

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 4 (1991)
Heft: 7

Artikel: Erfahren statt überzeugen : Interview mit Jürgen Dietiker
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-119435>

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: 30.01.2025

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

t Tempo

Dass man sich schon seit langem Gedanken über je nach Situation optimale Fugenfüllungen und Steinanordnungen macht, zeigt auch das bereits erwähnte Buch von Friedrich Wilhelm Noll. 1911 wurden in München gerade erste

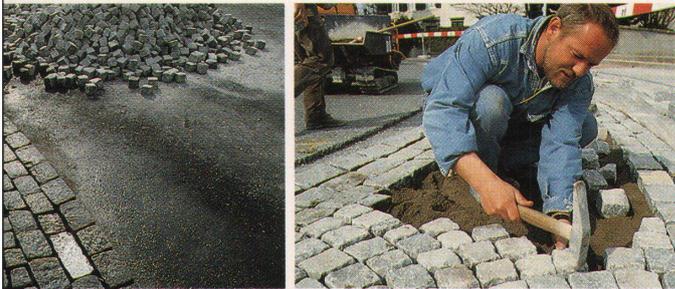


BILD: YVONNE GRISS

Die Arbeit des Pflästerers erfordert Fingerspitzengefühl.

Versuche mit einer Fugenfüllung aus Teer und Sand gemacht. Ob heutzutage eine Sand- oder eine Zementfuge gewählt wird, hängt oft auch von der Reinigungsart ab, denn Sandfüllungen würden bei einer maschinellen Reinigung rausgefegt. Und wer möchte schon einen grossen Dorfplatz mit dem Besen wischen? Bleibt die Frage, wie das die alten Römer und Babylonier gemacht haben.

MARGRIT BRUNNER ■

INTERVIEW

Erfahren statt überzeugen

Jürg Dietiker untersucht in einem nationalen Forschungsprojekt das Verkehrsverhalten: in Wettingen den Einkaufsverkehr, im Goms den Freizeitverkehr und in Zug den Arbeitsverkehr bei der Firma Landis & Gyr. «Hochparterre» wollte wissen, was der Nutzen solcher Forschung ist.

«Hochparterre»: Beschränken wir uns auf das Teilprojekt Arbeitsverkehr. Dieses Projekt läuft seit Anfang 1990. Dieses Frühjahr sind einen Monat lang zwei Kampagnen lanciert worden: Gratisbenützung aller öffentlichen Verkehrsmittel für Firmenangehörige und der Einsatz eines Schnellbusses. Haben Sie darauf bereits Echo?

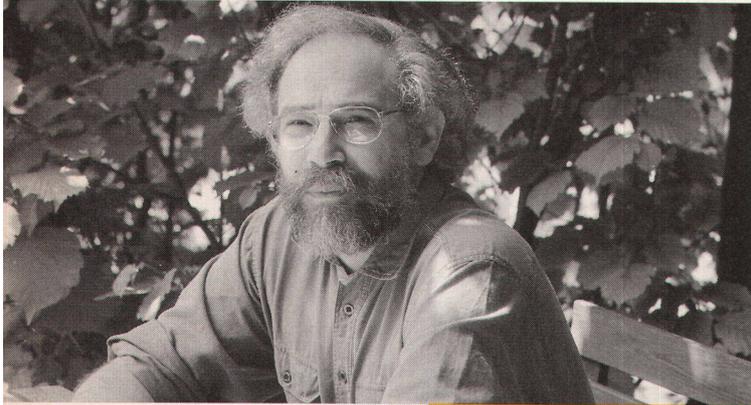
Jürg Dietiker: Die Reaktionen während der Aktion waren gut. Möglich wurden die beiden Versuchsmassnahmen dank der schriftlichen Umfrage bei den 6000 Angestellten im letzten Jahr, die gute Daten für den Versuch ergeben hat. Und die Einführung des Schnellbusses war möglich, weil im Frühjahr bei den Verkehrsbetrieben Kapazitäten frei sind.

HP: Sie betreiben sogenannte Aktionsforschung. Ein Vorgehen, das die Beschaffung und Auswertung von Daten verbindet mit Aktionen, die die Beteiligten zu verändertem Denken und Handeln anregen sollen. Wie beurteilen Sie diesen Ansatz jetzt, mitten im laufenden Projekt?

J.D.: Die Fragestellung heisst ja «Mobilitätsverhalten und praktische Möglichkeiten». Wir wollten ursprünglich nur mit ausgewählten Gruppen, ohne Zusammenhang zu Institutionen, zusammenarbeiten und Verhaltensänderungen ausprobieren. Aber im Verlauf der Arbeit hat sich gezeigt, dass wir veränderte Bedingungen schaffen müssen, wenn wir ein verändertes Verhalten einüben wollen. Und das ist ohne Zusammenarbeit mit Institutionen wie der Firma Landis & Gyr, dem Kanton Zug und den Verkehrsbetrieben gar nicht möglich. Aufgefallen ist uns dabei, dass diese Institutionen sich sehr abgeschlossen gezeigt haben, dass die persönliche Betroffenheit aber kaum vorhanden ist. Der gleiche Mann, der als Vertreter einer Institution engagiert mitarbeitet, setzt sich nach der Sitzung in seinen Mercedes und fährt nach Hause.

HP: Sind finanzielle Anreize – Nulltarif der öffentlichen Verkehrsbetriebe, Entschädigungen für gefahrene Velokilometer oder nichtbenutzte Parkplätze –, mit denen Sie bei der Belegschaft von Landis & Gyr arbeiten – überhaupt sinnvoll? Ist es nicht so, dass sehr viele Leute die Ausgaben fürs Auto ganz anders behandeln als alle anderen Lebenskosten? Oder verhält sich das aufgrund Ihrer Daten doch anders?

J.D.: Wir stellen schon fest, dass die Autokosten überhaupt nicht in Betracht gezogen werden. Wie emotional solche Einschätzungen sind, hat sich in der Umfrage gezeigt. Wir stellten zum Beispiel die Frage: «Was würden Sie machen, wenn Landis & Gyr Parkplatzgebühren erheben würde?» 300 haben geantwortet: «Ich würde sofort den Arbeitsplatz wechseln.»



In der Feinauswertung stellte sich heraus, dass mehr als ein Drittel in dieser Gruppe gar kein Auto besitzt. Aber das Bewusstsein über Zusammenhänge ist nicht vorhanden. Da machen wir uns als Planer Illusionen. Man nimmt zwar zur Kenntnis, dass «es Ozon hat», aber man spürt es ja nicht, und wenn man rote Augen hat, führt man es darauf zurück, dass man zu spät ins Bett gegangen sei. Die Motivation, etwas zu verändern, ist sehr klein. Der Leidensdruck fehlt. Verhaltensänderungen lassen sich nur bewirken durch praktisches Einüben, durch die Erfahrung, dass es geht. Und genau das wollen wir ausprobieren, darauf zielen eigentlich alle Aktionen im Rahmen unseres Projekts ab und nicht darauf, Veränderungen über Einsicht zu erwirken.

Ein weiterer Punkt: Ohne Beschränkungen geht es nicht. Aber wenn Einschränkungen unumgänglich sind, wollen wir dazu eine Verhaltenshilfe anbieten. Wenn bei Neubauten weniger Parkplätze gebaut werden dürfen, entsteht eine Diskrepanz zum heutigen Bedarf. Wird nun einer Firma diese Vorschrift gemacht, dann muss man ihr zeigen, wie sie dem Mobilitätsproblem ihrer Mitarbeiter begegnet.

Jürg Dietiker ist Verkehrs- und Raumplaner in Windisch. Er betreut, zusammen mit der Planerin und Psychologin Karin Lischner und dem Umweltberater Walter Wyss, das nationale Forschungsprojekt «Mobilitätsbedürfnisse – objektive und subjektive Faktoren zur Beeinflussung und Veränderung des Verkehrsverhaltens» im Rahmen des Nationalfondsprogramms «Stadt und Verkehr». Der Schlussbericht soll Ende 1991 vorliegen.

HP: Was würde passieren, wenn eine Firma ihre Parkplätze reduzieren muss und nichts weiter angeboten wird?

J.D.: Das gibt zunächst endlose Streitereien. Beratungsangebote in unserem Sinn können diese Streitereien vermeiden. Aber vor allem ist ein solcher Anlass günstig, eine Firma zu beeinflussen, dass sie die Probleme anpackt und nicht schlittern lässt.

HP: Können Sie genauer beschreiben, was ein Mobilitätsberater macht?

J.D.: Nehmen wir das Einfachste: Es gibt die Massnahmenpläne zur Luftreinhaltung mit Fristen und Grenzwerten. Für die Einführungs- und Übergangszeit müsste eine Stelle geschaffen werden, die über Möglichkeiten der Um-

setzung beraten und informieren kann. Woher soll Wissen sonst kommen?

HP: Müssen sich nicht auch die in den Firmen direkt Verantwortlichen etwas einfallen lassen? Und besteht bei Ihrer Methode nicht die Gefahr, dass der vielzitierte «Leidensdruck» von vornherein wieder entschärft wird – und schliesslich niemand gezwungen ist, das individuelle Verhalten zu ändern?

J.D.: Für die Firma ist der Leidensdruck ja da, also muss sie handeln. Und in einer Übergangszeit soll gezeigt werden können, wie vernünftiges Handeln aussehen kann. Es geht nicht um das Aufzeigen von Lösungen, sondern von Lösungswegen.

HP: Zurück zum Beispiel Landis & Gyr. Auf den ersten Blick sieht das Ergebnis über die Verteilung des Pendlerverkehrs nicht so schlecht aus – was machen Sie damit?

J.D.: Wenn bisher zwei Drittel der Leute mit dem öffentlichen Verkehrsmittel, zu Fuss und per Velo kommen und ein Drittel mit dem Auto, dann interessiert uns genau dieses Drittel. Es repräsentiert einen guten Durchschnitt. Jedem dritten Autopendler wäre das Umsteigen auf das öffentliche Verkehrsmittel bereits unter den gegenwärtigen Bedingungen zumutbar. Es geht darum, überall da etwas auszuschöpfen, wo etwas drinliegt. Die Firmenleitung hat ähnlich argumentiert. Sie sieht ihre Aufgabe jetzt darin, ihren Beitrag an die Verwirklichung des Massnahmenplans Luftreinhaltung zu leisten. Und das würde heissen: 20 Prozent weniger Verkehr bis 1994. Und diese 20 Prozent liegen natürlich beim Drittel der Noch-Autofahrer. ■