

Zeitschrift: Wohnen
Band: 74 (1999)
Heft: 4: Ich bin Brien. Wer spielt Ball mit mir?

Artikel: Vom Pendeln : eine Lebensform im ausgehenden 20. Jahrhundert
Autor: Hartmann, Stefan
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-106725>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

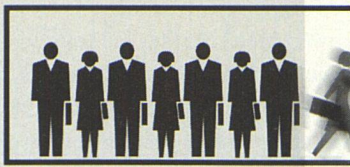
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.10.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Vom Pendeln

Eine Lebensform im ausgehenden
20. Jahrhundert. Versuch einer
Annäherung.

Text: Stefan Hartmann

Illustration: Markus Galizinski

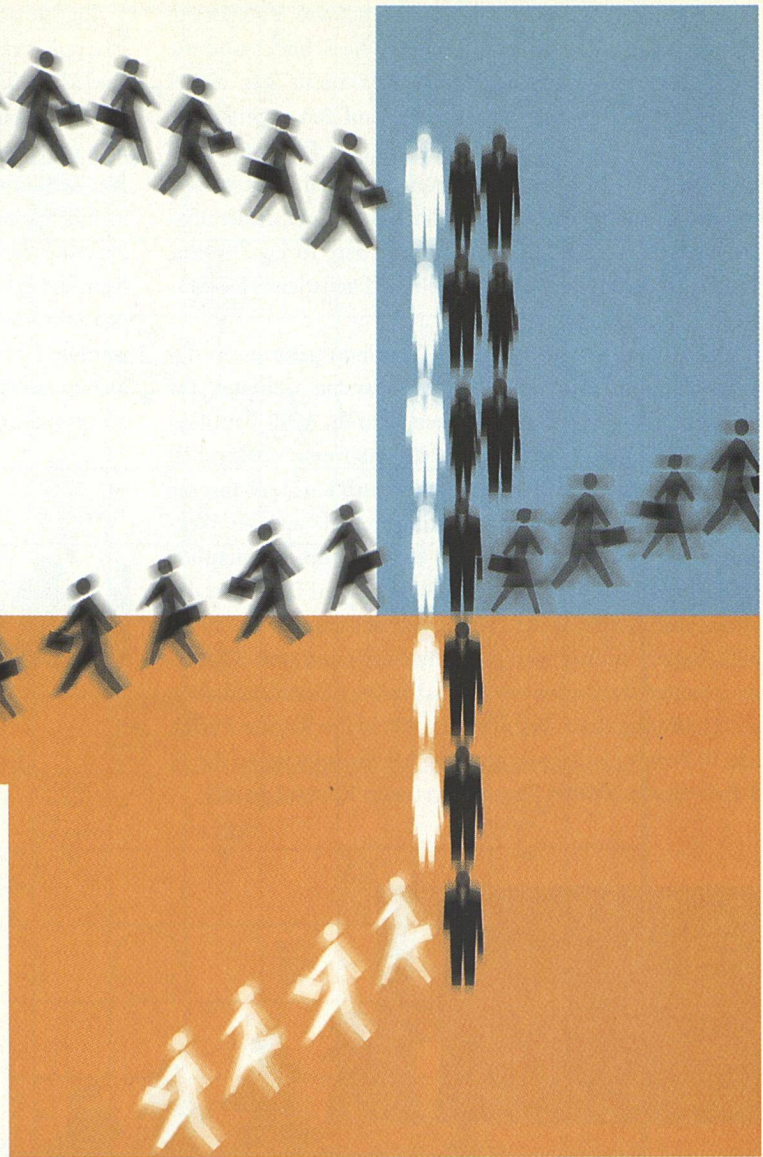


Frühstück mit Staumeldung. Jeden Morgen dasselbe Ritual am Radio: Die Blechlawinen stehen, an der Rosengartenstrasse und am Brüttseller Kreuz. Was auffällt: die Meldungen werden immer umfangreicher – Natel sei Dank, denn viele Stauopfer machen sich einen Sport daraus, der Verkehrsleitzentrale per Handy den Stau zu melden. Der Stau geht an die Nerven und ist volkswirtschaftlich ein happiger Posten: Allein in der Stadt Zürich verursacht er 80 Millionen Franken Kosten im Jahr.

Nur 19 von 100 Kilometern werden hierzulande mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Anders gesagt: Fast 80 Prozent der gefahrenen Kilometer werden mit dem Auto bewältigt. Und wenn wir schon beim Aufzählen sind: Zwei Drittel der Männer und fast die Hälfte der Frauen benutzen für ihren Arbeitsweg ein privates motorisiertes Verkehrsmittel. Drei Viertel der Haushalte sind motorisiert, manche mit zwei und mehr Fahrzeugen.

Seit vier Jahren schwimme auch ich im Pendlerstrom. Ich hab's gut: sechsmal die Stunde eine S-Bahn nach Zürich, die S 5 schafft den Weg in 12 Minuten. Von der Haus- zur Bürotür sind es gerade 35 Minuten; hin und zurück also täglich 70 Minuten. Damit liege ich gut im Schnitt: Schweizer und Schweizerin sind pro Tag mit Bahn oder Auto durchschnittlich 84 Minuten für Arbeit und Freizeitbetätigung unterwegs.

Von wegen: Freizeit und Sport erzeugen werktags mit Abstand den meisten Autoverkehr, nämlich 52%, gefolgt von den Arbeitspendlern mit 25%. Für den Rest (23%) ist dann der Geschäftsverkehr (Verkehr während der Arbeitszeit) verantwortlich. Bei sinkender Arbeitszeit wird vermutlich die private Freizeitmobilität weiter zunehmen.

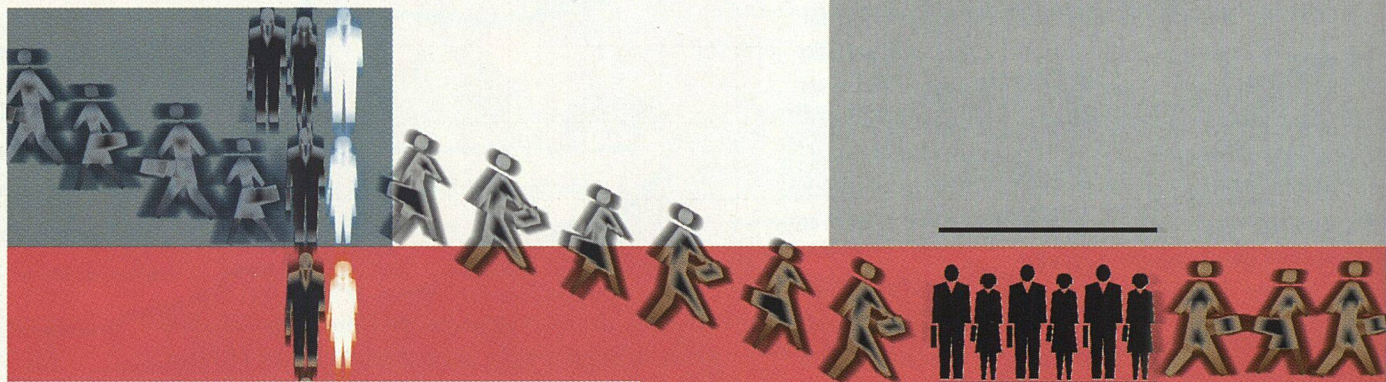


Später an der Bushaltestelle: Der Bus zum Bahnhof Uster ist längst in Sicht, allein die Kolonne der privaten PWs – mit lauter Einzelpersonen besetzt – verhindert ein zügiges Vorankommen. Das rettende Verkehrsmittel vom Aussenquartier ins Zentrum ist und bleibt halt das Velo. Am Bahnhof ist Warten angesagt; die S 5 hat drei Minuten Verspätung. Die Durchsage tönt besänftigend. Einmal im Jahr verteilt das Bahnhofpersonal gar frische Gipfeli an die Zugpassagiere, zur Hebung der Laune, wie man annehmen darf.

Zeit, sich diskret umzusehen. Aufgrund des Mienenspiels lassen sich Mutmassungen über die Befindlichkeit der Pendler-Leidensgenossen und -genossinnen anstellen. Der Bänkler schlägt zielgenau den Wirtschaftbund der NZZ auf und prüft, etwas hektisch, wie mir scheint, die Aktienkurse auf der Börsenseite. Der Mittelschüler schlurft verschlafen daher. Die Geschäftsfrau meditiert in den grauen Morgenhimmel. Wir sind eine verschworene Pendlergemeinde. Man kennt den Nachbarn, der jeden morgen auf dem stets gleichen Perronabschnitt steht, um sich eine gute Ausgangsposition für den Run auf die Türe zu sichern. Wie in der Metro.

Im Zug gibt es am Morgen grundsätzlich drei Kategorien. Jene, die mit der Zeitung rascheln, die Schläfer und die Gedankenversunkenen. Schnarcht da nicht gar einer? Jedenfalls: gesammelte Konzentration auf den Arbeitsplatz, der sich mit 120 Stundenkilometern nähert. Die Landschaft mit den rasch schwindenden grünen Lücken fliegt vorbei. Allenthalben entstehen entlang der S-Bahnlinie, dieser neuen Wirtschafts- und Lebensader vor den Toren Zürichs, Wohnüberbauungen, Golfplätze und Dienstleistungsbauten.

Das Glattal und das Zürcher Oberland gehören in der Gross-Agglomeration zu den attraktivsten Gebieten für Familien, die Zürich den Rücken kehren. 4000 Familien zogen 1996 aus Zürich weg (2450 nahmen wieder neu Wohnsitz). Als Grund für den Exodus aufs Land gab fast die Hälfte ein «unbefriedigendes Wohnumfeld» an. Der Wegzug mit der Entmischung von Wohn- und Arbeitsplatz erzeugt natürlich Zupendler: In drei von fünf Fällen hat der «Hauptverdienende» der Familie den Arbeitsplatz in Zürich beibehalten. Immer weniger Schweizerinnen und Schweizer arbeiten dort, wo sie wohnen. Die Pendlerströme haben seit Eröffnung des S-Bahnnetzes 1990 in der Region Zürich um 30 Prozent zugenommen. Täglich transportieren die 14 S-Bahnlinien 200 000 ZupendlerInnen hin und zurück.



Es kostet eine gewisse Überwindung, die Leute anzusprechen, mit denen man jeden Morgen schweigend und frierend auf dem Bahnsteig wartet und eigentlich gerne etwas plaudern würde. In einigen Fällen habe ich das tatsächlich auch geschafft: Der Lebensmittelingenieur, die Architektin, der Geologe, der Feinmechaniker. So lässt sich die Wartezeit mit ein paar Worten verkürzen. Ein Lächeln hat mir auch schon einen schlechten Tag gerettet. Die Laune kann allerdings ganz schnell ändern, wenn die S-Bahn im Zürichberg-Tunnel steckenbleibt, weil der Bahnhof Stadelhofen überlastet ist. Wird die Toleranzschwelle von drei Minuten überschritten, werden die Blicke unruhig, da und dort wird ein Maulen hörbar. Sollte sich dann herausstellen, dass gar eine Lok oder ein Stellwerk – diese elektronischen Wunder – schlapp macht, ist die Morgenstimmung im Eimer. Dabei erhöht die Elektronik unsere Sicherheit; das dichtbefahrene Bahnnetz ist allerdings auch bedeutend anfälliger geworden.

Zürich ist ein Magnet: die wichtigste Wirtschaftsmetropole der Schweiz bietet 313 000 Teil- und Vollzeitstellen (bei 340 000 EinwohnerInnen). Der Ausbau der Infrastruktur für den öffentlichen wie für den privaten Verkehr ist in den vergangenen zehn Jahren ständig verbessert worden. Der Zeitaufwand für den Arbeitsweg in die Stadt Zürich ist immer kleiner geworden. Arbeitgeber und Staat bevorteilen dabei das Autofahren tüchtig: Je nach Bodenpreisen und Komfort schlägt ein Parkplatz mit 1200 bis 3500 Franken pro Jahr zu Buch – Kosten, die notabene nicht überwältigt werden. Üppig sind auch die Fahrtkostenabzüge des Autohalters bei den Steuern – Luftverschmutzung und Gefährdungspotential des Autos sind nach wie vor gratis.

Glücklich, einen letzten Sitzplatz ergattert zu haben! Wenn jetzt nur nicht die Türe klemmt! Abgespannte Gesichter freuen sich auf den Feierabend. Die graue, lärmige Stadt bleibt hinter uns. Pendleralltag – raus ins Grüne im Schnellzugstempo. Denn zurück zur Natur geht kaum jemand zu Fuss. [eXtra]