

Wir greifen heraus

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art**

Band (Jahr): **53 (1966)**

Heft 11: **Bauten für Wissenschaft, Verwaltung, Geschäft**

PDF erstellt am: **24.09.2024**

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.

férait qu'à une logique supérieure, me pardonnait-il mon rapprochement aux possibilités exécutives des Hindous et mon travail en équipe avec eux? Ces façons de travailler que je découvris en Inde m'ont finalement appris à m'estimer, après tant d'échecs en France.

Chandigarh était pour nous deux en quelque sorte une clairière dans la jungle humaine. Le Pandit Nehru était notre dernier bastion, il nous protégeait parce qu'il avait compris l'enjeu. Les œuvres de Le Corbusier nous ont mis devant des problèmes d'exécution presque insurmontables dans le cadre technique, ethnique et économique du pays. J'ai beaucoup réfléchi ... eh bien, pour finir, je suis sûr que Le Corbusier avait raison ... La commodité, l'état de subsistance ne sont pas solutions ... Il fallait engager la lutte pour un état de civilisation ...»

Wir greifen heraus

Gedanken zum Begriff des Zeitbudgets

Wir werden in der Stadt- und Regionalplanung nicht darum herumkommen, außer mit Geld noch mit anderen Werten zu rechnen und das Verhalten der Menschen in Städten nicht nur nach finanziellen Überlegungen zu erklären.

In vielen Fällen ist Geld genug da. Was fehlt, ist die Zeit, einen vernünftigen Gebrauch von diesem Geld zu machen. Das gilt für den Angestellten, der von seinem Chef eher ein Auto als Gratifikation für langjährige Dienste erhält als die Zeit,

damit in die Ferien zu fahren (Zeit hat der Chef selbst keine).

Es gilt aber auch für den Finanzminister, der sich nicht etwa deshalb einer sogenannten «Finanzklemme» entgegenreiben sieht, weil er kein Geld hat, sondern weil er keine Zeit hat, das Geld, das er hat, planmäßig einzusetzen. Es kann nicht übersehen werden, daß Zeit heute ein gesuchteres Kapital ist als Geld. Ein Kapital, das eine obere Grenze hat und perfiderweise durch unsere Handlungen nur verringert, allerhöchstens erhalten, aber niemals vermehrt werden kann.

Wir können uns deshalb fragen, ob die Stadt- und Regionalplanung ökonomisch bloß in bezug auf Geld oder vielleicht auch in bezug auf Zeit sein sollte. Wenn wir nur die Ökonomie des Geldes gelten lassen, werden wir viele Phänomene, die aufzuklären heute von großem Nutzen wäre, nie verstehen (zum Beispiel, die Tatsache, daß der Besitzer eines Autos entgegen allen finanziellen Berechnungen so oft das Auto und nicht das öffentliche Transportmittel wählt).

Im folgenden soll das «Zeitbudget» als ein dem finanziellen Budget ebenbürtiger Begriff für die Planung vorgestellt werden. Erreicht werden soll eine Maximierung der freien Zeit: jener Zeit, deren Verwendung *nicht* vorbestimmt ist.

Wir stützen uns dabei im wesentlichen auf den Bericht einer Studiengruppe, die das Centre de Recherche d'Urbanisme in Paris unter der Leitung von Prof. Pierre George eingesetzt hat, um Kenntnis von den für den Urbanismus relevanten Bedürfnissen und Wünschen der Menschen und sozialen Gruppen zu erhalten. Dieses weite Gebiet ist bis heute noch kaum in Angriff genommen worden, und wer forscht, versucht deshalb, Schlüsselfragen zu formulieren, deren Beantwortung möglichst große Räume der Erkenntnis öffnet.

Das Zeitbudget

Betrachten wir das Zeitbudget einer verheirateten, berufstätigen Frau ohne Kinder, so sehen wir unsere eingangs erwähnten Vermutungen bezüglich Zeitknappheit bestätigt.

8 Stunden fordert die Arbeit; $10\frac{3}{4}$ Stunden fordert die Biologie (Schlaf, Essen und Körperpflege). Bleibt ein dritter Abschnitt von $5\frac{1}{4}$ Stunden, der im hier angeführten Beispiel wie folgt ausgefüllt wird: $2\frac{1}{2}$ Stunden Haushalt, $1\frac{3}{4}$ Stunden Unproduktivität (zur Hauptsache die «verlorene» Zeit im Verkehr) und nur 1 Stunde wirkliche Freizeit. (Natürlich hat die Hälfte der Menschheit, die Männer, eine längere Freizeit, dafür aber viele verheiratete Frauen mit Kindern eine noch kürzere Freizeit.)

Die $18\frac{3}{4}$ Stunden, die zur Erhaltung des Lebens notwendig sind, kann natürlich

die Stadt- und Regionalplanung nicht beeinflussen. Ein Ziel der Stadt- und Regionalplanung könnte es aber sein, auf die Einteilung des dritten Abschnittes des täglichen Zeitbudgets verbessernd einzuwirken. Durch eine bessere Organisation könnte sie sowohl die $2\frac{1}{2}$ Stunden Haushalt wie die $1\frac{3}{4}$ Stunden «verlorene Zeit» (vor allem die im Verkehr zugebrachte) reduzieren und damit die eigentliche Freizeit verlängern.

Wir sehen, daß neben den Geldkosten auch die Zeitkosten verringert werden können. Wie aber vergleichen wir die beiden?

Kann die Freizeit, nach dem Prinzip «Time is money», einfach in Geldbeträge umgerechnet werden? Vielleicht, aber unter großen Schwierigkeiten. Es gilt dabei verschiedene erschwerende Umstände zu beachten. Die Zeit eines Menschen läßt sich so lange bezahlen, als ihm eine genügende Menge Freizeit übrigbleibt. Je mehr dieser Rest aber zusammenschrumpft, um so teurer wird die Zeit des Menschen. Überstunden werden teurer bezahlt als Normalstunden, Sonntags- und Nachtstunden noch teurer als gewöhnliche Überstunden.

Wir sehen also, die Arbeitsstunden eines Menschen sind entgegen jeder Ware der Welt im Dutzend nicht billiger, sondern teurer, so daß der Preis auch nicht konstant bleibt, ja daß er nicht einmal nur linear, sondern asymptotisch ansteigt. Um den Preis einer Stunde zu berechnen, müßten wir wissen, ob es sich um die erste, die zweite oder am Ende um die vierundzwanzigste handelt, die der Mensch an diesem Tag verkauft.

Auf diese Differenzierung geht George nicht ein. Er rechnet mit Durchschnittswerten und erhält aus einer 100000 Proben umfassenden Untersuchung den Wert, den die Verkehrsteilnehmer einer im Verkehr verlorenen Stunde beimessen, nämlich 4,50 Francs oder ungefähr zwei Drittel ihres Stundengehaltes. Nach dem zuvor Erwähnten müßte dieser Wert bei einem gedrängten Stundenplan erhöht werden, ebenso nach Maßgabe der Dauer einer Reise im Verkehr. Zwei Stunden würden mit mehr als 9 Francs bewertet usw.

Die Untersuchung von George weist dafür auf eine andere Eigentümlichkeit hin, die die Umwandlung von Zeit in Geld erschwert. Er findet, daß für die für gewisse Tätigkeiten aufgewendete Zeit, vor allem für das Warten, ein viel höherer Wert eingesetzt wird. Er schreibt: «Les utilisateurs de l'autobus estiment que la durée réelle de l'attente, et surtout l'incertitude qui grève le passage des autobus, conduisent à tripler la valeur théoriquement prévue par les horaires.»

Die Kosten eines Transportes setzen sich dann also aus ganz verschiedenen Posten zusammen: aus effektiven Bar-

Das tägliche Zeitbudget



