

Zeitschrift:	Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber:	Hochparterre
Band:	3 (1990)
Heft:	6
Artikel:	Gesucht : Forscherinnen : das Forschungsprojekt "Stadt und Verkehr" läuft an
Autor:	Jakob, Ursina
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-119216

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: 26.01.2026

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

Gesucht: Forscherinnen

«Stadt und Verkehr» heisst ein neues Forschungsprogramm des Nationalfonds. Zwölf Millionen Franken sind dafür vorhanden. Zwei Jahre lang liegen die Vorbereitungen, ein Viertel der eingereichten Projekte dürfen ausgearbeitet werden.

«Die Hauptfrage des Nationalfondsprogramms lautet: Was heisst qualitatives Wachstum konkret?» sagt Peter Güssler, Programmleiter und Planer mit eigenem Büro in Zürich. Sein wichtigstes Anliegen für diese Grossunternehmung ist, dass Lösungen nicht in technischen Innovationen gesucht werden, wie viele Forscher immer noch glauben. Er setzt vielmehr auf «Projekte, die auf Verhaltensänderungen von Bevölkerung und Wirtschaftsvertretern zielen». Nur: Auf massenhafte Einsicht zu zählen bleibt wohl folgen- und erfolglos, das hat die Praxis inzwischen gezeigt. Auf die Frage, was Ausschreibung und Auswahlverfahren gebracht haben, erwähnt Güssler zwei Ergebnisse, die wahrscheinlich miteinander zu tun haben. Zum einen: Die grosse Mehrheit der Skizzen Einreichenden stammt aus sozialwissenschaftlichen Disziplinen. Auch an Ökologinnen und Ökologen mangelt es nicht. Dagegen bewarben sich viel zu wenig qualifizierte Verkehrsplanungsfachleute. Zum andern wurden kaum Vorschläge zu neuen Lösungen für den öffentlichen Verkehr, dessen Fi-

durch die Treibstoffabgaben gebundene Forschungsmittel reichlich vorhanden sind und sich im Lauf der Jahre entsprechende Fachkompetenz im Bereich des Individualverkehrs hat herausbilden können, geriet nicht nur die Förderung des öffentlichen Verkehrs in Verzug, sondern auch die Forschung auf diesem Gebiet.

Nun ist aber der Nationalfonds als wichtigster Auftraggeber für die wissenschaftliche Forschung eine bedeutende forschungspolitische Kraft. Er kann Schwerpunkte wenn nötig anders setzen und Defizite aufholen helfen. Das geschieht jetzt, indem in einer nächsten Runde des Programms «Stadt und Verkehr» ausformulierte Projekte ausgeschrieben werden.

Was nicht aufgeht, ist Güsslers erklärte Abwendung von technologischen Problemlösungen gegenüber dem gleichzeitig festgestellten Mangel an einer bestimmten Gruppe von Planungsfachleuten. Ähnliches betrifft die Geschlechterverteilung. In der Expertengruppe sitzt eine einzige Frau einem Dutzend Männern gegenüber. Und unter den berücksichtigten Autorinnen und Autoren sind gerade drei Frauen. Dass sie nicht die fehlenden ÖV-Spezialisten ersetzen können, ist klar. Aber unter den zahlreichen Sozialforschenden hätte vielleicht doch der einen oder andern Frau – zwecks Kurskorrektur, siehe oben – auf Kosten eines männlichen Bewerbers ein Auftrag vergeben werden dürfen. Mag sein, dass auf diese Weise neue, sicher nicht technokratische Ansätze fruchtbar geworden wären.

Im eben erschienenen ersten Bulletin des Programms sind die Hauptverfasserinnen und -verfasser und die 55 Projekttitel aufgelistet. Diese allein sind nur in seltenen Fällen verheissungsvoll. Eine der Ausnahmen: «Linie 10 – Freiheit und Abenteuer». Angesprochen auf die praktische Umsetzung der Ergebnisse – eine Frage, die von Aussenstehenden im Zusammenhang mit Wissenschaftsproduktion zu Recht immer hartnäckiger gestellt wird –, meint Güssler: «Jedes Projekt wird von einer Gruppe von Leuten aus Institutionen, Parteien, Medien und so weiter begleitet.» Diese Antwort befriedigt noch nicht. Wir werden die Frage später wieder stellen.

URSINA JAKOB

Das Bulletin kann bezogen werden bei: NFP 25, Programmleitung Peter Güssler, Postfach 4925, 8022 Zürich, Telefon 01/211 40 12.



FOTO: LUCIA DEGONDA

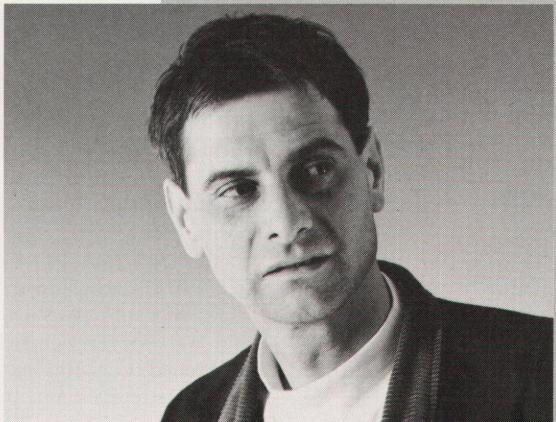
nanzung und Koordination eingereicht, obwohl für rund zwanzig Projekte Geld vorgesehen war. Die Gründe für diesen Mangel – erwartet wurde er offenbar nicht – sieht Güssler in den Finanzierungsstrukturen. Während



FOTOS: RETO R. PEGGNI

Drei D

Heiner Scheppeler ist Gestalter und Erfinder. Wir stellen drei seiner Produkte vor.



Das erste Ding (1986–1987). Scheppeler hat eines Tages auf dem Sperrgut eine Spitalliege auf Velorädern gefunden. Diese nahm er nach Hause und baute sie zu einer bequemen Rolliege um. Der Schweizer Design-Impresario Alfred Hablützel (siehe «HP» 10/1989) hat sich für die «Ready-made»-Liege interessiert. Er vermittelte Scheppeler an die «Wogg AG Möbelideen» in Dättwil bei Baden. Schepplers mobile Liege «Wogg 4» wurde 1986 in einer ersten Serie von 100 Exemplaren auf den Markt gebracht. Vom Müllvorbild übernahm Scheppeler die Form der Liegefläche: eine konische Ellipse. Der Rahmen aus pulverbeschichtetem Stahlrohr ruht auf drei niedrigen, an den Längsseiten auskragenden Beinen mit Industrieschwenkrollen und Stopfern. Die Liegeunterlage aus farbigem