

Gesucht : Forscherinnen : das Forschungsprojekt "Stadt und Verkehr" läuft an

Autor(en): **Jakob, Ursina**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **3 (1990)**

Heft 6

PDF erstellt am: **20.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-119216>

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.

Gesucht: Forscherinnen

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

«Die Hauptfrage des Nationalfondsprogramms lautet: Was heisst qualitatives Wachstum konkret?» sagt Peter Güller, 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 Wirtschaftvertretern 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 Güller 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 Güllers erklärte Abwendung von technologischen Problemlösungen gegenüber dem gleichzeitig festgestellten Mangel an einer bestimmten Gruppe von Planungsfachleuten. Ähnliches betrifft die Geschlechterverteilung. In der Experten-Gruppe 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 andere 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 Güller: «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 Güller, Postfach 4925, 8022 Zürich, Telefon 011/211 40 12.

FOTOS: RETO A. FERRINI



Drei D

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



Das erste Ding (1986–1987). Scheppler hat eines Tages auf dem Sperrgut eine Spitaliege 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 Scheppler 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 Scheppler die Form der Liegefläche: eine konische Ellipse. Der Rahmen aus pulverbeschichtetem Stahlrohr ruht auf drei niedrigen, an den Längsseiten auskragenden Beinen mit Industrieschwenkrollen und Stoppern. Die Liegeunterlage aus farbigem



FOTO: LUCIA BERGOMA

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