

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 63 (1976)
Heft: 1: Arbeitsplatz - Arbeitsumwelt = Place de travail - Espace de travail

Artikel: Die Bedeutung von Arbeitsort und Arbeitsweg
Autor: Geiger, Martin
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-48547>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 13.01.2026

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

Die Bedeutung von Arbeitsort und Arbeitsweg

Von Martin Geiger

Wir hatten bereits in einer Reihe von anderen Untersuchungen¹ festgestellt, welch überragende Rolle der Arbeitsweg bei allen räumlichen Entscheidungen von Wirtschaft und Wohnbevölkerung spielt.

Es interessierte uns nun, an einem ganz konkreten Beispiel die Auswirkungen dieser Tatsache auf das räumliche Verhalten von Einzelpersonen zu untersuchen. Wir beobachteten dazu während mehrerer Monate die Bewegungen und räumlichen Entscheidungen der 2000 Beschäftigten eines Grossbetriebes des Dienstleistungssektors, welcher Arbeitsplätze sowohl in der City von Zürich wie auch in deren Aussenquartieren unterhält, und wendeten dabei verschiedene, sich ergänzende Forschungsinstrumente an – die Beobachtung von aussen, die Simulation und die Befragung. Da die Sozialstruktur der Beobachteten – Geschlecht, Alter, Beruf, Stellung und Zivilstand – weitgehend mit dem Gesamtdurchschnitt des Dienstleistungssektors übereinstimmt und auch die Wohnortverteilung auf Innenstadt, Aussenquartiere und Region beinahe proportional zur Gesamtbevölkerungsverteilung ist, könnte den gewonnenen Erkenntnissen durchaus eine gewisse Allgemeingültigkeit, jedenfalls als Hypothesen für weitere Untersuchungen, zu kommen.

Als Beispiel zeigen wir hier einen kleinen Ausschnitt aus den Resultaten. Dabei fassen wir vereinfachend zusammen, und wir beschränken uns auf die Beobachtung der Zufriedenheit der Beschäftigten mit ihrem Arbeitsweg in Abhängigkeit

- von der Transportzeit (in 5-Minuten-Einheiten von Tür zu Tür),
- vom Arbeitsort (in der City oder ausserhalb der City),
- von der Transportart (zu Fuss, Tram/Bus/Bahn, Auto, Umsteiger).

Die Relation Arbeitsweglänge – Zufriedenheit

In der Darstellung 1 haben wir für jede Arbeitsweglänge den entsprechenden Anteil an Zufriedenen aufgetragen und festgestellt, dass die Regressionslinie der sich ergebenden Punkteschar eine von oben links nach unten rechts abfallende Gerade ist, bei einem Korrelationskoeffizienten von -0,916. Wir nennen diese Gerade die «Zufriedenheitsgerade».

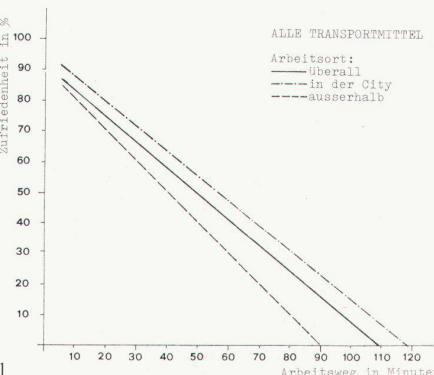
Das Resultat bedeutet, dass mit jeder zusätzlichen auf dem Arbeitsweg verbrachten Minute die Zufriedenheit sinkt. Dies widerlegt die Meinung, innerhalb eines bestimmten Radius (grosszügige Politiker sprechen von einer Stunde Reisezeit) spielt der Zeitverlust für den modernen Menschen keine Rolle.

In der Darstellung 1 können wir nun noch

nach Arbeitsort unterscheiden – City = strichpunktete Linie, ausserhalb der City = gestrichelte Linie. Dabei wird ganz deutlich: Wer in der City arbeitet, nimmt in der Regel einen längeren (einen zeitlich länger dauernden) Arbeitsweg in Kauf als der ausserhalb der City Arbeitende. Dies bedeutet eine Relativierung unserer ersten Feststellung: Wohl nimmt in jedem Fall die Unzufriedenheit mit wachsendem Arbeitsweg zu, bei Citybeschäftigte jedoch weniger rasch als bei nicht in der City Beschäftigte. Stellen wir zum Beispiel die Forderung auf, in einem Grossbetrieb müsse mindestens eine Zweidrittelsmehrheit mit ihrem Arbeitsweg zufrieden sein, so kann dies bei 30 Minuten durchschnittlicher Transportzeit nur dann erreicht werden, wenn der Betrieb seinen Standort in der City hat. Beträgt die durchschnittliche Reisezeit mehr als 35 Minuten, ist es überhaupt unmöglich, zwei Drittel der Beschäftigten zufriedenzustellen, gleichgültig, wo der Betrieb liegt. Senken wir die Zufriedenheitsanforderung auf 50%, so lässt sich die Transportzeit auf 55 bzw. 40 Minuten ausdehnen. Aber welcher Betrieb möchte mit nur 50% Zufriedenen arbeiten?

Zufriedenheitsunterschiede, die sich aus der Benützung der verschiedenen Transportmittel ergeben (Darstellungen 2 bis 5)

Für die City-Beschäftigten (kräftig ausgezogene Linie) stellen wir folgendes fest: Bei 15 Minuten Arbeitsweg sind die Fussgänger zu 95% zufrieden, die Tram-, Bus- und Bahnfahrer zu ungefähr 80% und die Autofahrer zu ungefähr 75%. Bei 45 Minuten Arbeitsweg sind die Fussgänger noch immer zu über 80% zufrieden, die Tram-, Bus- und Bahnfahrer aber nur noch zu ungefähr 60%, während die Autofahrer weit weniger als die Hälften Zufriedene aufweisen. Die Umsteiger treten überhaupt erst bei ungefähr 45 Minuten Transportzeit auf und sind hier noch etwas zufriedener als die Autofahrer.



Wir können aber auch die Höhenlage und die Neigung, der verschiedenen Zufriedenheitsgeraden miteinander vergleichen: Am zufriedensten sind die Fussgänger. Ihre Zufriedenheitsgerade liegt an sich schon am höchsten und sinkt mit zunehmendem Arbeitsweg am wenigsten ab. Im zweiten Rang finden wir auch hier die Tram-, Bus- und Bahnfahrer. Im dritten Rang aber finden wir die Autofahrer und erst ganz am Schluss die Umsteiger. Umsteiger sind Beschäftigte, welche von einem Transportmittel (zum Beispiel Auto) auf ein anderes (zum Beispiel Tram) wechseln müssen. In diese weit- aus unbeliebteste Kategorie gehört also auch das Konzept des Park and ride, welches vorschlägt, der Beschäftigte solle mit dem Auto bis in ein Aussenquartier fahren, dort das Auto den ganzen Tag unbenutzt stehenlassen und mit Tram oder Bus weiterfahren.

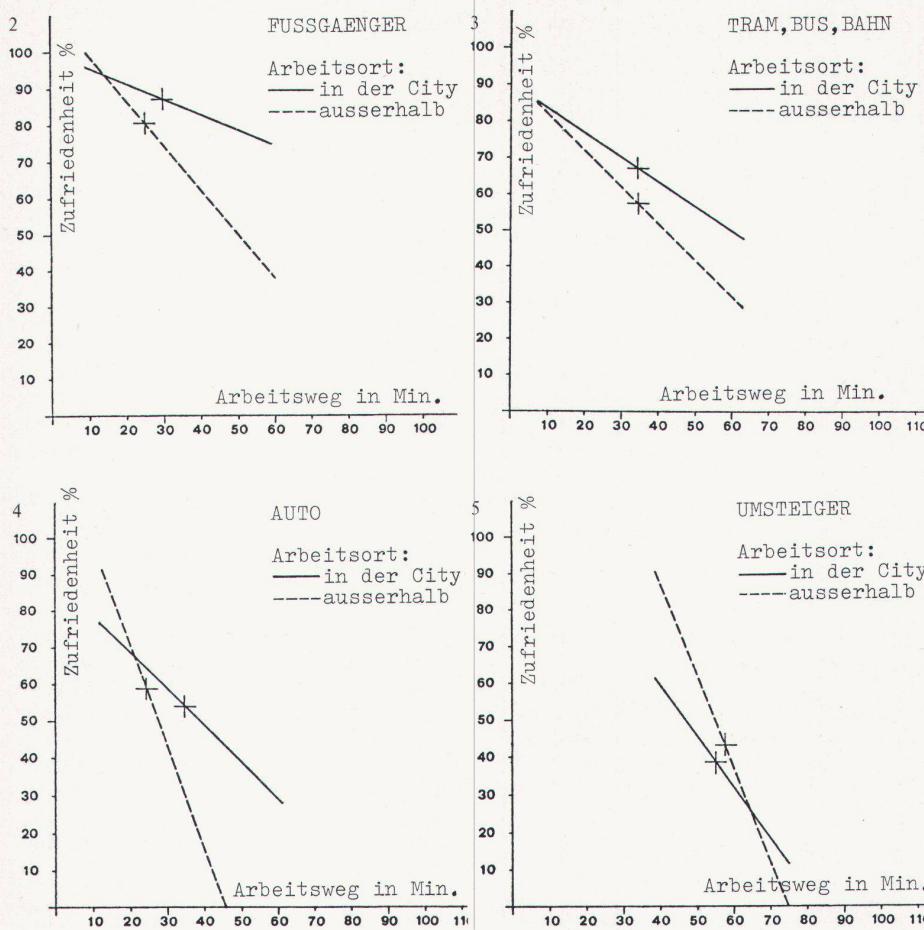
Zufriedenheitsbild der nicht in der City Beschäftigten (jeweils die gestrichelte Linie)

Hier sieht das Zufriedenheitsbild der Fussgänger schon wesentlich anders aus. Wohl liegt ihre Zufriedenheitsgerade auch hier noch am höchsten, aber ihre Neigung ist schon viel steiler. Sie ist sogar um etwas steiler als die Zufriedenheitsgerade der Tram-, Bus- und Bahnfahrer. Dieses Resultat bedeutet, dass die Zufriedenheit der Fussgänger nicht, wie oft idealisierend angenommen wird, allein der Befriedigung des Bedürfnisses nach frischer Luft und gesunder Bewegung entspringt. Ausschlaggebend ist vielmehr (wie übrigens die hier nicht behandelten Teile unserer Untersuchung bestätigen), wie viele andere Ziele während des Arbeitsweges angelaufen werden können. Von solchen Zielen (Einkauf, Verpflegung, Unterhaltung usw.) gibt es in der City mehr als an allen andern Standorten zusammengekommen. Das ist der Grund, weshalb der City, bei sonst gleichen Bedingungen, als Arbeitsort stets der Vorzug gegeben wird.

Auch die Zufriedenheit der ausserhalb der City beschäftigten Tram-, Bus- und Bahnfahrer liegt entsprechend tiefer. Am tiefsten aber liegt die Zufriedenheit der Autofahrer, deren Arbeitsort nicht in der City liegt. Bereits bei 30 Minuten ist sie unter 50% gesunken. Bei 45 Minuten Arbeitsweg ist sie überhaupt gleich Null.

Feststellung beim Vergleich der Zufriedenheitsgeraden der Umsteiger

Dieses Diagramm ist das einzige, in welchem die Zufriedenheit der ausserhalb der City Arbeitenden (bis zu 65 Minuten jedenfalls) höher ist als jene für die Citybeschäftigte. Der Grund



für diese scheinbare Abweichung der aus den übrigen Diagrammen gewonnenen Erkenntnisse betreffend die Beliebtheit der City ist folgender: Wenn ein City-Beschäftigter umsteigen muss, so liegt sein Umsteigepunkt logischerweise nicht in der City, denn das wäre ja bereits sein Ziel. Wenn hingegen ein ausserhalb der City Beschäftigter umsteigen muss, zum Beispiel von der Bahn auf das Tram, so liegt sein Umsteigepunkt in den weitaus meisten Fällen in oder sehr nahe bei der City. Wir haben festgestellt, dass ausserhalb der City zu arbeiten nicht beliebt ist. Bringt nun abef der Arbeitsweg mittels Umsteigens in der City die City doch wieder in die Reichweite des Beschäftigten, so fördert dies die Zufriedenheit sehr deutlich. Es darf allerdings nicht übersehen werden, dass die Zufriedenheitsgerade der ausserhalb der City beschäftigten Umsteiger doch bedeutend steiler ist als die der in der City beschäftigten Umsteiger. Dies röhrt daher, dass bei grosser Gesamtreisezeit ein Gang durch die City am Umsteigepunkt nicht mehr möglich ist und in diesem Fall doch wieder der City-Arbeitsort mit peripherem Umsteigepunkt bevorzugt wird.

Wo wohnen die Benutzer des öffentlichen Verkehrsmittels und wo die Benutzer des eigenen Autos? (Darstellung 6)

Die schwarzen Punkte bezeichnen die Gebiete, aus welchen mehr als 90% der Beschäftigten für den Weg zur Arbeit das öffentliche Transportmittel benützen. Je heller die Punkte, desto kleiner der Anteil an öffentlich transportierten

ist, dass der Mensch, dessen tägliches Zeitbudget an die natürlichen 24 Stunden gebunden ist², die im Verkehr verbrachte Zeit als verloren betrachtet und sie deshalb sehr hartnäckig, aber auch sehr differenziert zu minimieren trachtet. Daran wird zu denken sein, wenn neue planerische Konzepte und Leitbilder³ realisiert werden sollen, welche bisherige Beziehungsstrukturen grundlegend zu verändern suchen. Wie in der Hochkonjunktur einige Wohnungshersteller behaupteten, «der Mensch wohnt heutzutage überall», sind heute, in der Rezession, bereits Stimmen zu hören, welche behaupten, «der Mensch arbeitet überall». Beide Behauptungen benützen Notsituationen, um etwas Falsches als richtig zu erklären. Da aber eine Wohnung langfristig vermietet und ein Betrieb langfristig mit Personal versorgt sein muss, empfiehlt es sich, bei räumlichen Entscheidungen sich an die grossen Gesetzmässigkeiten und nicht an die mit der Konjunktur schwankenden Erscheinungen zu halten.

(Zwischentitel von der Redaktion)

Literaturhinweise

¹ Geiger, M.: «Die zeitlichen Bewertungsveränderungen von Standortgüten in städtischen Regionen.» 1973, ETH, Zürich.

² Siehe dazu: George, P.: «Le budget-temps.» Centre de la Recherche d'Urbanisme, Paris, 1965.

³ Wir denken dabei zum Beispiel an das Konzept der konzentrierten Dezentralisation, an die U-Bahn, an das Konzept des Park and ride und ähnliches: Siehe dazu auch Geiger, M.: «Simulationsmodelle, Instrumente zur Berechnung des Nutzens planerischer Massnahmen», in «Werk» 9/1972.

Geiger, M.: «Probleme der Erschliessung städtischer Regionen durch Massentransportmittel. Ein Vergleich Stockholm/Zürich», in «Werk» 6/1974.

