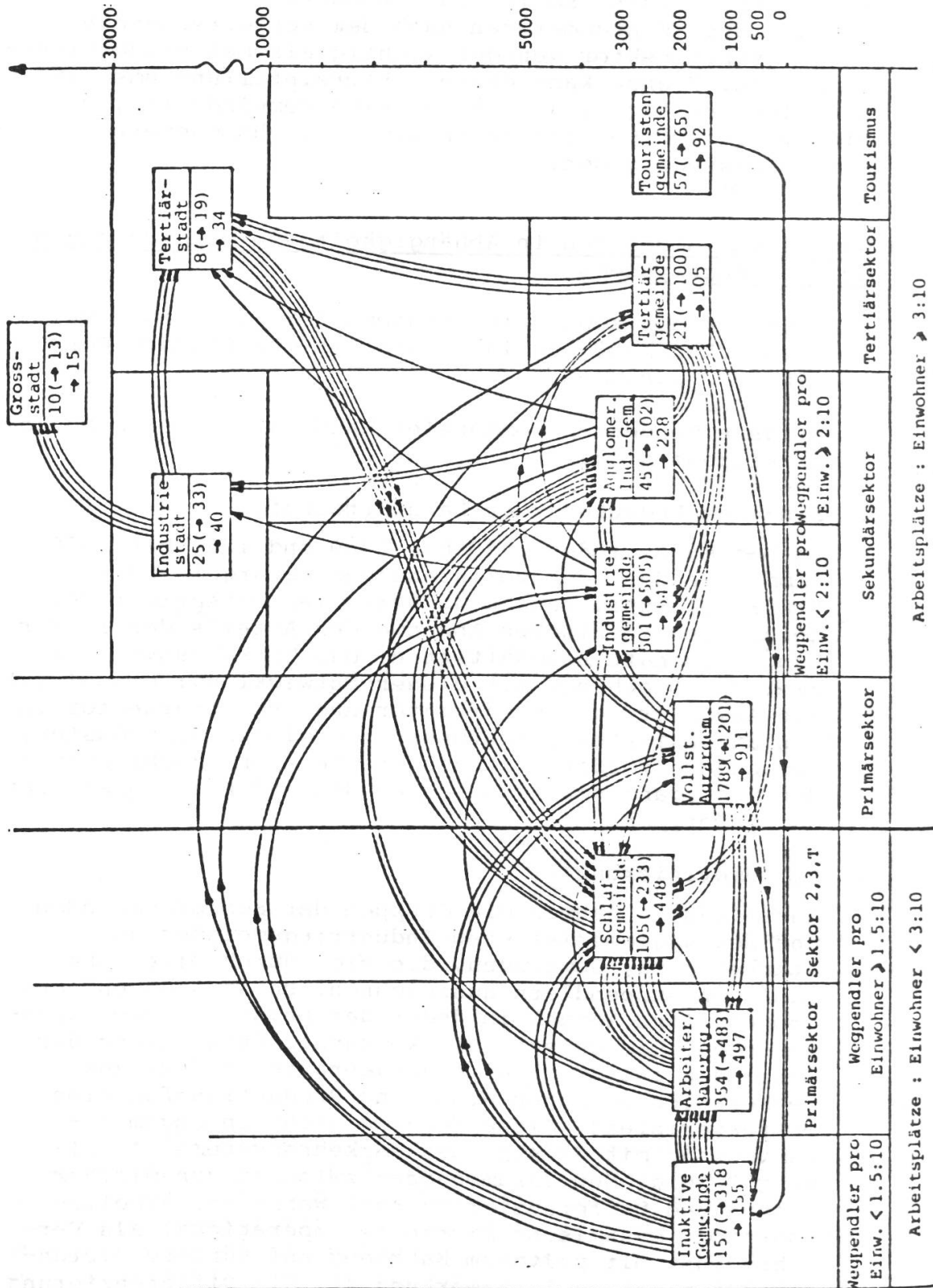
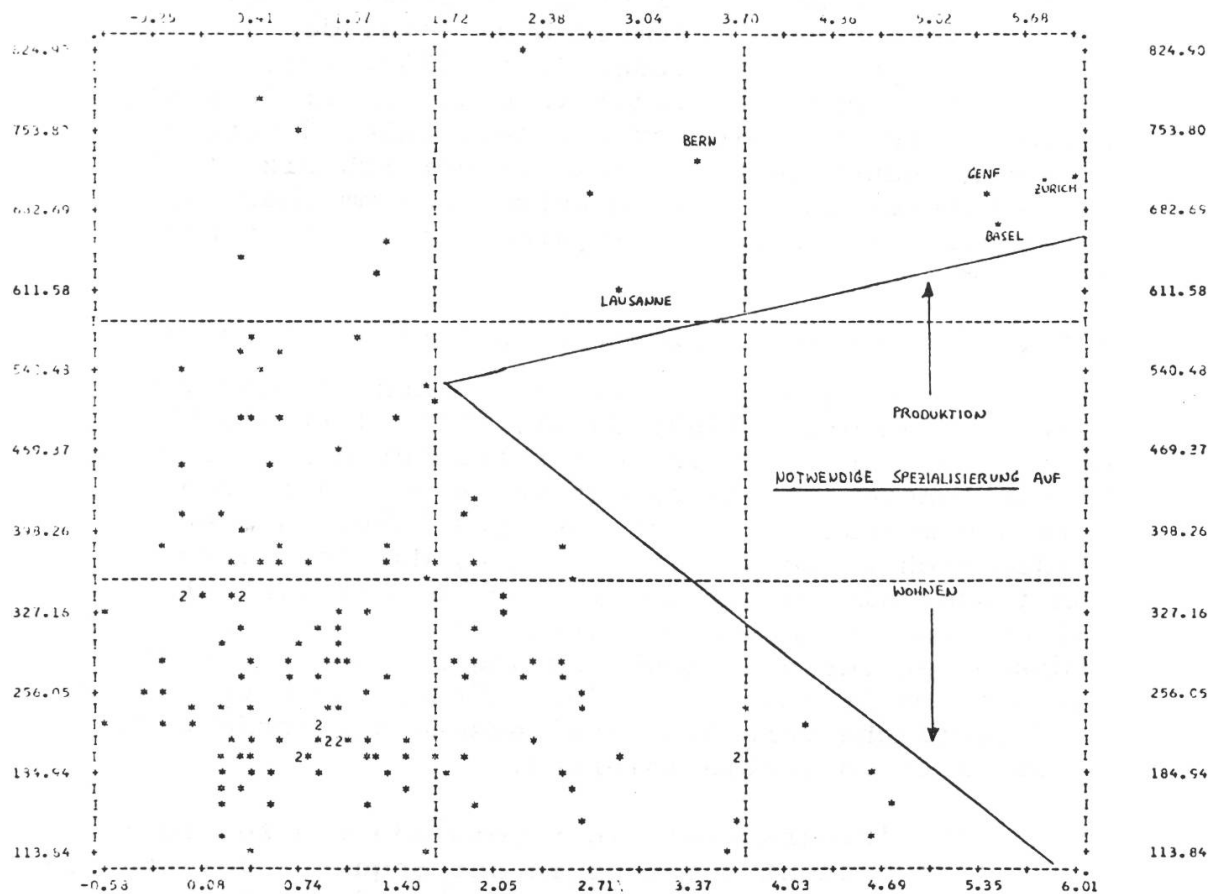


Abbildung 3: Zusammenhang zwischen PV-Nahverkehrsgunst (waagrecht) und Arbeitsplatzdichte (senkrecht) in den fünf Grossagglomerationen



Legende:

* = 1 Gemeinde

Zahl = mehrere Gemeinden

Wie dargelegt, treten oberhalb einer gewissen dynamischen Dichte keine gemischten Wohn- und Produktionsgemeinden mehr auf, da bei hoher dynamischer Dichte eine Spezialisierung notwendig ist. Eine genauere Analyse zeigt, dass Schlafgemeinden bevorzugt dort entstehen, wo eine überdurchschnittliche Erhöhung der Verkehrsgunst mit dem privaten Fahrzeug stattfindet, ohne dass die Verkehrsgunst am öffentlichen Verkehrsnetz gemessen, entsprechend steigt.

3) Industrialisierung

Insbesondere in der zweiten Periode von 1960 bis 1970 nimmt die Zahl der Industrie- und agglomerierten Industriegemeinden um ungefähr 30% zu. Dies widerspricht der gesamtschweizerischen Entwicklung: der Sekundärsektoranteil (gemessen am Total der Arbeitsplätze) stagniert in dieser Zeit (1960: 49%, 1970: 48%). Offensichtlich findet in dieser Periode eine weitere Dezentralisierung der seit jeher dezentralistischen Industrieentwicklung in der Schweiz statt. Diese Entwicklung steht in keinem Zusammenhang mit Veränderungen des Verkehrssystems im Beobachtungszeitraum.

4) Auf wenige Zentren konzentrierte Tertiarisierung:

Der merkbare gesamtschweizerische Anstieg des Tertiärsektoranteils (1960: 39.5%, 1970: 44%) bleibt ohne Auswirkung auf die Sektorstruktur der kleineren Produktionsgemeinden: es entstehen nur fünf neue Tertiärgemeinden zwischen 1960 und 1970. Dagegen bilden sich 15 neue Tertiärstädte, das Tertiärwachstum findet also gleichzeitig hochkonzentriert statt. Evidenterweise bestehen starke Zusammenhänge zwischen Grössen der Verkehrserschliessung und der Tertiarisierung von Städten. Besonders fördert auch verbesserte öffentliche Verkehrserschliessung die Tendenz zur konzentrierten Tertiarisierung.

Die häufigste 'Biographie' einer Gemeinde vom Zeitraum 1960 bis 1970 besteht entweder in der Sequenz: vollständige Agrargemeinde → Arbeiter/Bauerngemeinde → Schlafgemeinde (bisweilen unter Umgehung der mittleren Gruppe) oder in der Sequenz: vollständige Agrargemeinde → Industriegemeinde. Agglomerierung, Tertiarisierung und Entagrarisierung sind also sozioökonomische Entwicklungsmuster räumlicher Einheiten der Schweiz, die im Beobachtungszeitraum 1950 bis 1970 in Zusammenhang mit Grössen der Verkehrserschliessung und ihrer Veränderung auftreten. Diese drei verkehrssystemmitbedingten Entwicklungstendenzen können im Muster soziefugalen oder soziopetalen Wandels von Gemeinden kulminieren, die Ausgangspunkt für den nächsten Abschnitt sind.

4. SUBJEKTIVE VERARBEITUNG DES WANDELS VON GEMEINDEN DURCH IHRE BEWOHNER

Ziel dieses Abschnittes ist, die subjektive Verarbeitung ausgewählter Muster objektiven Wandels von Gemeinden durch ihre Bewohner aufzuzeigen. Dieser Versuch unterliegt allerdings Einschränkungen. Die wichtigste Einschränkung besteht in der Komplexität des Wechseler-

hältnisse zwischen objektivem Wandel und seiner Wahrnehmung, sowie der verhaltensmässigen Verarbeitung durch Individuen. Damit ist auch die grundlegende Schwierigkeit verknüpft, mit Methoden der Einstellungsmessung die subjektive Seite objektiv erfahrenen Wandels erfassen zu können. Des weiteren erlaubt die Methode der vergleichenden Fallstudien nicht, die aus dem Vergleich der ausgewählten Fallbeispiele gewonnenen Resultate statistisch auf Gesamtheiten von Gemeinden mit ähnlichen Entwicklungsrichtungen zu verallgemeinern. Aufgrund dieser Einschränkungen haben die empirischen Ergebnisse exemplarische Bedeutung und können nur im theoretischen Argumentationszusammenhang verallgemeinert werden.

Heuristischer Ausgangspunkt ist folgende Problemstellung:

Welche Aspekte des in Abschnitt 3 beschriebenen Wandels von Gemeinden wirken am meisten auf Wahrnehmung, Bewusstsein und Verhalten ihrer Bewohner, und welches sind die spezifischen Konsequenzen von soziopetaler und soziefugaler Entwicklung auf der individuellen Ebene?

Nach der Annahme verursachen soziefugale und soziopetale Biographien von Gemeinden Veränderungen in Wahrnehmung, Bewusstsein und Verhalten der Bewohner. Diese Muster kommunalen Wandels erfordern von ihnen Anpassungsleistungen, und zwar umso mehr, je abrupter und extremer der Wandel auftritt und je mehr Ebenen der Gemeinde (als Ort ökonomischer, sozialer, politischer und kultureller Aktivität) er betrifft.

In dynamischer Sicht: im Gegensatz zu kurzfristigen Erscheinungen von Konzentration oder Dekonzentration sind soziopetale oder soziefugale Entwicklungsmuster von Gemeinden langfristig und relativ unumkehrbar. Das heisst, sie werden auch als solche erfahren, wahrgenommen und beantwortet.

Soziopetale und soziefugale Muster der Entwicklung von Gemeinden sind in erster Linie in zwei Regionstypen der heutigen Schweiz zu beobachten.

- Entleerung oder Verarmung von Gemeinden (soziefugaler Wandel) gegenüber Spezialisierung auf Tourismus (soziopetaler Wandel) in Bergregionen;
- Entdifferenzierung von Kernzonen in grösseren Städten (soziefugaler Wandel) gegenüber agglomerisierenden Gemeinden (soziopetaler Wandel) in der Umgebung dieser Städte in den Regionen mit Grosszentren des schweizerischen Mittellandes.

In den übrigen Mittellandregionen mag das Ausmass des Wandels von Gemeinden durch kurzfristige Konzentrations- oder Dekonzentrations-tendenzen gekennzeichnet sein, erreicht aber nicht die Qualität soziopetaler oder soziofugaler Entwicklung, wie sie in den beiden anderen Regionen der Schweiz beobachtet werden können.

Expansion der Wohnbevölkerung durch selektive Zuwanderung und Schrumpfung der Wohnbevölkerung durch selektive Abwanderung sind die primären Begleiterscheinungen von Soziopetalität bzw. Soziofugalität. Die Selektivität der Wanderung führt zu Veränderungen der Erwerbsquote in den entsprechenden Einheiten. Die Mechanismen und Konsequenzen von Soziofugalität und -petalität sind jedoch nicht unabhängig vom ökonomischen Ausgangszustand der ökologischen Einheiten.

Die nachstehende Tabelle fasst die Konsequenzen soziofugaler und soziopetaler kommunaler Entwicklung zusammen, wobei vier Auswirkungsebenen unterschieden werden: 1) die ökonomische, 2) die soziostrukturelle, 3) die infrastrukturelle und schliesslich 4) die Ebene kommunikativer Kontaktfelder.

In den pauperisierenden Berggemeinden lässt sich die soziofugale Entwicklung auf der ökonomischen Ebene durch einen allgemeinen Verlust ökonomischer Aktivität charakterisieren, während sich in den entdifferenzierenden Stadtkerngebieten eine einseitige Dominanz der ökonomischen Aktivität entwickelt. Hingegen ist in den sich soziopetal entwickelnden, sich auf Tourismus ausrichtenden Berggemeinden ein spezifischer Zuwachs ökonomischer Aktivität festzustellen und in den agglomerisierenden Mittellandgemeinden eine zunehmende Dominanz der Wohnfunktion. Auf der soziostrukturellen Ebene führt die soziofugale Entwicklung in Berggemeinden zu einer Entdifferenzierung der schichtmässigen Zusammensetzung der Wohnbevölkerung. Dies ist zwar auch in Stadtkerngebieten der Fall, doch während in der pauperisierenden Berggemeinde die soziale Entdifferenzierung zu einer Depolarisierung in der Klassen-/Schichtstruktur führt, ist in Stadtkerngebieten das Gegenteil festzustellen. Analog führt die soziopetale Entwicklung in touristifizierenden Berggemeinden zu Aenderungen und zu einer Polarisierung der Klassen-/Schichtstruktur. In agglomerisierenden Gemeinden wirkt sich vor allem die Segregation zwischen Wohn- oder Rekreationsfunktionen und der Produktionsfunktion als Abnahme der Sichtbarkeit und Polarität von schichtspezifischen Unterschieden und Gegensätzen aus (Tallmann, Morgner, 1970, pp.334).

Tabelle 4: Objektive Konsequenzen soziofugaler und sozioptaler Entwicklung von Gemeinden auf ökonomischer, soziostruktureller, infrastruktureller und kommunikativer Ebene

KOMMUNALE ENTWICKLUNG		soz i o f u g a l	soz i o p e t a l
		<ul style="list-style-type: none"> - SCHRUMPUNG DER RESIDENZBEVOELKERUNG - SELEKTIVE ABWANDERUNG - HOHER ANTEIL OEKONOMISCH NOCH NICHT/NICHT MEHR AKTIVER BEVOELKERUNG 	<ul style="list-style-type: none"> - EXPANSION DER RESIDENZBEVOELKERUNG - SELEKTIVE EINWANDERUNG - HOHER ANTEIL OEKONOMISCH AKTIVER BEVOELKERUNG
	verarmende Berggemeinden	sich entdifferenzierende Stadtkerne	touristifizierende Berggemeinden
Ökonomisch	Verlust ökonomischer Aktivität	Dominanz ökonomischer Aktivität	Zuwachs an ökonomischer Aktivität
soziostrukturell	Depolarisierung der Klassen-/Schichtstruktur	Polarisierung der Klassen-/Schichtstruktur	Polarisierung der Klassen-/Schichtstruktur
materielle/kulturelle Infrastruktur	Unterbenützung und Verlust von Infrastruktur	Wachsende zentralörtliche Bedeutung bei gleichzeit. Schrumpfung des infrastrukturellen Angebots für die Residenzbevölk.	Entstehung neuer/Überlagerung alter Infrastruktur
Kontaktfelder	Schrumpfung/Rückzug in Familien-/Verwandten-/Nachbarkreis	tageszeitl. Bevölkerungsfluktuation/-invasion	saisonale Bevölkerungsfluktuation/-invasion
			agglomerierende Gemeinden
			Dominanz der Wohnfunktion
			Depolarisierung und Invisibilität der Klassen-/Schichtstr.
			Lücken/Nachhinken/Überlagerungen von Infrastruktur
			tageszeitl. Bevölkerungsfluktuation/-invasion

Auf der Ebene der materiellen Infrastruktur ist in sich soziofugal entwickelnden Landgemeinden eine Unterbenützung und ein Verlust von infrastruktureller Ausstattung festzustellen. In soziofugalen Stadtkernen dagegen erfährt das auf die Residenzbevölkerung ausgerichtete infrastrukturelle Angebot eine ständig wachsende zentralörtliche Bedeutung für umliegende Regionen. Das heisst, Teile des infrastrukturellen Angebots können verschwinden oder werden 'zweckentfremdet' im Hinblick auf seine Funktionen für die Residenzbevölkerung.

In der sich soziopetal entwickelnden Berggemeinde wird das alte Infrastrukturangebot durch ein neues überlagert. Damit werden bei der autochtonen Bevölkerung neue Bedürfnisse geschaffen. Schliesslich erfordern Arten sowohl soziopetaler als auch soziofugaler Entwicklung spezifische Anpassungsleistungen an Kontaktfelder, die je nach Entwicklung schrumpfen sowie tageszeitlich oder saisonal fluktuieren.

Die Gemeinde als bedeutsamer Ort der Verwirklichung von ökonomischen, sozialen, politischen und kulturellen Bedürfnissen ist gleichzeitig das Naherfahrungs-feld von sozialer Wirklichkeit. Beide, die soziofugale wie die soziopetale Biographie einer Gemeinde, bedeutet eine einschneidende Veränderung dieses Naherfahrungs-feldes.

Im folgenden wird daher von zwei Leithypothesen ausgegangen:

- Die Fähigkeit sozialen Wandel, also auch den Wandel des kommunalen Naherfahrungs-feldes, verarbeiten zu können, ist begrenzt. Daraus folgt, dass extremer Wandel einer Gemeinde bei ihren Bewohnern zu Verarbeitungs- und Anpassungsproblemen gegenüber diesem Wandel führt.
- Die Naherfahrung von sozialer Realität in der Gemeinde wird verallgemeinert auf andere Ebenen der Erfahrung, also auf Region, Nation u.a. und schliesslich auf die Orientierungs- und Handlungsweise gegenüber der sozialen und individuellen Wirklichkeit selbst.

Wahrnehmung, Bewusstsein und Verhalten sind teils unabhängige, gleichzeitig aber in Wechselbeziehung stehende Ebenen der Verarbeitung objektiven Wandels einer Gemeinde.

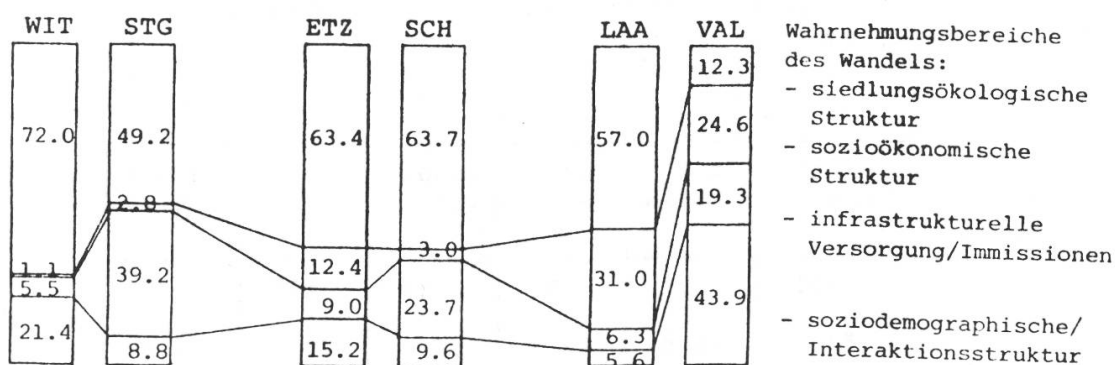
Im folgenden wird daher gezeigt, wie soziopetaler und soziofugaler Wandel von Gemeinden

- wahrgenommen wird und sich im subjektiven Bild von der Gemeinde niederschlägt;
- Orientierungs- und Handlungshorizonte der Bewohner prägt;
- Muster der sozialen, politischen und kulturellen Teilnahme der Bewohner beeinflusst.

4.1 Wandel der Gemeinde in Wahrnehmung und Bild ihrer Einwohner

Es ist anzunehmen, dass Art und Ausmass des objektiven Wandels einer Gemeinde sich direkt in Wahrnehmung und Bild ihrer Bewohner spiegelt. Darstellung 5 zeigt, dass in den soziopetalen Gemeinden tatsächlich die Veränderung der siedlungsökologischen Struktur als dominante Ebene des Wandels der Gemeinde wahrgenommen wird.

Darstellung 5: Die Wahrnehmung des Wandels in den sechs Untersuchungsgemeinden ⁵⁾



In der soziefugalen Berggemeinde Valendas dominiert die Wahrnehmung der soziodemographischen Ebene von Wandel - der Verlust der aktiven Bevölkerung, Ueberalterung. An zweiter Stelle folgt hier wie auch in der Berggemeinde Laax die Wahrnehmung der Veränderung der sozioökonomischen Struktur. Diese änderte sich in Bergregionen nicht nur am stärksten, sondern auch sichtbarer als in den Gemeinden der stärker und moderner industrialisierten Mittellandsregionen. Soziefugale Entwicklung hat auch objektive Konsequenzen auf der Ebene der physischen Umweltqualität, in städtischen Kernzonen vor allem in Form der Zunahme von Immissionen und Umweltdeteriorisation, in Berggebieten als Verlust an Möglichkeiten der Bedürfnisverwirklichung aufgrund infrastruktureller Defizite.

Zudem bestätigt sich bereits auf dieser Wahrnehmungsstufe des Wandels, dass in den beiden Gemeinden mit dem geringsten Wandel in der Mittellandregion ohne Grosszentrum auch die Uebereinstimmung der Einwohner am grössten ist, dass sich Wandel auf einen Bereich, nämlich den siedlungsökologischen konzentriert, also nicht als so einschneidend und auch die anderen Bereiche tangierend wahrgenommen wird.

Soziefugalität bedeutet Schrumpfung von Möglichkeiten der Bedürfnisverwirklichung, Soziopetalität hingegen Erweiterung solcher Möglichkeiten. Soziefugalität ist auf der Nutzenseite eindeutig negativ, Soziopetalität aber gleichzeitig positiv und negativ. So schlägt sich die Erweiterung dieser Möglichkeiten positiv, und der invasive Charakter der Ausdehnung von sozialen Kontaktfeldern negativ auf die Nutzenbilanz nieder. Erwartungsgemäss wird daher der Nutzen der Entwicklung der Gemeinden bei den Bewohnern der soziopetalen Gemeinden höher eingestuft als in den soziefugalen Gemeinden:

Tabelle 6: Kosten und Nutzen des kommunalen Wandels in der Wahrnehmung der Wohnbevölkerung der sechs Untersuchungsgemeinden⁶⁾

Kosten/Nutzen des kommunalen Wandels	Wittenbach	St. Gallen	Etziken	Schnottwil	Laax	Valendas
genützt	101	77	97	83	115	21
	57.4	42.8	69.8	64.3	79.3	38.9
geschadet	37	60	11	9	7	23
	21.0	33.3	7.9	7.0	4.8	42.6
beides	38	43	31	37	23	10
	21.6	23.9	22.3	28.7	15.9	18.5

Wahrnehmung und Beurteilung des erfahrenen Wandels einer Gemeinde korrelieren also mit objektiven Charakteristika dieses Wandels. Indessen ist aber diese Wahrnehmung erst eine Vorstufe der subjektiven Verarbeitung und Beantwortung von sozialem Wandel. Es interessiert daher im folgenden als Beispiel der weiteren Stufe der kognitiven Verarbeitung sozialer Umwelt - das Bild oder der Begriff, den die Bewohner von der Gemeinde haben.

Nachstehend werden in Anlehnung an Tönnies zwei Begriffe von Gemeinde unterschieden werden, erstens Gemeinde als

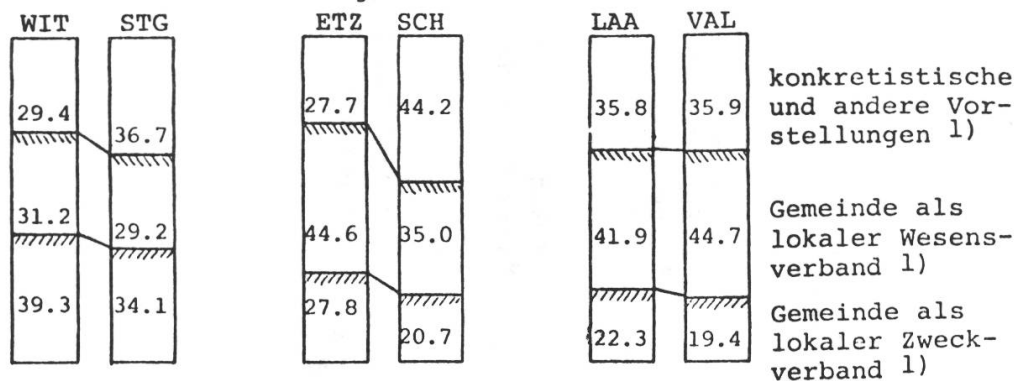
- lokaler Wesensverband; das heisst, es überwiegen emotional-affektive, identitive Bindungsmotive der Mitglieder an die lokale Gesellschaft der Gemeinde

und zweitens Gemeinde als

- lokaler Zweckverband; das heisst, es dominieren utilitäre, instrumentelle Bindungsmotive der Mitglieder an eine lokale Gesellschaft.

Darstellung 7 bestätigt, dass in Gemeinden ländlicher Regionen erwartungsgemäss das Bild der Gemeinde als lokaler Wesensverband vorherrscht, das in agglomerierten Regionen dem Bild der Gemeinde als sozialem Zweckverband weicht.

Darstellung 7: Die Vorstellung von Gemeinde als lokalem Wesens- und lokalem Zweckverband in den sechs Untersuchungsgemeinden (Angaben in Prozenten der befragten Bevölkerung) ⁷⁾



Legende:

WIT: Wittenbach
 STG: St. Gallen (Kern)
 ETZ: Etziken

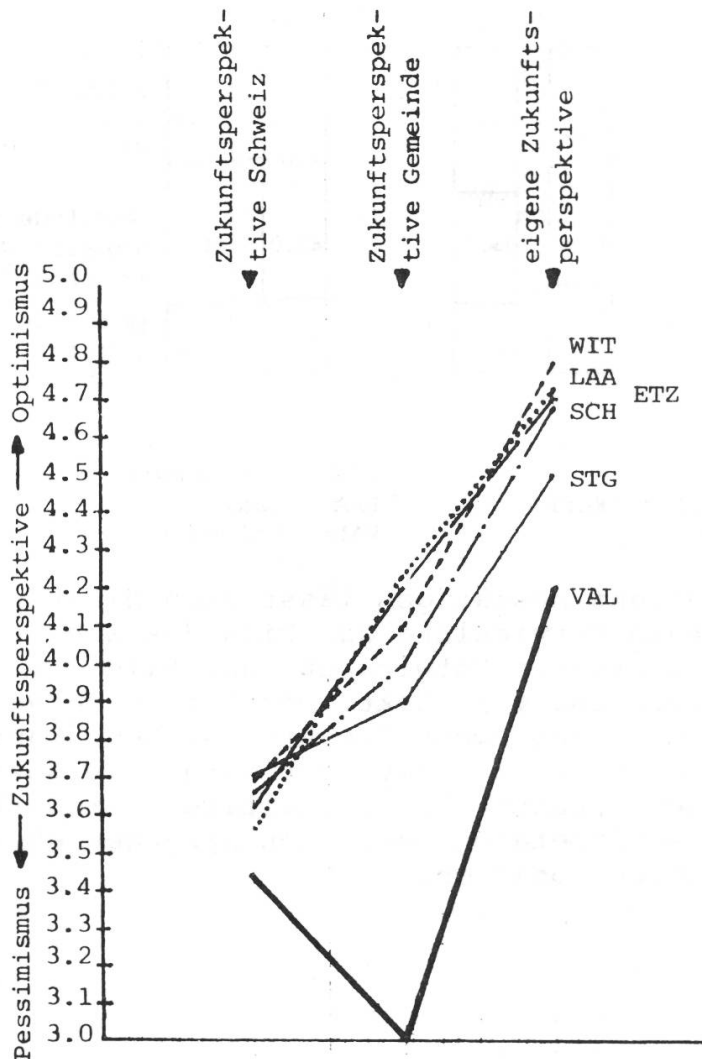
SCH: Schnottwil
 LAA: Laax
 VAL: Valendas

Nur in der Tendenz bestätigen lässt sich die Hypothese, dass sozietale Entwicklung das Bild des Zweckverbandes und soziefugale Entwicklung das Bild der Gemeinde als Wesensverband verstärkt. Deutlicher zeigen lässt sich der Zusammenhang, wenn die Art der Begründung des Wesensverbandes genauer analysiert wird: Die soziefugalen Gemeinden betonen eher identitive oder Herkunftssymbole, die sozietalen Gemeinden hingegen eher Symbole der sozialen Kohäsion.

4.2 Kommunaler Wandel und die Veränderung von Erwartungs- und Handlungshorizonten

Als Erwartungshorizont wird die Summe aller Perspektiven von Individuen oder sozialen Gruppen in Bezug auf die Entwicklung der Gesellschaft, ihrer verschiedenen Ebenen und Bereiche des sozialen und physischen Raumes in der Zukunft bezeichnet. Erwartungshorizonte von Individuen können mehr oder weniger stark strukturiert sein und längere oder kürzere Zeitabschnitte miteinbeziehen. Im folgenden interessiert aber nicht der Strukturierungsgrad von Erwartungshorizonten, sondern die Dimension ihrer Bewertung abhängig von Mustern kommunaler Entwicklung. Es wird also angenommen, dass Muster der Entwicklung von Gemeinden die spezifischen und allgemeinen Erwartungen der Bewohner sowie deren Bewertung beeinflussen.

Darstellung 8: Die Zukunftsperspektive der Bewohner der sechs Untersuchungsgemeinden ⁸⁾



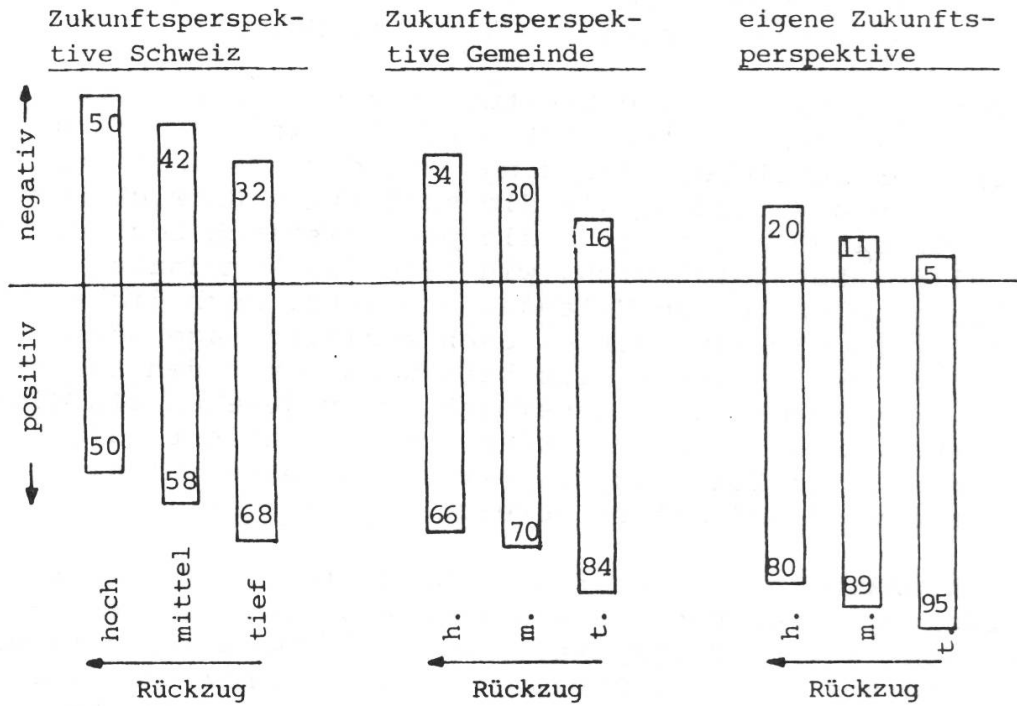
Die vorangehende Darstellung gibt die Beurteilung des Erwartungshorizontes der Bewohner der sechs Untersuchungsgemeinden wieder; der Erwartungshorizont umfasst dabei die Zukunftsperspektive für das eigene Ich, die Gemeinde und die Gesamtgesellschaft - also die Schweiz.

Es zeigt sich, dass die Einstufung zentralerer Bereiche immer positiver eingeschätzt wird als die Einstufung peripherer Bereiche, allerdings mit der Ausnahme der Bewohner von Valendas, die die zukünftige Entwicklung ihrer Gemeinde akzentuiert als pessimistisch beurteilen. Vor allem aber zeigt sich, wie sich die kommunale Entwicklung im Falle von Valendas auswirkt: auch die zukünftige Entwicklung der eigenen sozialen Lage sowie diejenige der Gesamtgesellschaft werden von den Bewohnern von Valendas weit pessimistischer gesehen, als dies die Bewohner anderer Gemeinden tun: das heisst, die pessimistische Zukunftsperspektive in bezug auf die Gemeinde wird auf andere Bereiche übertragen.

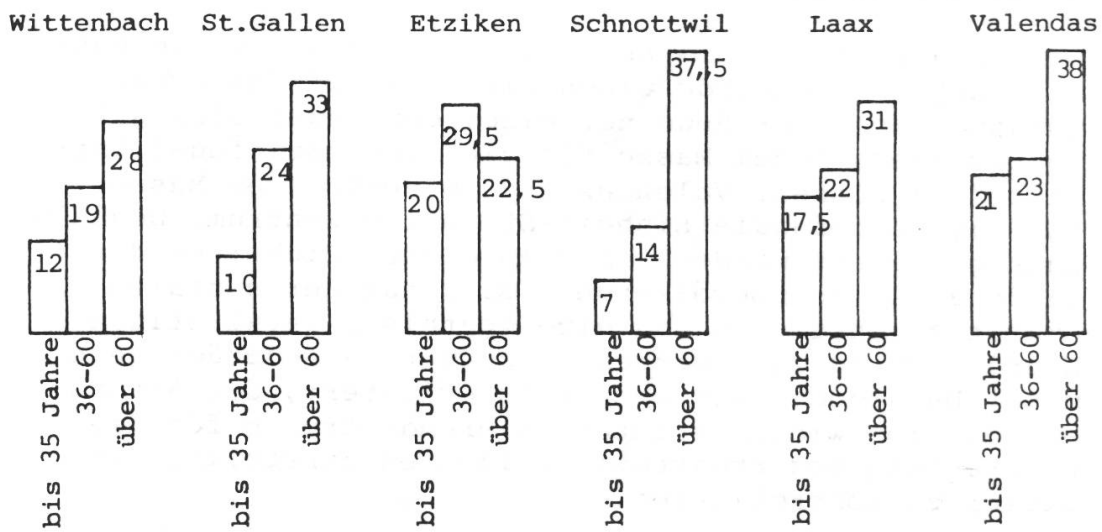
Einschränkungen des Erwartungshorizontes führen zu Einschränkungen des Handlungshorizontes, d.h. die pessimistische Zukunftsperspektive wirkt lähmend auf aktionsorientiertes Handeln. Resultante dieses Prozesses ist ein innerer Rückzug aus der bedeutsamen sozialen Umwelt und damit eine fatalistisch-apathische Grundstimmung gegenüber den Ereignissen im sozialen Raum. Je negativer die Zukunft der verschiedenen Bereiche des sozialen und physischen Raumes beurteilt wird, desto grösser ist die Tendenz, sich aus dem sozialen Raum zurückzuziehen und sich zu isolieren. Darstellung 9 weist diesen Sachverhalt deutlich nach.

Wie im vorhergehenden Abschnitt gezeigt, hat die Entwicklung der Gemeinde einen Einfluss auf den Erwartungshorizont der Bewohner einer Gemeinde; dies gilt in besonders hohem Masse für die sich soziefugal entwickelnde Einheit Valendas und in geringerem Masse für die soziefugale Einheit St.Gallen-Zentrum. Deshalb kann gefolgert werden, dass in diesen Einheiten die Tendenz der Wohnbevölkerung, sich aus der sozialen Umwelt zu entziehen und eine apathisch-fatalistische Grundstimmung zu erwerben, besonders ausgeprägt sein muss. Da jedoch, wie ebenfalls erläutert, der Altersstatus eine wichtige intervenierende Grösse für die Beurteilung des Erwartungshorizontes darstellt, ist dieser zu kontrollieren.

Darstellung 9: Die Zukunftsperspektive der Bewohner der sechs Untersuchungsgemeinden und ihr Einfluss auf den Rückzug⁹⁾ aus der bedeutsamen sozialen Umwelt

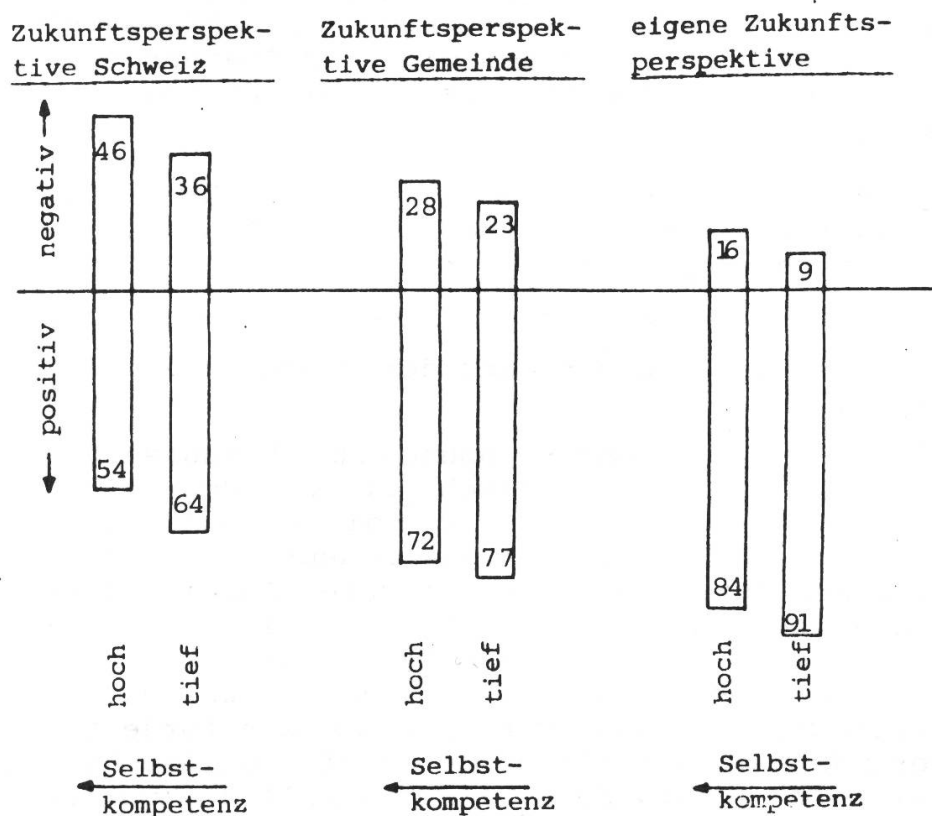


Darstellung 10: Der prozentuale Anteil der Wohnbevölkerung mit hoher Rückzugstendenz⁹⁾ unter Kontrolle des Altersstatus in den sechs Untersuchungsgemeinden



Für das Alterssegment der über 60jährigen wird die Folgerung klar bestätigt: der Anteil der über 60jährigen mit hoher Rückzugstendenz ist in der soziofugalen Einheit konsistent höher als derjenige in der jeweiligen soziopetalen Komplementäreinheit. Für das jüngste Alterssegment gilt dies lediglich für das komplementäre Paar in der Bergregion. Allgemein erweist sich, wie erwartet, die fatalistisch-apathische Grundstimmung in der Bevölkerung der Gemeinde Valendas als besonders vorherrschend; 88,5% der Bewohner weisen dort hohe und mittlere Rückzugstendenzen auf, während in der soziopetalen Einheit Wittenbach der entsprechende Prozentsatz 75,0% beträgt.

Darstellung 11: Der Zusammenhang zwischen der Zukunftsperspektive ⁸⁾ und der Kompetenz ¹⁰⁾, die Ereignisse der soziopolitischen Umwelt beeinflussen zu können.



Zukunftspessimismus, durch die Entwicklungsrichtung einer Gemeinde verstärkt, und der damit verbundene Rückzug aus der sozialen Umwelt wirken sich in positiver Rückkoppelung vermittelt auf die Selbstkompetenz der Individuen aus. Durch die positive Rückkoppelung entsteht eine Art von Zirkel von stagnierender Entwicklung einer räumlichen Einheit zu pessimistischer Zukunftswahrnehmung, zu Aktionsparalysierung und schliesslich zu einer tiefen Einschätzung der Eigenkompetenz, auf

die soziokulturelle und soziopolitische Umwelt einwirken zu können; dieser Sachverhalt verstärkt wiederum den Zukunftspessimismus.

Wandel von Gemeinden und seine Auswirkung auf die Teilnahmemuster der Bewohner am öffentlichen Leben

Wandel von Gemeinden spiegelt sich nicht nur in Wahrnehmung und Bewusstsein ihrer Bewohner, prägt nicht nur ihre Orientierungs- und Handlungshorizonte, sondern auch ihr faktisches Verhalten.

Im folgenden wird das soziale und politische Teilnahmeverhalten in den Gemeinden betrachtet. Die Gemeinde ist nicht nur ein Ort von Naherfahrung, sondern auch der Praxis gegenüber sozialer Wirklichkeit. Aus dieser Wirklichkeit entspringen laufend Barrieren und Einschränkungen in der Verwirklichung von Bedürfnissen. Einschränkungen darin erzeugen wiederum Spannungen, gegenüber denen sich Individuen, soziale Gruppen und Schichten verhalten.

Soziefugale, aber auch extreme soziopetale Entwicklungen - so lautet die Leithypothese dieses Abschnittes - gefährden in unterschiedlicher Weise,

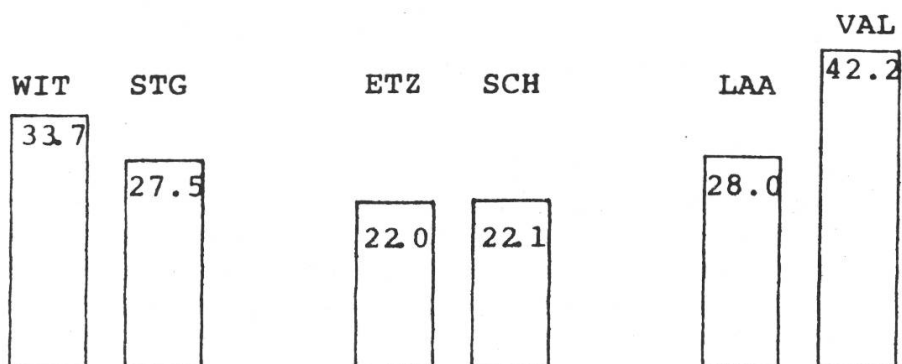
- die objektiven Bedingungen in einer Gemeinde, sowie
- die subjektiven Dispositionen der Bewohner einer Gemeinde,

auftretende Konflikte und Spannungen nach aussen gerichtet, kollektiv und politisch artikulieren und lösen zu können. Mit anderen Worten, die in der schweizerischen politischen Kultur zentrale Bedeutung der Gemeinde als Ort der sozialen und politischen Auseinandersetzung und Teilnahme wird in erster Linie durch soziefugale, aber auch extreme soziopetale Entwicklungen gefährdet oder gar blockiert. Blockierung kollektiver und politischer Umsetzung von Spannungen erfordert deren Verdrängung oder Lösung auf individuellem Niveau. Daraus wiederum folgt, dass im Extremfall die politische Fähigkeit der Gemeinde zu Selbstverwaltung und Selbstorganisation gegenüber Problemen gefährdet oder verloren gehen kann.

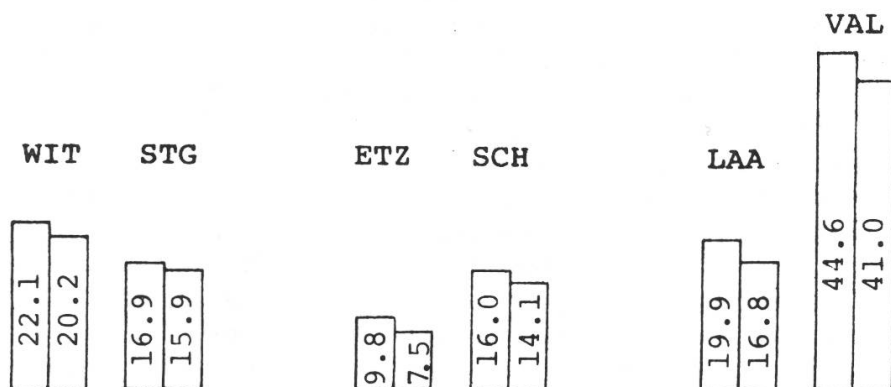
Wie aus Darstellung 12 ersichtlich, zeigt die soziopetale Agglomerationsgemeinde Wittenbach wie auch die soziefugale Berggemeinde Valendas die höchste Apathie gegenüber der Teilnahme am kommunalen und überkommunalen politischen Leben.

Darstellung 12: Politische Apathie als politisches Desinteresse, Stimmabstinenz auf kommunaler und überkommunaler Ebene in den sechs Untersuchungsgemeinden.

a) politisches Desinteresse¹¹⁾



b) Stimmabstinenz¹²⁾ auf Gemeindeebene (links) und Kantons- oder Bundesebene (rechts)



Bemerkenswert ist wiederum die Tatsache, dass die beiden 'stabilen' Mittellandgemeinden gleichzeitig die aktivsten Teilnahmefelder am öffentlichen Leben zeigen.

Die Erklärung der Teilnahmemuster indessen ist für die Agglomerationsgemeinde und die soziefugale Berggemeinde verschieden:

- In der soziopetalen Agglomerationsgemeinde verringert besonders die Entflechtung zwischen ökonomischer Aktivität und Wohnstandort das Interesse an politischer Teilnahme: die Arbeit vermittelt politisches Interesse, Arbeitsort und Ort der politischen Teilnahme sind

hier jedoch segregiert. In einer touristisch sozio-petalen Gemeinde ist hingegen diese Bedingung nicht erfüllt, im Gegenteil kommt es hier zu einem Zuwachs ökonomischer Aktivitäten und gleichzeitig zu einer Zunahme und grösserer Sichtbarkeit sozialer Gegensätze. Gleichzeitig wirkt in Agglomerationsgemeinden das Kontaktdefizit hemmend auf die politische Partizipation.

- In der soziofugalen Gemeinde Valendas dagegen bewirken subjektiv die fatalistisch-pessimistische Disposition und objektiv die Abflachung sozialer Gegensätze sowie der Verlust der ökonomisch wie politisch aktiven Bevölkerungsschichten eine Abnahme der Teilnahme am öffentlichen Leben.

5. ZUSAMMENFASSUNG UND FOLGERUNG

Der markanteste Wandel von Gemeinden der Schweiz im Zeitraum von 1950 - 1970 lässt sich durch die Begriffe 'Desagrarisierung' und 'Agglomerisierung' umschreiben. Empirisch erweist sich, dass beide Wandlungsprozesse in Zusammenhang mit Veränderungen des Verkehrssystems stehen. Der rasche Wandel von Gemeinden erfordert von ihren Bewohnern erhebliche Anpassungsleistungen. Obwohl den präsentierten Daten nur ein exemplarischer Charakter zukommt und somit Verallgemeinerungen kaum zulässig sind, zeigt sich, wie sehr vor allem die soziofugale Entwicklung von Gemeinden Wahrnehmung und Verhalten der Bewohner prägt. Insbesondere schlägt sich in pauperisierenden Berggemeinden die pessimistische Entwicklungsperspektive in politischer und sozialer Apathie nieder. Indessen erzeugt auch die sozio-petale Entwicklung von Gemeinden spezifische Spannungssituationen für ihre Bewohner; so werden Gegensätze von alter und neuer Bevölkerung, von bestehenden und neuen Berufsrollen geschaffen, Gegensätze, welche die Klassen-/Schicht-Differenzierung akzentuieren.

Zwar ist in der Untersuchungsanlage der empirische Nexus zwischen Verkehrssystem - sozioökonomischem Wandel - soziokulturellen und soziopolitischen Begleitphänomenen nicht geschlossen, doch legen die Ergebnisse den Schluss nahe, dass dem Verkehrssystem in Kombination mit weiteren Faktoren auch heute noch eine standortlenkende Funktion zukommt. Neben dieser Lenkungs-funktion von Standorten ist aber das Verkehrssystem auch in seiner sozialen Funktion zu sehen. Vor allem in isolierten Berggebieten und in Agglomerisationsregionen kommt der Politik der Förderung öffentlicher

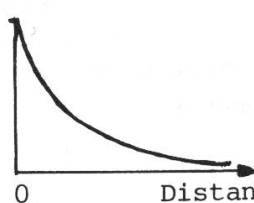
Nahverkehrserschliessung eine wichtige Bedeutung zu, um räumliche Mobilität auch älteren, residentiell gebundenen und weniger privilegierten Bewohnern zu ermöglichen.

Hans-Peter Meier
 Werner Meyer
 Richard Müller
 Soziologisches Institut
 der Universität Zürich
 Forschungsabteilung
 Wiesenstrasse 9
 8008 Zürich

ANMERKUNGEN

1. Im ersten Fall ist die Politik von Gemeinden, Gemeindeverbänden und Kantonen zur Ansiedlung bestimmter ökonomischer Funktionen auf ihrem Territorium als entscheidende Variable mit-einzubeziehen; damit werden aber Handlungsmöglichkeiten politischer Akteure in einer kapitalistischen Wirtschaft überschätzt.
2. Zur formalen Fassung dieses Zusammenhanges vergleiche Richardson, 1971, und Alonso, 1972.
3. Interaktion ist hier sehr allgemein aufgefasst und schliesst auch solche zwischen Individuen und Organisationen sowie Interaktionen zwischen Organisationen ein.
4. Formale Fassung des Verkehrsgunstkonzeptes:

$$VG_j = \sum_i (p_{ij} \cdot I_i)$$

I_i → Anzahl Interaktionspartner am Ort i
 p_{ij} → Wahrscheinlichkeit, dass mit einem Interaktionspartner am Ort i über die Distanz $i-j$ hinweg eine Interaktion zustande kommt
 Annahme: p_{ij}

 \sum_i → Summe über alle Punkte in der Umgebung von j inklusive j
 VG_j → Verkehrsgunst eines Ortes j

5. Operationale Erfassung im Fragebogen: Kategorisierte Antworten auf die offene Frage: "Was hat sich eigentlich da in in den letzten Jahren am meisten verändert?"
6. Operationale Erfassung im Fragebogen: Antworten auf geschlossene Frage: "Hat die Entwicklung der Gemeinde im ganzen eher genützt oder eher geschadet?"
7. Operationale Erfassung im Fragebogen: Antworten auf offene Frage: "An was denken Sie zuerst, wenn Sie das Wort 'Gemeinde' hören?" Die Vorstellung von Gemeinde als lokalem Wesensverband umfasst sämtliche Antworten, die a) die Gemeinsamkeit und Vertrautheit mit dem jeweiligen Kontext betonen und b) den Mitgliedschaftsstatuts und Eigengruppensymbole hervorheben. Die Vorstellung von Gemeinde als lokalem Zweckverband umfasst sämtliche Antworten, die a) den Verwaltungsaspekt und b) den Selbstverwaltungsaspekt betonen. Konkretistische Vorstellungen umfassen Antworten, die sich direkt oder konkret auf den jeweiligen Kontext beziehen, ohne eine inhaltliche oder funktionale Aussage zu enthalten.
8. Operationale Erfassung im Fragebogen: Einstufungswerte auf einer den Befragten vorgelegten Hell-/Dunkel-Skala; dabei waren die Zukunftsperspektive für die eigene Person, Gemeinde und die Nation einzustufen.
9. Operationale Erfassung im Fragebogen: Additiver Index der Antworten auf folgende Fragen:
 - "Kommen Sie sich da im Leben von ... eher als Zuschauer oder Mitspieler vor?"
 - "Es hat nicht viel Sinn, grosse Pläne zu machen, weil im Leben sowieso alles kommt, wie es muss."
10. Operationale Erfassung im Fragebogen: Additiver Index der Antworten auf folgende Fragen:
 - "In der heutigen Welt muss man sich einfach immer mehr auf Fachleute verlassen."
 - "Würde es Ihnen etwas ausmachen, da in ... vor versammelter Gemeinde zu reden?"
11. Operationale Erfassung im Fragebogen: Prozentsatz der Antwort "überhaupt nicht" auf die geschlossene Frage: "Interessieren Sie sich stark, nicht so stark oder überhaupt nicht für Politik?"
12. Operationale Erfassung im Fragebogen: Prozentsatz der Antworten "nie" auf die Fragen: "Wie oft nehmen Sie an Gemeindeabstimmungen teil? Praktisch immer, gelegentlich oder nie?"... "und wie ist es mit kantonalen und eidgenössischen Abstimmungen?"

BIBLIOGRAPHIE

- Alonso W. (1972): A Theory of Urban Land Market. In: The City: Problems of Planning. Murray S. (Hg.), Harmondsworth, Middlesex.

- Arbeitsgruppe Verkehrssystem und Gesellschaft (1976): Auswirkungen der Veränderungen des Verkehrssystems auf die sozioökonomische Entwicklung räumlicher Einheiten der Schweiz. Bern (Berichtband A)
- Arbeitsgruppe Verkehrssystem und Gesellschaft (1976): Regioneneinzelfallstudien. Bern (Berichtband B)
- Arbeitsgruppe Verkehrssystem und Gesellschaft (1976): Gesellschaftliche und psychosoziale Auswirkungen von verkehrssysteminduziertem Wandel von Gemeinden am Beispiel der Entwicklung von sechs Gemeinden. Bern (Berichtband C).
- Arbeitsgruppe Verkehrssystem und Gesellschaft (1977): Analyse der regionalwirtschaftlichen und gesellschaftlichen Auswirkungen des Verkehrssystems. Bern (Kurzfassung des Schlussberichtes)
- Durkheim E. (1977): Ueber die Teilung der sozialen Arbeit. Frankfurt a.M., p.296-323.
- Richardson H.W. (1971): Urban Economics. Harmondsworth, Middlesex, S. 56-64.
- Schnore L.F. (1958): Social Morphology and Human Ecology. In: American Journal of Sociology, vol. 63, p. 620-634.
- Tallmann I., Morgner R. (1970): Life-Style Differences Among Urban and Suburban Blue-Collar Families. In: Social Forces, 48, no. 3, p.334ff.

