SSOAR

Open Access Repository

www.ssoar.info

"Mobilität im Wettbewerb": Möglichkeiten und Grenzen integrierter Verkehrssysteme im Kontext einer wettbewerblichen Entwicklung des deutschen und europäischen Verkehrsmarktes ; Bergründung eines Forschungsvorhabens

Schöller, Oliver; Rammler, Stephan

Veröffentlichungsversion / Published Version
Arbeitspapier / working paper

Zur Verfügung gestellt in Kooperation mit / provided in cooperation with:
SSG Sozialwissenschaften, USB Köln

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:
Schöller, O., & Rammler, S. (2003). *"Mobilität im Wettbewerb": Möglichkeiten und Grenzen integrierter Verkehrssysteme im Kontext einer wettbewerblichen Entwicklung des deutschen und europäischen Verkehrsmarktes ; Bergründung eines Forschungsvorhabens.* (Discussion Papers / Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, Forschungsschwerpunkt Organisationen und Wissen, Abteilung Innovation und Organisation, 2003-105). Berlin: Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung gGmbH. https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-111489

Nutzungsbedingungen:
Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.
Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:
This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.
By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

gesis Leibniz-Institut für Sozialwissenschaften

Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft

WZB Discussion Paper

„Mobilität im Wettbewerb“

Möglichkeiten und Grenzen integrierter Verkehrssysteme im Kontext einer wettbewerblichen Entwicklung des deutschen und europäischen Verkehrsmarktes – Begründung eines Forschungsvorhabens

Oliver Schöller & Stephan Rammler

SP III 2003-105

schoeller@wz-berlin.de
st.rammler@hbk-bs.de

ZITIERWEISE/CITATION:

Oliver Schöller & Stephan Rammler

"Mobilität im Wettbewerb"
Möglichkeiten und Grenzen integrierter Verkehrssysteme im Kontext einer wettbewerblichen Entwicklung des deutschen und europäischen Verkehrsmarktes
- Begründung eines Vorschungsvorhabens

Discussion Paper SP III 2003-105
Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (2003)

Forschungsschwerpunkt:
Organisationen und Wissen

Research Area:
Organizations and Knowledge

Abteilung:
Innovation und Organisation

Research Unit:
Innovation and Organization

Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung gGmbH (WZB)
Reichpietschufer 50, D-10785 Berlin
Telefon: +49 30 25491-201, Fax: +49 30 25491-209
www.wz-berlin.de/ow/inno

Zusammenfassung

Den aktuellen Verkehrsproblemen begegnen Politik und Wissenschaft einhellig mit dem Leitbild einer integrierten Verkehrspolitik. Eine Verknüpfung der bis heute weitgehend getrennt genutzten Verkehrsträger sowie die stärkere Verschränkung von privatem und öffentlichem Verkehr soll zu einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung beitragen, die ökonomische Effizienz mit sozialer Verantwortung und ökologischer Verträglichkeit verbindet. Dieser weithin vertretene Anspruch einer verstärkten Koordination und Kooperation der Verkehrsträger und -systeme untereinander steht in einem eigentümlichen Spannungsverhältnis zu den momentan sich vollziehenden Deregulierungsprozessen im Verkehrssektor und den Hoffnungen, die sich mit den damit einhergehenden Wettbewerbsdynamiken verbinden. Das hier vorgestellte Projekt „Mobilität im Wettbewerb“ fragt nach den Realisierungschancen einer verkehrspolitischen Strategie der Integration im Rahmen marktwirtschaftlicher Konkurrenzverhältnisse.

Summary

The European Union and its member states pursue the overall concept of an integrated traffic policy. Instead of optimising particular traffic systems as railroads, motor- and waterways etc., the new strategy links up the different modes of transportation in order to secure intermodality. A comrehensive approach shall support a sustainable traffic development, including economic efficiency, social balance and ecological sustainability. On the other hand, an overall deregulation of the traffic market fosters severe economic competition. By promoting competition for market shares in the traffic sector, one expects to set free innovative potentials enabling the establishment of new concepts.

Therefore, the situation can be described at least as difficult. A policy based on cooperation in the traffic sector to integrate the different modes, necessarily collides with economic behaviour motivated by particular interests. The project described here, investigates the chances of executing an integrated traffic policy under highly competitive conditions.

Inhaltsverzeichnis

1 Fragen an ein Leitbild 5

2 Gesellschaftspolitischer Begründungszusammenhang 7

Skizzierung des Problemfeldes 7

3 Zielsetzungen und Fragestellungen des Projektes 9

Allgemeine Zielsetzungen 9

Einordnung des Projekts im Kontext der wissenschaftlichen Debatte 10

4 Forschungsstand 12

Privatisierung und staatliche Regulierung: Schaffung eines wettbewerblichen Ordnungsrahmens für den Verkehr 14

Arbeiten der Projektgruppe Mobilität am WZB 18

5 Arbeitsprogramm 20

Rahmenanalyse 20

Realanalyse 23

Konzeptionierung 24

6 Antworten auf ein Leitbild 26

Literatur 28

1 FRAGEN AN EIN LEITBILD

> „Der *Weltkongreß für Kraftwagentransporte* drückte den Wunsch aus, daß von *allen Ländern* Anstrengungen gemacht werden, damit die *Zusammenarbeit des Kraftwagens mit der Bahn* zum Wohle des allgemeinen Interesses herbeigeführt werde, d.h. daß jeder Transport möglichst auf dem sparsamsten Wege vorgenommen werde; daß insbesondere das gesetzliche und fiskalische Transportregime, das so freiheitlich wie möglich zu gestalten erwünscht ist, sich nicht der Verwirklichung des vorliegenden Wunsches entgegensetze."[1]

Der vor mehr als siebzig Jahren vom Weltkongress für Kraftwagentransporte zum Ausdruck gebrachte Wunsch nach einer effizienten Zusammenführung unterschiedlicher Verkehrsträger erfährt aktuell eine Renaissance. Heute ist es die Europäische Union, die im Rahmen ihrer Politik einer europäischen Marktintegration die Öffnung der nationalen Transportregime forciert, indem sie die länderspezifischen rechtlichen und finanziellen Besonderheiten beseitigt. Darüber hinaus verfolgt sie mit dem Leitbild einer *integrierten Verkehrspolitik* die stärkere Verschränkung der damals wie heute weitgehend nebeneinander existierenden Verkehrssysteme (Kommission 2001). Ebenso wie in den 20er Jahren, als nahezu alle europäischen Staaten über die Möglichkeiten der Kooperation von Kraftwagen und Bahn – aber auch von Schiffahrt und Flugverkehr – debattierten, orientieren sich heute die europäischen Mitgliedsländer einhellig an integrierten Verkehrskonzepten.[2] Heute wie damals soll eine vernünftige Kombination der unterschiedlichen Verkehrsträger unter Ausnutzung ihrer jeweiligen Stärken bei gleichzeitiger Vermeidung ihrer Schwächen zu einem ökonomisch effizienten, sozial angemessenen und ökologisch verträglichen Mobilitätsangebot beitragen.

Diese verblüffende Kontinuität eines Leitbildes, das seit den 1920er Jahren schon mehrmals wiederentdeckt wurde, um als Lösung für alle Verkehrsprobleme zu fungieren (vgl. Holz-Rau 2002), provoziert die Frage nach seiner Realitätstüchtigkeit. Wenn die heute wieder einhellig verfolgte Idee einer integrierten Verkehrspolitik in den letzten Jahrzehnten schon mehrmals die Chance bekommen hat sich zu

---

[1] „Verkehrsmittel untereinander. Über die Zusammenarbeit der Eisenbahn mit dem Kraftwagen auf dem 5. Weltkongress für Kraftwagentransporte" (Vortrag des Generalsekretärs des Internationalen Eisenbahnverbandes Pourcel über die Erfahrungen in Frankreich), in: Verkehrstechnische Woche, Heft 3 (1929), S. 27.

bewähren aber gleichwohl niemals umgesetzt wurde, dann scheint eine gewisse Skepsis gegenüber dem Leitgedanken angebracht zu sein.

Umso erstaunlicher ist es daher, wenn heute in Politik und Wissenschaft einhellig integrierte Verkehrskonzepte als völlig neuartige Ansätze zur Lösung der aktuellen Verkehrsprobleme vorgestellt werden. Demgegenüber stellt sich vor dem Hintergrund des regelmäßigen Scheiterns integrierter Verkehrskonzepte in der Vergangenheit die Frage, warum eine solche Strategie heute noch einmal verfolgt werden soll. Dieser Einwand wiegt umso schwerer, wenn die ernüchternde Bilanz der Verkehrspolitik der 1990er Jahre sowohl auf europäischer wie auf nationalstaatlicher Ebene gezogen wird, welche explizit das Ziel integrierter Mobilitätsdienstleistungen verfolgt hat (vgl. Hinricher/ Schüller 2002).[3]

Woran also scheitert der Gedanke intermodaler Dienstleistungen, der doch immerhin so überzeugend ist, dass er seit Jahrzehnten hartnäckig immer wieder neu entdeckt wird und mit dem bis heute so weitreichende Hoffnungen verbunden werden? Umgekehrt lässt sich auch fragen, ob sich die heutigen gesellschaftspolitischen Verhältnisse, im Gegensatz zu den vorangegangenen Entwicklungsphasen, qualitativ unterscheiden und damit historisch erstmalig berechtigte Hoffnungen auf die Realisierung integrierter Verkehrskonzepte wecken.

In jedem Fall scheint es heute mehr denn je angebracht zu sein, anstatt erneut vorbehaltlos dem Leitbild Intermodalität zu folgen, zunächst nach den notwendigen Voraussetzungen seiner Realisierung zu forschen. Denn erfolgversprechende politische Strategien zur Umsetzung einer integrierten Verkehrspolitik können erst dann entwickelt werden, so die Ausgangsthese dieses Projekts, wenn die Bedingungen zu ihrer Umsetzung hinreichend reflektiert wurden.

---

2 Für Deutschland vgl. BMVBW (2000).

3 Selbst im Bereich der Verkehrsinformationssysteme, denen allgemein eine Schlüsselrolle bei der Etablierung intermodaler Verkehrskonzepte zuerkannt wird und die dementsprechend als Hoffnungsträger für eine intermodale Verkehrspolitik gelten, ist die Bilanz ernüchternd. „Während die einzelnen Verkehrsträger (Bahn, Automobilbauer) die für sie notwendigen informationstechnischen Systeme im Zuge der bekannten Wertschöpfungsketten nachfragen, gibt es in Europa bis heute keinen Entwicklungsauftrag für intermodale Kommunikation“ (Klumpp 2002: 168).

2 GESELLSCHAFTSPOLITISCHER BEGRÜNDUNGSZUSAMMENHANG

Skizzierung des Problemfeldes

Auf absehbare Zeit erscheint eine Trendwende in der bereits jetzt äußerst wachstumsintensiven Verkehrsentwicklung in den deutschen, europäischen und internationalen Verkehrsmärkten unwahrscheinlich. Im Gegenteil wird die nachweisbare Veränderung privater Lebensstile und die stetige und politisch forcierte Intensivierung nationaler wie internationaler Austauschprozesse in ökonomischer, politischer und kultureller Hinsicht (EU-Binnenmarkt, Deregulierung des öffentlichen Sektors, Deregulierung der Speditionsbranche, des Luftverkehrs und der Schiffahrt, EU-Osterweiterung, etc. pp) eine zusätzliche verkehrliche Wachstumsdynamik mit sich bringen.

Neben den quantitativen Entwicklungstendenzen deutet sich aber auch ein qualitativer Perspektivenwechsel der Verkehrspolitik an. Durch die wachsende, ministerienübergreifende Bedeutung von Familien- und Kinderpolitik (vgl. Veil 2002), finden zunehmend die spezifischen Mobilitätsbedürfnisse unterschiedlicher gesellschaftlicher Gruppen Berücksichtigung. Von der Europäischen Union wird eine solche differenzierte Betrachtungsweise insbesondere durch den Ansatz des sog. „Gender Mainstreaming“ befördert (vgl. Stiegler 1998, 2000). Demnach gilt es bei der zukünftigen Entwicklung von Verkehrskonzepten insbesondere die aus den besonderen gesellschaftspolitischen Bedingungen resultierenden, geschlechtsspezifischen Mobilitätsanforderungen zu reflektieren. In diesem Zusammenhang sei z.B. auf die mittlerweile erhöhte Sensibilität bezüglich eines spezifischen Sicherheitsbedürfnisses von Frauen im öffentlichen Raum hingewiesen.

Damit steht die nationale und europäische Verkehrspolitik zu Beginn des neuen Jahrhunderts vor in ihrer Größenordnung und in ihren qualitativen Erfordernissen großen Herausforderungen. So muss sie sehr umfassende und in ihrer Reichweite globale Nachhaltigkeitserfordernisse – also die Integration von ökologischen, sozialen und ökonomischen Entwicklungszielen –, sowie die gesellschaftspolitische Entwicklungsdynamik mit den daraus resultierenden Verkehrsmengen miteinander vereinbaren. Im Hinblick auf dieses Ziel gilt der „Leitgedanke der integrierten Mobilität“[4] im Augenblick – zumindest theoretisch-konzeptionell – ressort-, lager- und

[4] Auch: Intermodalität, intermodale Dienstleistungen, integrierte Verkehrspolitik.

verbändeübergreifend weitgehend konsensuell als Strategie der Wahl, die absehbar deutlich weiter wachsende Verkehrsnachfrage mit den sozial-ökologischen Entwicklungszielen des Nachhaltigkeitskonzepts zu vereinbaren.

In der verkehrspolitischen Praxis steht die Einlösung dieses Versprechens allerdings noch weitgehend aus. Hinzu kommt als sich verändernde ordnungspolitische Rahmenbedingung, dass wir uns in einer Phase intensiver und grundlegender verkehrs- und wirtschaftspolitischer Restrukturierungsversuche befinden und weiteren grundlegenden Veränderungen noch entgegengehen. Sowohl der von der „Pällmann-Kommission“ (2000) vorgeschlagene Systemwechsel von einer pauschalen Haushalts- zu einer individuellen Nutzerfinanzierung für Verkehrsinfrastrukturen,[5] als auch die von der EU entfachte enorme Dynamik zur Etablierung des Binnenmarktes für Verkehrsleistungen sind Indikatoren, die auf den Versuch eines radikalen *Paradigmenwechsels* in Ausgestaltung und Betrieb der europäischen Verkehrssysteme hinweisen könnten.

Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, *ob überhaupt und wenn ja auf welche Weise die Implementierung integrierter und ökonomisch, sozial und ökologisch nachhaltiger Mobilitätssysteme unter den veränderten Rahmenbedingungen eines verstärkten Wettbewerbs gelingen kann*. Wie können nachhaltige Betreibermodelle für das Angebot massenverkehrsfähiger integrierter Verkehrsangebote aussehen, die zugleich die Kriterien der öffentlichen Daseinsvorsorge, der Beschäftigungssicherung und der Qualifikation zufriedenstellend berücksichtigen? Direkt daran schließt sich die Frage nach der für die erfolgreiche Implementierung einer solchen Betreiberpraxis notwendigen ordnungsrechtlichen Rahmensetzung an.

Die bisherigen Erfahrungen[6] und interpretativen, oft auch politisch gewollt instrumentalisierten Missverständnisse hinsichtlich bereits vollzogener Liberalisierungsschritte im Verkehrssektor (bspw. England vs. Schweden) wie auch in anderen Branchen (Telekommunikation, Energie, Luftverkehr, Seeschiffahrt, Speditionen) lassen es ratsam erscheinen, diese Fragen mit großer Behutsamkeit zu prüfen und den Entwurf etwaiger neuer Konzepte (bspw. für einen „kontrollierten

[5] Z.B. auf Grundlage privater Infrastrukturvorfinanzierung, wie sie durch das Fernstrassenbauprivatfinanzierungsgesetz von 1994 ermöglicht wird.

[6] Zu den Folgen einer neoliberalen Deregulierungsstrategie am Beispiel der britischen Eisenbahnprivatisierung vgl. Oliver Schöller (2003), Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. (2002), VDV (2002).

Leistungswettbewerb“) mit den Maßstäben der drei neben ökonomischer Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit wichtigen Nachhaltigkeitserfordernissen im Verkehrssektor – Beschäftigung, Umweltschutz und Daseinsvorsorge – zu messen[7].

3 ZIELSETZUNGEN UND FRAGESTELLUNGEN DES PROJEKTES

Allgemeine Zielsetzungen

Als zentrale Voraussetzung für die Entwicklung eines Bewertungsinstrumentariums gegenwärtiger verkehrspolitischer Liberalisierungsbemühungen hinsichtlich der Kriterien Ökologie, Beschäftigung, Daseinsvorsorge erscheint eine *Analyse des Diskurs- und Politikfeldes, das sich seit einigen Jahren um die Fragen der Reichweite und der konkreten Ausgestaltung eines wettbewerbsrechtlichen Ordnungsrahmens für den Verkehr herum entwickelt hat.*

Da sich diese Debatte selbst wiederum – in politischer wie in wissenschaftlicher Hinsicht – als sehr facettenreich, widersprüchlich und im Fluß darstellt, ist die Abbildung einer „Topographie“ der Meinungen und Positionen zur Wettbewerbsdebatte als ein wichtiger Schritt zu verstehen. Dem soll sich eine akteurszentrierte Policy-Analyse anschließen, durch welche die relevanten Interessenkonstellationen erschlossen werden. Dabei gilt es sowohl bei der Diskurs- wie auch bei der Policyanalyse die Genderperspektive als integralen Bestandteil der Untersuchung zu betrachten. *Ziel ist es, einen Beitrag zur Strukturierung und Bewertung der wissenschaftlichen und politischen Debatte zu liefern. Die Ergebnisse sollen dann mit einer Realanalyse gegenwärtiger Entwicklungen am Beispiel einzelner Implementationsversuche auf EU-Ebene (Weißbuch), nationalstaatlicher Ebene (Ländervergleich England/Schweden) und kommunaler Ebene („Mobilität in Ballungsräumen“) konfrontiert werden. Daraus sollen schließlich konkrete politische Handlungsmöglichkeiten einerseits und weiterer Forschungsbedarf andererseits abgeleitet werden um den Forschungsprozess mit seiner Ausgangsfragestellung rückzukoppeln.*

[7] Die drei Säulen der Nachhaltigkeit (Ökologie, Ökonomie, Soziales) können für den Verkehrssektor konkretisiert werden als Umweltqualität, Wettbewerbsfähigkeit, Beschäftigung und Daseinsvorsorge.

Daraus ergeben sich die folgenden Leit-Fragestellungen des Projektes:

- Wie gestaltet sich das aktuelle Feld des wissenschaftlichen Diskurses zur Liberalisierung der europäischen Verkehrsmärkte?
- Welche Ergebnisse bringt eine Policy-Analyse der zentralen Positionen, Forderungen und Interessen der wichtigsten Akteure und Akteurinnen in der politischen Arena der Auseinandersetzungen um die Errichtung eines wettbewerblichen Ordnungsrahmens für den europäischen und deutschen Verkehrsmarkt?
- Welche priortären Strategien und Handlungsansätze lassen sich daraus im Hinblick auf den Leitgedanken eines integrierten Verkehrssystems ableiten und welche Chancen werden ihnen eingeräumt?

Einordnung des Projekts im Kontext der wissenschaftlichen Debatte

Mit Blick auf gesellschaftspolitische Entwicklungen zeichnet sich Deutschland im Vergleich der OECD-Länder seit je her durch ein besonderes Beharrungsvermögen aus. Dies trifft auch aktuell wieder zu, wenn es um die Neubestimmung staatlicher Aufgaben im Rahmen der Daseinsvorsorge geht. Insbesondere im Verkehrssektor steht Deutschland, gemessen an den Veränderungsprozessen in den meisten anderen Ländern, eine ‚nachholende Revolution' bevor. Dabei wird der ungewöhnlich starke Widerstand, der dem steigenden Veränderungsdruck noch immer standhält, einhellig auf die spezifische, korporatistische Verfasstheit des deutschen Staates zurückgeführt (vgl. Streeck 1999, Streeck/ Yamamura 2001). Gleichzeitig hat sich aber auch ein grundsätzlicher Perspektivenwechsel vollzogen, der zur Folge hat, dass Deutschland nicht mehr nur einseitig als Problemkind im globalen Transformationsprozess betrachtet wird. Statt dessen wird im internationalen Vergleich zunehmend auf historische Pfadabhängigkeiten aufmerksam gemacht, welche die Entwicklungsrichtung aller Wohlfahrtsstaaten auf jeweils spezifische Weise beeinflussen (vgl. Scharpf/ Schmidt 2000, Ebbinghaus/ Manow 2001). Ging man insbesondere im Kontext des europäischen Integrationsprozesses lange Zeit davon aus, dass es zu einer schrittweisen Annäherung der wohlfahrtsstaatlichen Regulationsweisen kommen würde, wird demgegenüber mittlerweile die pointierte Auffassung vertreten, dass gerade die rechtliche Angleichung neue Unterschiede bei

der Umsetzung auf nationalstaatlicher Ebene provozieren wird (vgl. Teubner 2001). Für die zukünftige Entwicklung wird von einem spannungsgeladenen, dialektischen Prozess ausgegangen, in dessen Verlauf die nationalen Interessen allenfalls soweit zurückgestellt werden, wie diese von einer europäische Lösung profitieren (vgl. Scharpf 1999, 2002).

Die damit verbundene Akzentverschiebung lenkt die Aufmerksamkeit in jüngster Zeit verstärkt auf die jeweils spezifischen nationalstaatlichen Politiken. Bestärkt wird eine Strategie, die auf die Besonderheiten nationalstaatlicher Regulationsweisen setzt, durch die im internationalen Vergleich auszumachenden vielfältigen Unterschiede bei der Gestaltung kommunalen Wettbewerbs (vgl. Crouch et al. 2001, Wegener 2002). Indem die Dynamik der ökonomischen Wettbewerbslogik zunehmend durch politische Arrangements eingefangen wird, bestätigt sich indirekt die Warnung vor den „Limits to Competition“ (Group of Lisbon 1995). Es hat sich gezeigt, dass sich die Marktintegration in jenen Staaten am erfolgreichsten vollzog, wo sie durch politische Eingriffe begleitet wurde, während das Setzen auf eine radikale Marktideologie zu weniger attraktiven Ergebnissen geführt hat (vgl. Czada/ Lütz 2000).

Im Gegensatz zu den vielgestaltigen internationalen Entwicklungslinien verharrt die deutsche Debatte bis heute zumeist in dichotomischen Argumentationsmustern von ‚Staat versus Markt’ oder ‚Privat versus Öffentlich’.[8] Dies gilt insbesondere für den Verkehrssektor. Vor diesem Hintergrund erscheint es sinnvoll, jenes diskursive Feld zu analysieren, in dem Akteure mit offenbar divergierenden Interessen innovative Entwicklungen im Verkehrssektor blockieren. Damit wird die programmatische Anregung von Arne Heise aufgegriffen, eine *Politische Ökonomie der Deregulierung* durchzuführen: „Es ist eine der zentralen Aufgaben der politischen Ökonomie, die Verbindung von Politik, Ökonomie und Gesellschaft offenzulegen. Erst dann wird verständlich, welche Beweggründe – mitunter andere, als die propagierten – die Wirtschaftspolitik (im weiteren Sinne) umtreiben“ (Heise 1999: 189). Das bedeutet auch, dass die Diskursanalyse nur einen ersten Schritt darstellen kann, um sich anhand der öffentlich propagierten Meinungen einen Überblick über die an der Debatte beteiligten Akteure zu verschaffen. Anschließen muss sich eine akteurszentrierte Policy-Analyse, die den tieferliegenden, aus dem spezifisch-

[8] Eine Ausnahme bilden die in der Schriftenreihe „Modernisierung des öffentlichen Sektors“ bei edition sigma erschienen Beiträge.

deutschen korporatistischen Verbund resultierenden, interessegeleiteten Macht- und Herrschaftsverhältnissen nachspürt.
Die Fruchtbarkeit einer solchen Vorgehensweise demonstriert eine Studie die jüngst im Rahmen des von Michael Zürn an der Universität Bremen geleiteten Projekts „Globalizing Interests. National Pressure Group Responses to Denationalisation“ durchgeührt wurde. Hat man dort die Positionen verschiedener Interessengruppen bezüglich der allgemeinen Frage nach Entstaatlichungsprozessen im Rahmen der globalen Entwicklungsdynamik untersucht, geht es in dem angestrebten Projekt um eine entsprechende “Topographie” im Verkehrssektor. Die Offenlegung der spezifischen Machtfiguration im deutschen Verkehrswesen verspricht eine wichtige Orientierungshilfe für zukünftiges politisch-strategisches Handeln. Das bestätigt die folgende Darstellung des Forschungsstandes.

4 FORSCHUNGSSTAND

Bereits in der Vergangenheit wurden von der Hans-Böckler-Stiftung verschiedene verkehrs- und mobilitätsbezogene Forschungsprojekte gefördert, an die im Rahmen des hier dargestellten Vorhabens angeknüpft werden soll. Wichtige Projekte waren in den vergangenen Jahren die Studie von Lompe et al (2000) zu “Mobilität und neuen Beschäftigungsfeldern", der praxisorientierte Leitfaden “Strategien für die Mobilität der Zukunft – Handlungskonzepte für lokale, regionale und betriebliche Akteure” von der Hans-Böckler-Stiftung und dem DGB (2001) und schließlich die Bestandsaufnahme und Bewertung der Verkehrspolitik der rot-grünen Bundesregierung “Verkehrspolitik – Baustein einer ökologischen Modernisierungs-strategie” (reson 2001).

Sowohl im Zusammenhang des für dieses Projekt vorgesehenen Wissensmana-gements, als auch für die angestrebte strategische Neuorientierung im diskursiven Prozess bieten diese Studien wichtige Arbeitsgrundlagen und Orientierungspunkte. Wegen ihres kompilierenden und zusammenschauenden Charakters verringern sie zugleich den in diesem Projekt notwendigen Aufwand bei der Aufarbeitung des Wissensstandes. Während die beiden erstgenannten Arbeiten räumlich und konzeptionell überwiegend die lokalen und regionalen Handlungsfelder fokussieren,

bewegt sich die reson-Studie konzeptionell auf der verkehrs- und strukturpolitischen Makroebene.

Hier geht es neben einer zusammenfassenden Bewertung insbesondere der Bundesverkehrspolitik vor allem um strategisch innovative Handlungsperspektiven, wie sie hier mit den sogenannten fünf I´s – den fünf Handlungsfeldern für eine zukunftsweisende Verkehrspolitik: Infrastruktur, Intermodalität, Innovation, Internalisierung und Integration – gedanklich und sprachlich auf den Punkt gebracht wurden. Als Handlungsorientierungen erscheinen die fünf I´s der gegenwärtigen verkehrspolitischen Situation und dem schwierigen Spagat zwischen weiterem Verkehrswachstum, Beschäftigung und Umweltschutz angemessener als die früheren vier V´s: also Vermeidung, Verlagerung, Verbesserung und Verhaltensänderungen.

Im Rahmen des vorgestellten Vorhabens wird zentral zu überprüfen sein, ob und inwiefern die von den fünf I´s gekennzeichneten Handlungsfelder als strategisch-konzeptionelle Grundlage für die Strukturierung des Diskurses und schließlich als Handlungsgrundlage für die angestrebte Integration und inhaltliche Neuorientierung der Verkehrspolitik dienen kann. Dabei wird dem mittlerweile weithin akzeptierten Leitgedanken integrierter Verkehrssysteme gefolgt. Nachdem das Konzept integrierter Mobilität schon länger thematisiert wurde (vgl. Cerwenka 2000: 194), ist dieser Gedanke seit Anfang der 90er Jahre fester Bestandteil der konzeptionellen Rhetorik bundesrepublikanischer Verkehrspolitik (vgl. BMfV 1992, BMBF/ BMVBM 2000). Die Strategie der Integration verschiedener, bis heute nebeneinander existierender Verkehrssysteme ist als Versuch zu werten, die beiden zuvor kontrovers diskutierten Verfahrensweisen der *Restriktionsstrategie* auf der einen und der *Expansionsstrategie* auf der anderen Seite in einem neuen Ansatz miteinander zu versöhnen (vgl. Baum 1994). Anstatt einseitig auf zusätzliche Infrastruktur-maßnahmen zu setzen, um das Verkehrsaufkommen zu bewältigen oder die Ein-schränkung des Verkehrs zu betreiben, verspricht man sich nun durch die Integration unterschiedlicher Verkehrssysteme positive Synergieeffekte im Sinne einer nachhaltigen Mobilität (vgl. Ottens/ Frick/ Reindl 2000).

Mit dem Leitbild integrierter Mobilität verbindet sich auch die Überzeugung der Wirksamkeit abgestimmter Politikkonzepte (vgl. Halbritter 2000). Entgegen der heute oftmals vertretenen Auffassung, dass Politik auf Verkehrsentwicklung nur bedingt

Einfluss nehmen kann, setzt die Strategie der Integration von Verkehrssystemen auf eine durch die Überzeugungskraft des Leitbildes selbst angestoßene *Politik-integration*. Gleichwohl steht die hohe Popularität und Verbindlichkeit des Leitgedankens integrierter Mobilität über alle Verbandsgrenzen hinweg bis heute in scharfem Kontrast zu den konkreten Entwicklungen im bundesdeutschen Verkehrswesen (vgl. Rammler 2002a). Obwohl auch die Nachfrage nach integrierten Verkehrskonzepten immer wieder bestätigt wird (Prognos 1998, Diez et al. 1999, Schad 2000), findet die Idee kaum eine Entsprechung in der realen Verkehrs-entwicklung.

Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, warum die Kraft des besseren Arguments sich im Falle integrierter Mobilität nicht durchzusetzen vermag. Ein hegemonialer Diskurs scheint mithin allenfalls eine notwendige, aber offenbar keine hinreichende Voraussetzung für strukturelle Veränderungen in der Verkehrs-entwicklung zu sein. Auf diese Situation wird bis heute wenig kreativ reagiert, indem man sich positive Veränderungen im Wesentlichen von der Schaffung eines wettbewerblichen Ordnungsrahmens im Verkehrssektor verspricht, ohne dies mit einer inhaltlichen Bestimmung verkehrspolitischer Ziele zu verknüpfen.

Privatisierung und staatliche Regulierung: Schaffung eines wettbewerblichen Ordnungsrahmens für den Verkehr[9]

Der öffentliche Verkehrsmarkt befindet sich in einer tiefgreifenden Umbruchphase. Seit Anfang der 90er Jahre hat – analog zu den Telekommunikations- und Energiemärkten – ein radikaler Wandel bei der Bewertung öffentlicher Aufgaben stattgefunden (Naschold 1995, Naschold et al. 1996; König/Benz 1997). In der Tendenz basieren alle Initiativen und Reformvorschläge auf der Annahme, dass die bisherige Subventionspraxis insbesondere bei der Organisation des öffentlichen Verkehrs nicht fortzuführen ist und durch gezielte Deregulierungs- und Liberalisierungsbemühungen in stärkerem Masse durch wettbewerbliche Prinzipien abzulösen sei (vgl. z.B. Frank/Walter 1993; Nesemeier 1997, Berschin/Hickmann 1998; Ewers/Ilgmann 2000, reson 2001).

[9] Dieser Abschnitt basiert zu großen Teilen auf einer kompilierenden Sichtung der aktuellen Diskussionslage durch Astrid Karl (2002), Öffentlicher Verkehr im künftigen Wettbewerb, Berlin.

Die Bemühungen um mehr Wettbewerb im Verkehrssektor haben eine lange, recht verwickelte Vorgeschichte. Die Herstellung unternehmerischer Freiheit und Selbständigkeit soll eine Verbesserung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Verkehrssektors bewirken – nicht zu vergessen mit dem Ziel der Aufwertung des Schienengüterverkehrs sowie des öffentlichen Personennahverkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr. Auf diese Weise sollen lange Jahre versäumte Innovations- und Kostensenkungsprozesse in Gang gesetzt werden. Angemahnt wird der Rückzug des Staates aus dem Verkehrssektor, ursprünglich zugespitzt als Durchsetzung des Wettbewerbs als Ziel der Verkehrspolitik (vgl. auch Deregulierungskommission 1991).

Im Verlauf des angestoßenen Reformprozesses, bei dem es teilweise nur bei Absichten blieb,[10] wurde die Verkehrspolitik der EG wegen der unzulänglichen Berücksichtigung gemeinwohlorientierter Interessen als zu einseitig und realitätsfern kritisiert. In der Folge wurde mit der Novellierung der VO (EWG) Nr. 1191/69 durch die VO (EWG) Nr. 1893/91 die verstärkte Einbeziehung öffentlicher Interessen wie solchen des Umweltschutzes und sozialer Belange (»ausreichende Verkehrsbedienung«) in den Regelungsgedanken realisiert.[11] Das grundlegende Anliegen, aus Effizienzüberlegungen dem Wettbewerbsprinzip mehr Geltung zu verschaffen, blieb erhalten (vgl. Karl 2002).

Passend zu dieser Historie sind im Ergebnis auch die entsprechenden Regelungen zu Marktzugang und Kofinanzierung des öffentlichen Verkehrs komplex und unübersichtlich (vgl. u.a. Werner 1998). Ausgangspunkt ist der EG-Vertrag, das sogenannte Primärrecht, mit seinem allgemeinen Beihilfeverbot. Für den Verkehrssektor gelten aufgrund der Ausgangslage beträchtlicher Verflechtungen und gegenseitiger Abhängigkeiten zwischen der öffentlichen Hand und den Verkehrsbetrieben spezielle Ausnahmeregelungen zu Beihilfen. Sekundärrechtliche Regelungen zur Umsetzung der Ziele und zu Festlegungen verbindlicher Maßnahmen in den Mitgliedsländern der EU waren und sind nötig.

---

[10] Die maßgeblichen Verordnungen und Richtlinien stammen aus den 1960er Jahren, wurden aber überwiegend von nationalstaatlicher Seite ignoriert. Seit Beginn der neunziger Jahre ist die EU-Kommission infolge der vom EuGH 1985 in einem Urteil festgestellten Nichtrealisierung der Dienstleistungsfreiheit verstärkt im Bereich der sekundärrechtlichen Normsetzung für den ÖPNV tätig (vgl. Werner 1998).

[11] Dazu ausführlich Barth 2000, Werner 1998.

Mit einiger Verzögerung fanden die europarechtlichen Vorgaben dann auch mit der Bahnstrukturreform, dem Regionalisierungsgesetz, dem novellierten Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und dem novellierten Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) Eingang in nationale Gesetze.

Instrumente zur Verwirklichung der gemeinsamen Verkehrspolitik – die Rechtsinstitute des EG-Rechts – sind die zum Teil sehr prominenten einschlägigen Verordnungen und Richtlinien sowie Entscheidungen und Empfehlungen. Die letztverbindliche Auslegung der Rechtsakte wird vom EuGH vorgenommen. Deshalb kommt der noch im Verlauf dieses Jahres erwarteten Entscheidung des EuGH über das sogenannte »Magdeburger Urteil« ein entscheidender Stellenwert zu. Die EuGH-Entscheidung wird vermutlich die bisherige staatliche Bezuschusssung eigenwirtschaftlicher Linien als staatliche Beihilfe werten, so dass entsprechende Verkehre als gemeinwirtschaftliche zu interpretieren sind und in der Folge den Regelungen der VO (EWG) Nr. 1191/69 unterfallen.
Entsteht in der Debatte manchmal der Eindruck, die EU-Kommission würde mit der novellierten Verordnung generell Zuschüsse der öffentliche Hand für den Personennahverkehr unmöglich machen, so ist dies falsch. Grundlegendes Ziel ist nach eigenen Aussagen die diskriminierungsfreie und transparente Vergabe öffentlicher Zuschüsse im Wettbewerb. Letztlich handelt es sich bei der Verordnung um verkehrsspezifisches Beihilferecht. Ausgangspunkt ist der EG-Vertrag mit seiner Orientierung an dem Verbot wettbewerbsverzerrender Beihilfen.

Erklärtes Ziel ist die Verringerung der öffentlichen Kosten sowie generell die Deregulierung der bisher öffentlich erbrachten Leistungen der Daseinsvorsorge im Sinne einer Entflechtung von undurchsichtigen politischen und unternehmerischen Abhängigkeiten (vgl. auch Deregulierungskommission 1991). Dazu strebt die EU-Kommmission nach offiziellem Bekunden – unter Beachtung einiger widersprüchlicher Erfahrungen mit vollständig deregulierten Verkehren in Großbritannien und von als positiv bewerteten Erfahrungen in Skandinavien – die Einführung des „kontrollierten“ Wettbewerbs an.

Seit der Verabschiedung des neuen Vorschlags der EU-Kommission im Juli 2000 über Maßnahmen der Mitgliedstaaten „im Zusammenhang mit Anforderungen des öffentlichen Dienstes und der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge für den Personenverkehr auf der Schiene, der Straße und auf den Binnenschiffahrtswegen“

ist in verkehrspolitischen Kreisen und auch bei den Betreibern eine hohe Unsicherheit über die zukünftige Vergabepraxis von Verkehrskonzessionen entstanden. Inzwischen haben sich Arbeitsgruppen im Verkehrsministerium sowie bei der Hauptgeschäftsstelle des Deutschen Städtetages gebildet und auch die Verkehrsministerkonferenz hat sich Ende September 2000 mit den Vorschlägen befasst.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass eine einheitliche Meinung der Behörden noch nicht erkennbar ist. Gleiches gilt für die betroffenen Unternehmen, Verbände und Gewerkschaften. Es zeigt sich allerdings schon in der bisherigen Praxis – insbesondere in Bezug auf das Angebot integrierter Verkehrsleistungen – , dass die Eigeninteressen der einzelnen Verkehrsunternehmen und Verbünde sehr ausgeprägt sind. Kein Verkehrsunternehmen ist bereit, auf den direkten Kontakt zum Kunden zu verzichten (vgl. Knie 2000). Es herrscht vielmehr die Angst, zum reinen Zulieferer degradiert zu werden. Die Frage „who owns the customer?" wird in der verkehrswissenschaftlichen Diskussion im engen Zusammenhang mit der Organisation der Fahrgeldeinnahmen und den Regeln der Einnahmeaufteilung bei integrierten Verkehrsangeboten betrachtet (vgl. Besters 2000). Bei der Frage nach der Kooperationsfähigkeit der Anbieter hinsichtlich der Implementierung eines integrierten, verkehrsträger- und verkehrsanbieterübergreifenden Angebots zeichnet sich ab, dass die integrierende Kraft des Marktes nicht hinreicht, um die politisch erwünschten Ziele einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung gemessen an den Kriterien ökonomischer Effizienz, sozialer Ausgewogenheit und ökologischer Mindeststandards zu gewährleisten.

Damit stellt sich die Debatte heute nach wie vor als sehr unübersichtlich dar, die Positionen der politischen Akteure speisen sich aus den unterschiedlichsten Interessen und Motiven. Ein ähnlich facettenreiches Bild bietet die wissenschaftliche Beschäftigung. Deutlich wird aber schon jetzt, dass von den gesellschaftspolitischen Veränderungen generelle Fragen der Daseinsvorsorge sowie der adäquaten beschäftigungs- und sozialpolitischen Flankierung der neuen liberalisierten Verfahren zur Bereitstellung von Mobilitätsdienstleistungen tangiert werden.

Für die politischen Akteure und Akteurinnen wird es in Zukunft darum gehen, die geeigneten Ansatzpunkte zu finden, ihre Gestaltungsaufträge, Organisationsinteressen, aber auch gesellschaftliche Mitverantwortung für die Bereitstellung ökologisch und sozial verträglicher Verkehrssysteme im Sinne des von der EU

avisierten regulierten Leistungswettbewerbs einzubringen. Dabei wird es insbesondere darum gehen die spezifischen Interessen der im verkehrspolitischen Diskurs der Vergangenheit oftmals „vergessenen Mobilen“ (Hautzinger et al. 1997: 31) zu berücksichtigen. Ein besonderes Augenmerk gilt neben älteren Menschen, Jugendlichen und Kindern, den spezifischen Mobilitätsbedürfnissen von Frauen. In diesem Zusammenhang kann auf einschlägige Arbeiten der Genderforschung zurückgegriffen werden.

Faktisch geht es um die Überprüfung bisheriger Positionen, denn es kann wohl selbst bei vorsichtiger Prognose als ausgemacht gelten, dass es nicht mehr um das „Ob“, sondern vor allem noch um das „Wie“ von Liberalisierung und staatlicher Re-Regulierung geht. Der Staat kann hier selbst wichtige Gestaltungsaufgaben übernehmen: *„Insgesamt ist bei der ordnungspolitischen Aufgabe der Herstellung fairer Wettbewerbsbedingungen der Staat neu gefordert. Seine Aufgabe ist es, nicht technokratische Lösungen „von oben“ durchzusetzen, sondern vielmehr in einer reformorientierten Perspektive einen gesellschaftlichen Suchprozess zu organisieren, durch den der bisherige Pfad in der Verkehrspolitik verlassen werden kann und eine Wende hin zu „fairen Wettbewerbsbedingungen“ möglich wird“ (reson 2001:46).*

Weder die *wissenschaftliche* noch die *politische* Auseinandersetzung mit dem Thema ist beendet. Gleichwohl liegt bis heute weder eine „Topographie“ des wissenschaftlichen wie politischen Diskurses vor noch existiert eine Netzwerk- und Policyanalyse der für die Liberalisierungsdebatte im Verkehrssektor relevanten politischen Akteure, ihrer Machtpotentiale, Interessen und ihrer jeweiligen inhaltlichen Positionen. Die im folgenden vorgeschlagene Erarbeitung einer solchen Topographie verfolgt vor diesem Hintergund das Ziel, ein wenig mehr Licht und Strukturierung in die stattfindenden wissenschaftlichen und politischen Diskussionen zu bringen, um eine Basis für die dringend nötigen Selbstverständigungsprozesse der politischen Entscheidungsträger über einen verträglichen Weg in einen fairen Wettbewerb zu schaffen.

Arbeiten der Projektgruppe Mobilität am WZB

Die Projektgruppe Mobilität am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung beschäftigt sich seit ihrem Bestehen neben den eigentlich verhaltensorientierten Kernfragen sozialwissenschaftlicher Mobilitätsforschung stark mit politisch-konzeptio-

nellen Perspektiven der Verkehrspolitik (vgl. z.B. Canzler/Knie 1998, 1999, Rammler 2002). Sie kann dabei auf weitreichende, insbesondere im Rahmen BMBF-geförderter Drittmittelprojekte erarbeitete, Erfahrungen und Ergebnisse aufbauen.

Dominierte dabei vor einigen Jahren noch die automobilorientierte Perspektive, so verlagerte sich das Interesse in der letzten Zeit auf die Frage nach der Zukunft des öffentlichen Verkehrs und den Perspektiven einer neuen intermodalen Betreiberpraxis. Diesbezüglich wurden und werden insbesondere im Vorhaben „cash car: Der Bedeutungswandel des Privat-Pkw zum Kernmodul eines integrierten Verkehrsdienstleisters“, aber auch im noch laufenden und in Kooperation mit dem Institut für Automobilwirtschaft an der FH Nürtingen betriebenen Projekt zu den „Problemen und Hindernissen beim Aufbau einer Dienstleistungsplattform für innovative marken- und branchenübergreifende Verkehrsdienstleistungen“ zwei zentrale Themen bearbeitet: der Zuschnitt und die Grundelemente von intermodalen Verkehrsangeboten sowie Chancen und Probleme in der Kooperation zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern (vgl. Knie 2000, Rammler 2001).

Als Ergebnis dieser bisherigen Forschungsarbeit steht aktuell zum einen ein Forschungsprojekt zur Zukunft des öffentlichen Verkehrs: „Lasten- und Pflichtenheft für einen zukunftsfähigen öffentlichen Verkehr – Neue Produkte und Produktionsformen in einem wettbewerblichen Umfeld“ im Mittelpunkt der Projektgruppenarbeit. Insbesondere in diesem Zusammenhang ergäben sich vielfältige Synergien zu dem hier vorgeschlagenen Forschungsprojekt.

Das Ergebnis ist zum anderen eine generell stärker innovationstheoretische und innovationspolitische Arbeitsperspektive, die sich auf die Frage der produkt- und nutzungspolitischen Innovationsperspektiven und deren Durchsetzungsstrategien im globalen Automobilmarkt fokussiert (Stichworte – Produktinnovation: alternative Antriebe und Treibstoffe, Nutzungs- und soziale Innovationen: z.B. CarSharing, Neue Mobilitätsdienstleistungen).

Schließlich ist darauf zu achten, das vorliegende Projekt argumentativ im Zusammenhang des Nachhaltigkeitsdiskurses zu verankern und sich zu diesem Zwecke auch in die Kontinuität der bisherigen sozial-ökologischen Forschungsbemühungen der Hans-Böckler-Stiftung zu verorten. Dies ist nicht nur sinnvoll, um Doppelforschung zu vermeiden und inhaltliche Kontinuität zu gewährleisten. Auch

liegt es nahe, weil die Projektgruppe Mobilität bereits im Rahmen des von der Hans-Böckler-Stiftung geförderten Verbundprojektes „Arbeit + Ökologie“ im Zusammenhang der gleichnamigen WZB-internen Querschnittsgruppe sich mit Beiträgen zu umwelt- und beschäftigungsrelevanten Entwicklungen des Mobilitätssektors an den entsprechenden Diskussionen beteiligt hat[12].

Da das hier vorgestellte Projekt insbesondere von starken Diskursanteilen lebt, die inhaltlich-konzeptionell und organisatorisch vorbereitet, moderiert und schließlich ausgewertet werden müssen, sind Fähigkeiten und Erfahrungen des Projektnehmers in diesem Bereich zentral. Hier kann die Projektgruppe auf eine umfangreiche Reihe von regelmäßigen oder einmaligen Veranstaltungen, z.T. großen Konferenzen und Workshops zurückblicken, die in Eigenregie oder durch Drittmittelförderung (v.a. BMBF und Institut für Mobilitätsforschung der BMW Group) veranstaltet wurden.

5 ARBEITSPROGRAMM

Das beantragte Forschungsvorhaben soll in drei Phasen bearbeitet werden, die über die üblichen Meilensteinberichte miteinander integriert werden (Rahmen-, Realanalyse und Konzeptionierung). Die vorangehend dargelegten Leit-Fragestellungen konstituieren dabei im Sinne einer konzeptionellen Matrix-Struktur den heuristischen Orientierungsrahmen, der die Abarbeitung von *Diskurs-* und *Politikfeldanalyse* nach dem klassischen methodischen Vorgehen der Sozial- und Politikwissenschaften mit den spezifischen anwendungsorientierten Vertiefungsinteressen koppelt.

Rahmenanalyse

Die im ersten Schritt angestrebte Rahmenanalyse umfasst eine Diskurs- und eine Politikfeld- bzw. Policyanalyse. Der Diskursanalyse liegt der Gedanke zugrunde, dass in einer durch Massenmedien geprägten Gesellschaft öffentlich geführte Debatten einen zentralen Beitrag bei der Herstellung politisch-kultureller Deutungsmacht erfüllen. „Öffentliche, massenmedial vermittelte politische Diskurse

[12] Vgl. Beutler, F./Brackmann, J. (1999): Neue Mobilitätskonzepte in Deutschland. Ökologische, soziale und wirtschaftliche Perspektiven, Berlin; Canzler, W./Knie, A. (1999): Neue Mobilitätskonzepte: Rahmenbedingungen, Chancen und Grenzen, Berlin.

werden (a) von Akteuren mit unterschiedlichen Ressourcen, (b) unter Rückgriff auf einen gemeinsamen Bestand kultureller Deutungsmuster und Symbole geführt. Letzterer wird in den jeweiligen Debatten jedoch (c) in gruppen- und milieuspezifischer Selektivität aktualisiert und (d) themenspezifisch sowie (e) unter einem strategischen Interessenkalkül, unter Ausnutzung der jeweiligen Chancenstruktur, neu arrangiert“ (Brand 1994: 86).

Übertragen auf den Verkehrssektor lassen sich zwei ideologisch aufgeladene und symbolisch vermittelte Diskursformationen ausmachen (vgl. Schöller 2002). Zum einen wird über das Prinzip der ‚Daseinsvorsorge’ der Gedanke kollektiver Teilhaberechte propagiert und damit der öffentliche Verkehr als notwendiger Teil wohlfahrtsstaatlicher Leistungserbringung legitimiert. Zum anderen gelingt es zunehmend über das soziale Konstrukt des ‚freien Marktes’ individuelle Teilhaberechte einzuklagen und gegen einen undifferenzierten, öffentlichen Massenverkehr in Stellung zu bringen. Beide Dikursformationen stehen sich weitgehend unversöhnlich gegenüber und obwohl sie argumentativ jeweils nur auf schwachem Grund stehen, bleiben sie vermittels ihrer tiefen kulturellen Verankerung ausgesprochen wirkungsmächtig.

Aktuell verschiebt sich der Einfluss der beiden Diskursformationen auf verkehrs-politische Entwicklungsstrategien. Das Anliegen der Diskursanalyse besteht zunächst darin diese neue Figuration sozialer Machtverhältnisse darzustellen (vgl. Kesselring 2001). Berücksichtigt werden soll dabei neben der öffentlich geführten Debatte auch die wissenschaftlichen Kontroversen. Sie konzentriert sich dabei auf die Untersuchung schriftlicher Dokumente mit programmatischen Charakter, in denen sich das öffentliche Meinungsbild spiegelt. Im Anschluss an die ideologiekritische Aufarbeitung der herrschenden verkehrspolitischen Diskurse sollen durch eine ergänzende Politikfeldanalyse die dem diskursiven Feld zugrundeliegenden Macht- und Herrschaftsverhältnisse beleuchtet werden. Damit wird an die polit-ökonomisch angeleitete, klassische Studie von Linder/ Maurer/ Resch (1975) angeknüpft.

Seit den konzeptionellen Erweiterungen, die in der Politikfeldanalyse bereits seit Mitte der 80er Jahre durchgeführt wurden, gehören die Konzepte des Netzwerkes und der Arena zum festen Instrumentarium der Politikanalyse (vgl. Héritier 1993; von Prittwitz 1994; von Alemann 1995, Rammler 1998; Bratzel 1999). Sie leisten einen Beitrag zur Beantwortung der Frage wie „politische outputs“ entstehen, indem sie vor dem Hintergrund der Annahme unterschiedlicher Macht- und Einflusspotentiale aus

einer akteurstheoretischen Perspektive auf die gesellschaftliche Bedingtheit staatlicher Politik verweisen. Insbesondere Netztwerkansätze sind gegenwärtig in der Politikanalyse stark vertreten. Gleichwohl existiert nach wie vor kein einheitliches und ausgereiftes Konzept. Im Gegenteil gestalten sich die Diskussionen heterogen, so dass allenfalls von einer Ansammlung theoretischer Ansätze, etwa in Form analytischer Werkzeugkästen gesprochen werden kann (Jansen et al. 1995).

Der Begriff des Policy-Netzes wurde ursprünglich von Heclo (1978) entwickelt und umschreibt das Zusammenwirken der verschiedenen exekutiven, legislativen und gesellschaftlichen Institutionen und Gruppen bei der Entstehung und Durchführung einer bestimmten Policy (König 1992, Windhoff-Héritier 1987). Hanf und Scharpf (1978) integrieren (beziehen) in ihr Konzept auch die Art der gegenseitigen Beziehungen und die Abhängigkeiten, die das Handeln der individuellen Organisationen strukturieren mit in die Analyse ein. Windhoff-Héritier (1987) bezieht schließlich den Begriff Policy-Netz auf die Akteure und institutionalisierten Beziehungen zwischen Akteuren in einem Politikfeld und vollzieht damit die Ausweitung des Konzeptes: Policy-Netzwerke können nunmehr auch verstanden werden als das dauerhafte Zusammenwirken einzelner Akteure innerhalb eines Politikfeldes (z.B. Verkehrspolitik), auch über den Zeitraum der Entwicklung und Durchführung einer spezifischen Policy hinaus. Die beteiligten Akteure sind gesellschaftliche Interessengruppen und Verbände, Einzelorganisationen wie z.B. Großunternehmen, Staat oder verschiedene staatliche Agenturen, Abteilungen eines Ministeriums etc. (Jansen et al. 1995).

Sie können nicht nur über absolute Merkmale wie Interessen oder Ressourcen charakterisiert werden, sondern auch relativ, d.h. durch ihre Relationierung mit anderen Akteuren im Netz. Wichtige Relationen, die bei der Analyse von Politiknetzwerken berücksichtigt werden müssen, sind Beschaffung und Weitergabe von Informationen und Expertisen, politischer Einfluß bzw. Druckpotentiale, Kooperation in der Politikformulierung und –umsetzung, Ressourcenströme z.B. Geld, Beratung und Hilfe bei der Politikumsetzung, Beschaffung von öffentlicher Zustimmung und Legitimation (ebd.)

Bildet das Policy-Netz die Akteure und die Beziehungen zwischen den Akteuren in einem Politikfeld ab, so hebt der Begriff der Politikarena stärker auf die politischen Konflikt- und Konsensprozesse innerhalb eines Policy-Bereiches ab (Windhoff-

Héritier 1987:47) und bezieht sich damit vor allem auf die Wirkungen je spezifischer Politiken und deren Perzeption bzw. Antizipation durch die Betroffenen der Steuerungsmassnahmen. Zentrale Bestimmungsfaktoren einer Politikarena sind somit Kosten und Nutzen, die von Betroffenen erwartet werden, sowie die Steuerungsstrategie mittels derer Kosten und Nutzen vermittelt werden. Objektiviert wird der Begriff durch die gleichzeitige Darstellung des Policy-Netzes, d.h. der institutionellen Struktur eines Programms wie auch der Akteurskonstellation (a.a.O.:175).

Realanalyse

Im Anschluss an die Rahmenanalyse sollen die dort gefundenen Ergebnisse am Beispiel der Umsetzung einzelner Verkehrskonzepte überprüft werden. Die Untersuchung von Implementationsstrategien im politischen Mehrebenensystem von EU, Nation und Kommune anhand konkreter Einzelmaßnahmen soll demonstrieren, mit welchen Schwierigkeiten die Umsetzung innovativer Verkehrskonzepte im Feld der Verkehrspolitik bis heute verbunden ist.

Auf EU-Ebene sollen die Folgen der Etablierung integrierter Verkehrskonzepte im Kontext einer durch wirtschaftliche Gemeinschaftsinteressen bestimmten Binnenmarktpolitik untersucht werden (vgl. Weißbuch 2001). Auf nationaler Ebene werden im Ländervergleich England/Schweden zwei unterschiedliche Deregulierungsstrategien und die Folgen für ein integriertes Verkehrsonzept analysiert. Für die kommunale Ebene schließlich sollen die Ergebnisse des Projekts „Mobilität in Ballungsräumen“, das maßgeblich von der Autoindustrie begleitet wurde, ausgewertet werden (BMBF 1998).

Die Ergebnisse der hier skizzierten Realanalyse dienen der Bündelung unterschiedlicher Erfahrungen aus Implementationsversuchen von integrierten Verkehrskonzepten und sie werden zum Ausgangspunkt eines eigenen Konzeptionierungsansatzes gemacht.

Konzeptionierung

Vor dem Hintergrund der aus Rahmen- und Realanalyse ermittelten Ergebnisse soll ein heuristisches Verkehrskonzept entwickelt werden, das die Nachhaltigkeits-gesichtpunkte Ökologie, Soziales und Ökonomie systematisch integriert. Dabei wird an den von Charles L. Wright (1992) entwickelten „Charakteristic Approach“ angeknüpft, der ein methodisch und theoretisch gehaltvolles Konzept zur Erstellung integrierter Verkehrssysteme darstellt. Wright gründet seinen Ansatz auf der von dem Ökonomen Kelvin Lancaster in den 60er Jahren entwickelten Konsumtheorie. Lancaster wandte sich seinerzeit gegen die traditionelle Konsumtheorie, die Produktpräferenzen allein aus einem kurzfristigen, individuellen Kosten-Nutzen-Kalkül erklärte. Indem die Produktentscheidungen der KonsumentInnen ausschließlich auf Preisbewegungen zurückgeführt werden, so Lancaster, wird von den eigentlichen Produkteigenschaften – wie etwa unterschiedliche Dienstleistungen – abstrahiert, die ebenfalls bei der Produktauswahl eine Rolle spielen. Damit können jedoch die aktuellen KundenInnenpräferenzen, indem sie auf rein monetäre Grenznutzenentscheidungen reduziert werden, nicht für Aussagen über zukünftige KundenInnenpräferenzen bei Einführung neuer Produkte genutzt werden. Lancaster zufolge müsste eine KundInnentheorie, die zukünftiges KäuferInnenverhalten angemessen antizipieren will, die jeweils besonderen Merkmale der jeweiligen Produkte mit berücksichtigen. Da jedes Produkt zumeist mehrere Eigenschaften in sich vereint, wobei mal der eine, mal der andere Aspekt überwiegt, entsteht ein Gesamtnutzen für die Kundin bzw. den Kunden oftmals erst durch die Kombination mehrerer Produkte. Damit verlaufen KundInnenentscheidungen nicht nur entlang von Preisbewegungen, wo der Preisanstieg eines Produkts dazu führt, dass dieses durch ein günstigeres ersetzt wird. Vielmehr beeinflussen Produktkonfigurationen das KundInnenverhalten. Auf diese Weise geraten die jeweiligen Vor- und Nachteile der einzelnen Verkehrsträger für spezifische Nutzergruppen in den Blick. Von besonderem Interesse für eine Strategie integrierter Verkehre ist hierbei das aus der familiären Arbeitsteilung resultierende geschlechtsspezifische, alltägliche Mobilitäts-verhaltens (vgl. Heine/ Mautz/ Rosenbaum 2001). Wie lässt sich dieser Ansatz auf das Thema des Projektes übertragen?

Charles Wright wendet Lancasters allgemeine Theorie auf den Verkehr an, indem er Lancasters vier zentrale Postulate in die Verkehrsterminologie übersetzt:

1) Transport users and other urban residents recive utility from the characteristics that a mode, vehicle, or service possesses rather than from the mode, vehicle, or service itself.
2) Usually, a given characteristic can be obtained from more than one mode, vehicle, or service while a given mode, vehicle, or service normally contains more than one characteristic.
3) Modes, vehicles, and services in combination may possess different characteristics than if used separatly.
4) The characteristics themselves are objektively measurable; however, people may value the same characteristic differently. (Wright 1992: 13f.)

Ausgehend von den vier Postulaten entwickelt Wright ein Raster zur qualitativen Beurteilung unterschiedlicher Verkehrsarten, das flexibel auf spezifische Nachfragekonstellationen angewandt werden kann, um die einzelnen Verkehrsträger zu integrierten Verkehrskonzepten zusammenzusetzen. Der Ansatz zeichnet sich durch eine Reihe von Vorteilen aus. Zum einen gründet er sich auf eine ökonomische Theorie und ist auf diese Weise prinzipiell anschlussfähig für wirtschaftspolitische Überlegungen. Darüber hinaus werden neben den gesamtgesellschaftlichen Effekten auch die Auswirkungen auf die Individuen berücksichtigt, womit dezidiert die KundInnenperspektive eingenommen wird. Die Genderperspektive bildet in diesem Analyseraster einen festen Bestandteil. Schließlich handelt es sich um einen flexiblen Orientierungsrahmen, der auf die spezifischen konkreten Verhältnisse vor Ort angewendet werden kann. Der Ansatz ermöglicht die Berücksichtigung der historischen Pfadabhängigkeiten europäischer Mitgliedsländer ebenso wie die jeweils besonderen Bedingungen auf lokaler Ebene. Während auf diese Weise zum einen das Koordinatensystem für ein integriertes Verkehrskonzept vorliegt, ist die konkrete Ausgestaltung, etwa im Sinne einer Gewichtung verschiedener Verkehrsträger, den politischen Akteuren auf den jeweiligen Handlungsebenen (EU, Nation, Bundesländer, Kommune) überlassen.

6 ANTWORTEN AUF EIN LEITBILD

Das von Charles Wright Anfang der 1990er Jahre entwickelte Kozept einer an KundInnenbedürfnissen ausgerichteten flexiblen Verkehrsmittelwahl orientierte sich an dem Leitbild einer integrierten Verkehrspolitik. Doch schon damals wurde zwar der innovative Ansatz gelobt aber zugleich kritisiert, dass die Idee intermodaler Verkehrskonzepte bis in die 1970er Jahre zurückreiche und sich folglich die Frage stelle, warum dieser gut gemeinte Gedanke nicht umgesetzt wurde. Anstatt das Leitbild einer integrierten Verkehrspolitik ein weiteres Mal umstandslos zur Grundlage konzeptioneller Überlegungen zu machen, sollten die politischen Rahmen- bedingungen reflektiert werden, die einer Umsetzung in der Vergangenheit entgegenstanden. Dementsprechend wandte der Sozialwissenschaftler Martin Wachs gegenüber dem Ansatz von Wright ein: „I firmly believe that transport policymaking is primaly a political exercise, and that analytic approaches by technical experts are invariably less influential than the pull and tug of influential interest groups“ (vgl. Wachs 1993: 337).

Dieser Einwand muss heute gleich in zweifacher Hinsicht ernst genommen werden. *Erstens* vor dem Hintergrund des eingangs geschilderten ideengeschichtlichen Abrisses des Leitbilds intermodaler Mobilitätskonzepte, der zu dem ernüchternden Ergebnis führte, dass sich die vermeintlich gute Idee nicht nur bis in die 1970er sondern bis in die 1920er Jahre zurückverfolgen lässt, ohne dass er sich durchzusetzen vermochte. *Zweitens* hat auch die Verkehrspolitik der 1990er Jahre nicht die in sie gesetzten Erwartungen erfüllt und gibt kaum Anlass zu der Annahme, dass sich integrierte Verkehrskonzepte zukünftig verallgemeinern werden. Das Besondere Augenmerk gilt daher der Beantwortung der Frage nach den Gründen für das regelmäßige Scheitern integrierter Verkehrspolitik. Ausgehend von den durch das Leitbild intermodaler Verkehrsdienstleistungen aufgeworfen Fragen, sollen im Rahmen des Projekts die Möglichkeiten und Grenzen einer integrierten Verkehrspolitik skizziert werden. Dabei wird freilich nicht der innovative Gedanke als solcher zur Disposition gestellt. Schließlich bezeugt die lange historische Tradition des Leitbilds integrierter Verkehrskonzepte nicht nur eine Genealogie des Scheiterns, sondern auch seine offenbar nachhaltige Überzeugungskraft. Positiv gewendet kann das jahrzehntelange Drängen auf eine Lösung der Verkehrsprobleme

im Sinne einer integrierten Verkehrspolitik auch als Hinweis auf eine offene historische Aufgabe verstanden werden.

Darüber hinaus lassen sich im geschichtlichen Rückblick auch Ansätze praktizierter Intermodalität ausmachen, die eine Ahnung zukünftiger Möglichkeitsräume im Verkehrssektor erlauben. So war der Irak in den 1930er Jahren eines der ersten Länder in dem intermodale Verkehrsdienstleistungen angeboten wurden. Nachdem dort schon in den 1920er Jahren das Automobil als kostengünstiges Verkehrsmittel weite Verbreitung erfahren hatte, da es sich ohne Probleme auf den harten Wüstenpisten fahren ließ, ohne dass kostspielige Infrastruktureinrichtungen geschaffen werden mussten, geriet die Eisenbahn unter Wettbewerbsdruck. Um ihre Attraktivität zu steigern, reagierte sie darauf einerseits mit der Einrichtung von Schnellzugverbindungen. „Außerdem sind Vereinbarungen mit Kraftwagengesellschaften getroffen, unmittelbare Fahrkarten von Bagdad nach Mosul auszugeben, wobei zunächst die Beförderung mit der Bahn bis Kirkuk und unmittelbar anschließend mit dem Kraftwagen bis Mosul stattfindet“ (Kettler 1931: 589).

Dieser Vorgang könnte als Beispiel für die innovative Kraft wirtschaftlichen Wettbewerbs auf dem Verkehrsmarkt gewertet werden, etablierte man damals doch schon das heute als intermodale Wegekette allseits gepriesene Ideal einer engen Verknüpfung des MIV mit dem ÖV. Demgegenüber jedoch führte der Konkurrenzkampf der beiden Verkehrssysteme schließlich zum stetigen Niedergang des Öffentlichen Verkehrs und zum (un)aufhaltsamen Aufstieg des Privatverkehrs, wobei integrierte Verkehrskonzepte weitgehend auf der Strecke blieben. Die Verkehrsentwicklung, so scheint es, ist gepägt durch Elemente produktiven Wettbewerbs auf der einen und destruktiven Konkurrenzkampfes auf der anderen Seite. Indem das Projekt der Frage nachgeht, wo in diesem Spannungsfeld die Möglichkeiten und Grenzen integrierter Verkehrssysteme liegen, will es einen Beitrag zur zukünftigen Umsetzung einer integrierten Verkehrspolitik leisten.

LITERATUR

Alemann, U. v. (Hg.) (1995): Politikwissenschaftliche Methoden. Grundriss für Studium und Forschung. Opladen.

Auto Club Europa (ACE) (Hg.) (2000): Hin&Her. Ein Ratgeber für den Weg zur Arbeit. Stuttgart.

Barth, S. (2000): Nahverkehr in kommunaler Verantwortung – Der öffentliche Personennahverkehr nach der Regionalisierung. Schriftenreihe für Verkehr und Technik. Band 90. Erich Schmidt Verlag: Bielefeld.

Bauhardt, Christine (1995): Stadtentwicklung und Verkehrspolitik. Eine Analyse aus feministischer Sicht, Basel u.a.

Baum, H. 1994: Strukturelle Hemmnisse einer Integration der Verkehrssysteme, Bonn.

Beik, U./ Spitzner, M. (1995): Arbeitsmobilität. Rahmenbedingungen der Arbeitsmobilität, Teil Reproduktionsarbeitsmobilität, in: Rahmenbedingungen von Mobilität in Stadtregionen, Bericht Nr.1, Teilprojekt 5: Entwicklung der Arbeits- und Freizeitmobilität. Hg. V. Forschungsverbund „Ökologisch verträgliche Mobilität“, Wuppertal, S. 39-135.

Berschin, F./Hickmann, G. (1998): Von der Bahnreform zur ÖPNV-Strukturreform, in: Internationales Verkehrswesen (50), Heft 12/1998, S. 600-606.

Besters, S. (2000): Einnahmen gerecht verteilen. Verfahren der Zuscheidung von Erträgen in Verkehrsverbünden, in: Der Nahverkehr Heft 1-2/2000, S. 34-39.

Beutler, F./Brackmann, J. (1999): Neue Mobilitätskonzepte in Deutschland. Ökologische, soziale und wirtschaftliche Perspektiven, WZ-dp P99-503, Berlin.

BMBF (1998): Leitprojekte „Mobilität in Ballungsräumen“. Der Wettbewerb, Bonn.

BMBF/ BMVBW (2000): Mobilitätsforschung für das 21. Jahrhundert. Verkehrsprobleme und Lösungsansätze, Köln.

BMV (1992): Verkehrspolitik 1992, Magdeburg.

BMVBW (2000): Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Verkehrsbericht 2000, Berlin.

Brand, K.-W. (1994): Diskursanalyse, in: Jürgen Kriz/ Dieter Nohlen/ Rainer-Olaf Schultze (Hg.): Lexikon der Politik. Politikwissenschaftliche Methode, Frankfurt M., S. 85-87.

Bratzel, S. (1999): Erfolgsbedingungen umweltorientierter Verkehrspolitik in Städten. Analysen zum Policy-Wandel in den „relativen Erfolgsfällen“ Amsterdam, Groningen, Zürich et al.

Buhr, Regina (1999): Neue Nutzungskontexte – Zur Bedeutung des Autos im Alltag von Frauen, in: Regina Buhr/ Weert Canzler/ Andreas Knie/ Stephan Rammler (Hg.): Bewegende Moderne. Fahrzeugverkehr als soziale Praxis, Berlin.

Canzler, W./Knie, A. (1998): Möglichkeitsräume. Grundrisse einer modernen Mobilitäts- und Verkehrspolitik. Wien.

Canzler, W./Knie,A. (2000): „New Mobility“? Mobilität und Verkehr als soziale Praxis, in: Aus Politik und Zeitgeschichte, B 45-46/2000.

Cerwenka, P. (2000): Zur Sehnsuch der Mobilen: Pünktlich und rasch überall, in: Internationales Verkehrswesen, Heft 5, S. 191-195.

Crouch, C./ Patrick Le Galès/ Carlo Trigilia/ Helmut Voelzkow (2001): Local Production Systems in Europe: Rise or Demise? Oxford.

Czada, R./ Lütz, S. (Hg.) (2000): Die politiche Konstitution von Märkten, Opladen.

Deregulierungskommission, Unabhängige Expertenkomission zum Abbau marktwidriger Regulierungen (1991): Marktöffnung und Wettbewerb, Berichte 1990 und 1991. Stuttgart.

Diez, W./ Frick, S./ Reindl, S. (1999): Kilometer-Leasing als innovative Mobilitätsdienstleistung, in: Internationales Verkehrswesen, Heft 8, S. 383-386.

Ebbinghaus, B./ Manow, P. (Ed.) (2001): Comparing Welfare Capitalism. Social policy and political economy in Europe, Japan and the USA, London/ New York.

Ewers, H.-J./Ilgmann, G. (2000): Wettbewerb im öffentlichen Nahverkehr: Gefordert, gefürchtet und verteufelt, in: Internationales Verkehrswesen (52), Heft 1-2/2000, S. 17-20.

Flade, Antje/ Limbourg, Maria (Hg.) (1999): Frauen und Männer in der mobilen Gesellschaft, Opladen.

FOPA (Feministische Organisationen von Planerinnen und Architektinnen) (Hg.) (1994): Entschleunigung. Die Abkehr von einem Lei(d)tbild, in: FreiRäume, Bd. 7, Bielefeld.

FOPA (Feministische Organisationen von Planerinnen und Architektinnen) (Hg.) (1998): Neue Wege – Neue Ziele. Positionen feministischer Planung, in: FreiRäume, Bd. 10, Bielefeld.

Frank, H.J./Walter, N.(1993): Strategien gegen den Verkehrsinfarkt, Stuttgart 1993.

Freitag, A. (2000): Verbünde und Verkehrsunternehmen in einem liberalisierten Markt, in: Der Nahverkehr, Heft 7-8/2000, S. 11-15.

Fritz, D. (2001): Ausschreibung und Vergabe von ÖPNV-Leistungen, in: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, 28. Ergänzungslieferung 8/01, S. 1-16.

Gegner, M. (2002): Die Wege des urbanen Verkehrs zur Daseinsvorsorge. Staatsintervention an der Schnittstelle von Sozial- und Verkehrspolitik. WZ-dp FS II 02-106 . Berlin.

Geuenich, M. (1994): Vorwort zum Gesamtverkehrskonzept des DGB. In: DGB (Hg.): Gesamtverkehrskonzept des DGB. Düsseldorf. S. 2.

Group of Lisbon (1995): Limits to Competition, Cambridge et al.

Halbritter, Günter (2000): Nachhaltige Mobilität. Einführung in den Schwerpunkt, in: TA-Datenbanken-Nachrichten, Nr. 4, S. 3-7.

Hans-Böckler-Stiftung und DGB (Hg.) (2001): Strategien für die Mobilität der Zukunft – Handlungskonzepte für lokale, regionale und betriebliche Akteure. Düsseldorf.

Hanf, K./Scharpf, F.W. (Ed.) (1978): Interorganizational Policy Making. Limits to Coordination an Central Control. London, Beverly Hill.

Heclo, H. (1978): Issue Networks and the Executive Establishment, in: King, A. (Ed.): The New American Political System. Washington, D.C., p. 87-124.

Heine, Hartwig/ Mautz, Rüdiger/ Rosenbaum, Wolf (2001): Mobilität im Alltag. Warum wir nicht vom Auto lassen, Frankfurt/ New York.

Heise, A. (1999): Grenzen der Deregulierung. Institutioneller und struktureller Wandel in Großbritannien und Deutschland, Berlin.

Hensel, U./ Schuster, J. (2002): Beschäftigung durch nachhaltige Mobilität. Beschäftigungstrends in der europäischen Verkehrswirtschaft, Bremen.

Héritier, A. (1993): Policy-Analyse. Elemente der Kritik und Perspektiven der Neuorientierung, in: Dies. (Hg.): Policy-Analyse. Politische Vierteljahresschrift, Sonderheft 24, S. 9-26.

Hinricher, Martina/ Schüller, Ulrich 2002: „Integrierte Verkehrspolitik. Ein Lösungskonzept für die Mobilität der Zukunft“, in: Internationales Verkehrswesen, Heft 12, S. 589-592.

Holz-Rau, Christian 2002: Integrierte Verkehrsplanung – Eine lange Geschichte, in: Planungs-rundschau, Heft 5, S. 23-34

Jansen, D. et al. (1995): Netzwerke und Politikproduktion. Konzepte, Methoden, Perspektiven. Marburg.

Jeschke, Carola 1994: Persönliche Sicherheit – eine verhaltensrelevante Mobilitätsbedingung, in: Antje Flade (Hg.): Mobilitätsverhalten. Bedingungen und Veränderungsmöglichkeiten aus umweltpsychologischer Sicht, Weinheim.

Jürgens, U./Meißner, H.-R./Bochum, U. (2001): Innovation und Beschäftigung im Fahrzeugbau. Trends und Problemstellungen. Berlin.

Karl, A. (2002): Öffentlicher Verkehr im künftigen Wettbewerb. Wie ein inkonsequenter Ordnungsrahmen und überholte Finanzierungsstrukturen attraktive öffentliche Angebote verhindern, WZB Discussion Paper FS II 02-111 . Berlin.

Kesselring, S. (2001): Mobile Politik. Ein soziologischer Blick auf Verkehrspolitik in München, Berlin.

Kettler, Kurt 1931: „Von der Eisenbahn im Orient – Erfahrungen auf einer Reise, in: Verkehrstechnische Woche, Heft 44, S. 588-591.

Klumpp, Dieter (2002): „Visionen und Realitäten in der Mobilitätsdiskussion. Zukunftsprojekte, Interessen und andere Realisierungshemmnisse“, in: Der Bürger im Staat (Mobilität), Heft 3, S. 161-168.

Knie, A. (2000): Beim Kampf um die Kunden hört der „integrierte“ Spaß auf. Die Einführung kombinierter Mobilitätsangebote scheitert am Eigensinn der Verkehrsanbieter, in: Frankfurter Rundschau, 11. Oktober 2000, S. A1

Kommission (2001): White Paper. European Transport Policy for 2010. Time to Decide, Luxembourg.

Kommission (2000): Mitteilung der Kommission. Leistungen der Daseinsvorsorge in Europa, KOM (2000) 580 endgültig, Brüssel.

Kommission (1996): Grünbuch der Europäischen Kommission. Das Bürgernetz. Wege zur Nutzung des Potentials des öffentlichen Personenverkehrs in Europa, Brüssel.

König, K./ Benz, A. (1997): Privatisierung und staatliche Regulierung. Bahn, Post und Telekommunikation, Rundfunk. Nomos, Baden-Baden.

König, T. (1990): Entscheidungen im Politiknetzwerk. Der Einfluß von Organisationen auf die arbeits- und sozialrechtliche Gesetzgebung in den 80er Jahren. Wiesbaden.

Linder, W./ Mauer, U./ Resch, H. (1975): Erzwungene Mobilität. Alternativen zur Raumordnung, Stadtentwicklung und Verkehrspolitik, Köln/ Frankfurt M.

Lompe et al. (1994): Verkehrspolitik als Gesellschaftspolitik – regionale und gewerkschaftliche Handlungsspielräume. Empfehlungen für die Region Ingolstadt. Graue Reihe der Hans-Böckler-Stiftung. Düsseldorf.

Lompe, K./Blöcker, A. (2000): Mobilität und neue Beschäftigungsfelder. Trends und Beispiele aus Südostniedersachsen, Nürnberg und Berlin-Brandenburg. Marburg.

Naschold, F. (1995): Modernisierung des Staates, (Band 1 der Schriftenreihe „Modernisierung des öffentlichen Sektors“), Berlin.

Naschold, F. et al. (1996): Leitungstiefe im öffentlichen Sektor. Erfahrungen, Konzepte, Methoden. Berlin.

Nesemeier, C. (1997): Organisatorische Effizienzsteigerungen im ÖPNV auf Basis eines internationalen Benchmarkings, Bern/Stuttgart/Wien.

Ottens, M./ Frick, S./ Reindl, S. (2000): Dienstleistungsplattform für innovative marken- und branchenübergreifende Mobilitätsangebote. Möglichkeiten zur Überwindung und Anleitungen zur erfolgreichen Realisierung, Nürtingen/ Berlin.

Pällmann-Kommission (2000): Kommission Verkehrsinfrastrukturfinanzierung. Schlußbericht, hrsg. v. BMVBW.

Plehwe et al. (1998): Die Logistikbranche im Umbruch. Arbeit und Mitbestimmung in einem sich wandelnden Dienstleistungsbereich. Eine Expertise zu aktuellen Entwicklungen und Trends. Im Auftrag der Hans-Böckler-Stiftung. Frankfurt M.

Prittwitz, V.v. (1994): Politikanalyse. Opladen.

Prognos (1998): Markt- und Potentialanalyse neuer integrierter Mobilitätsdienstleistungen in Deutschland. Untersuchung im Auftrag des Bundesministeriums für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie, Basel

reson e.V. (2001): Verkehrspolitik – Baustein einer ökologischen Modernisierungsstrategie? Bestandsaufnahme und Perspektiven der Verkehrspolitik der rot-grünen Bundesregierung. Studie erstellt im Auftrag der Hans Böckler Stiftung. Braunschweig.

Rammler, S. (1998): Auto-Umwelt-Energie in den USA und der Bundesrepublik Deutschland. Eine Analyse ad-hoc-wirksamer Politikinstrumente zur Verringerung des Verbrauchs fossiler Brennstoffe durch den Straßenverkehr. Edition Wissenschaft, Reihe Sozialwissenschaften, Band 92. Tectum-Verlag. Marburg.

Rammler, S. (2002): Mobilität in der Moderne. Verkehr und Verkehrspolitik in sozialwissenschaftlicher Perspektive, in: Journal Arbeit, Jg.2/Nr.1, Frühjahr 2002. S. 12-13.

Rammler, S. (2002a): „Die Schnittstelle ist der Engpass“. Ein Plädoyer für mehr Kooperation statt Konkurrenz bei der Einführung intermodaler und integrierter Verkehrskonzepte, in: Aktuelle Verkehrsplanung. Schriftenreihe des Fachgebietes Integrierte Verkehrsplanung der Technischen Universität Berlin, Berlin.

Rodenstein, Marianne (1994): Wege zur nicht-sexistischen Stadt, Freiburg i.Br.

Schad, H. (2000): Potenziale und zu erwartende verkehrliche Wirkungen integrierter Mobilitäts-dienstleistungen, in: Verkehr und Technik, Nr. 6, S. 253-258.

Scharpf, F.W. (1999): Regieren in Europa: Effektiv und demokratisch? Frankfurt M.

Scharpf, F.W./ Schmidt, V.A. (Ed.) (2000): Welfare and Work in the Open Economy. Diverse Responses to Common Challenges, Oxford.

Schöller, O. (2002): Von der Fürsorge zur Vorsorge und zurück? Eine Bestandsaufnahme der aktuellen Debatte um die staatliche Daseinsvorsorge. Unveröffentlichtes Manuskript, Berlin.

Schöller, O. (2003): Zu den Folgen einer neoliberalen Deregulierungsstrategie. Das Beispiel der britischen Eisenbahnprivatisierung, in: Internationales Verkehrswesen, Heft 1/2, S. 26-30.

Stiegler, Barbara (1998): Frauen im Mainstreaming. Politische Strategien und Theorien zur Geschlechterfrage, Bonn.

Stiegler, Barbara (2000): Wie Gender in den Mainstream kommt. Konzepte, Argumente und Praxisbeispiele zur EU-Strategie des Gender Mainstreaming, Bonn.

Streeck, W. (1999): Korporatismus in Deutschland. Zwischen Nationalstaat und Europäischer Union, Frankfurt/ New York.

Streeck, W./ Yamamura, K. (Ed.) (2001): The Origins of Nonliberal Capitalism. Germany and Japan in Comparison, Ithaca/ London.

Teubner, G. (2001): Legal Irritants: How Unifying Law Ends up in New Divergences. In: Peter A. Hall/ David Sosckice (Ed.): Varieties of Capitalism. The Institutional Foundations of Comarative Advantage, Oxford, S. 417-441.

Veil, Mechtild (2002): Widersprüchliche Vielfalt: Familienpolitische Orientierungen nach der Wahl, in: Gewerkschaftliche Monatshefte, Heft 10/11, S. 597-600.

„Verkehrsmittel untereinander. Über die Zusammenarbeit der Eisenbahn mit dem Kraftwagen auf dem 5. Weltkongress für Kraftwagentransporte“ (Vortrag des Generalsekretärs des Internationalen Eisenbahnverbandes Pourcel über die Erfahrungen in Frankreich), in: Verkehrstechnische Woche, Heft 3 (1929), S. 27

Wachs, Martin (1993): Book Review of Fast Wheels, Slow Traffic: Urban Transport Choices by Charles L. Wright, in: Transportation Research A, Vol. 27A, No. 4, pp. 337-338.

Weg, Marianne (2001): Gender Mainstreaming: ein neuer Weg zur Gleichstelung von Frauen und Männern? Vortragsmanuskript, Wiesbaden, November 2001.

Wegener, A. (2002): Die Gestaltung kommunalen Wettbewerbs. Strategien in den USA, Großbritannien und Neuseeland, Berlin.

Werner, J. (1998), Nach der Regionalisierung – Der Nahverkehr im Wettbewerb. Rechtlicher Rahmen – Verantwortlichkeiten – Gestaltungsoptionen, Dortmund: Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur.

Windhoff-Héritier, A. (1987): Policy-Analyse. Eine Einführung. Frankfurt M./ New York.

Wright, Charles L. (1992): Fast Wheels, Slow Traffic. Urban Transport Choices, Philadelphia.

Veröffentlichungsreihe der Abteilung Innovation und Organisation des Forschungsschwerpunktes Organisationen und Wissen Wissenschaftszentrum Berlin

elektronisch verfügbar unter
http://www.wz-berlin.de/publikation/discussion_papers/liste_discussion_papers.de

1998

FS II 98-101	MEINOLF DIERKES UND LUTZ MARZ. Lernkonventionen und Leitbilder. Zum Organisationslernen in Krisen, 69 S.
FS II 98-102	MEINOLF DIERKES UND LUTZ MARZ. Wissensmanagement und Zukunft. Orientierungsnöte, Erwartungsfallen und „4D“-Strategie, 36 S.
FS II 98-103	MEINOLF DIERKES UND LUTZ MARZ. Leitbildzentriertes Organisationslernen und technischer Wandel, 43 S.
FS II 98-104	TILMAN BAUMGÄRTEL. Reisen ohne Karte. Wie funktionieren Suchmaschinen? 33 S.
FS II 98-105	VALENTINA DJORDJEVIC. Von „emily postnews“ zu „help manners“. Netiquette im Internet, 49 S.
FS II 98-106	GABRIELE ABELS. Engendering the Representational Democratic Deficit in the European Union, 41 S.
FS II 98-107	STEPHAN RAMMLER, GERHARD PRÄTORIUS UND KARLHEINZ W. LEHRACH. Regionale Verkehrspolitik und Klimaschutz. Landespolitische Interventionsmöglichkeiten zur Reduktion der verkehrsbedingten CO2-Emissionen in Niedersachsen, 67 S.
FS II 98-108	HENNING BREUER. Technische Innovation und Altern - Leitbilder und Innovationsstile bei der Entwicklung neuer Informations- und Kommunikationstechnologien für eine alternde Menschheit, 79 S.
FS II 98-109	ARIANE BERTHOIN ANTAL UND CAMILLA KREBSBACH-GNATH. Consultants as Agents of Organizational Learning: The Importance of Marginality, 36 S.
FS II 98-110*	TILMAN BAUMGÄRTEL. Das imaginäre Museum. Zu einigen Motiven der Netzkunst, 54 S.
FS II 98-111	MEINOLF DIERKES AND CLAUDIA VON GROTE (Eds.). Public Opinion and Public Debates. Notes on two perspectives for examining public understanding of science and technology, 69 S.
FS II 98-112	SABINE HELMERS, UTE HOFFMANN UND JEANETTE HOFMANN. Internet... The Final Frontier: Eine Ethnographie. Schlußbericht des Projekts "Interaktionsraum Internet. Netzkultur und Netzwerkorganisation", 134 S.

1999

FS II 99-101	EMILY UDLER. Israeli Business in Transition, 45 S.

FS II 99-102 MARK B. BROWN. Policy, design, expertise, and citizenship: Revising the California electric vehicle program, 49 S.

FS II 99-103 STEFAN BRATZEL. Umweltorientierter Verkehrspolitikwandel in Städten. Eine vergleichende Analyse der Innovationsbedingungen von „relativen Erfolgsfällen", 74 S.

2000

FS II 00-101 SABINE HELMERS, UTE HOFFMANN UND JEANETTE HOFMANN. Internet... The Final Frontier: An Ethnographic Account. Exploring the cultural space of the Net from the inside, 124 S.

FS II 00-102 WEERT CANZLER UND SASSA FRANKE. Autofahren zwischen Alltagsnutzung und Routinebruch. Bericht 1 der choice-Forschung, 26 S.

FS II 00-103 MIKAEL HÅRD UND ANDREAS KNIE. Getting Out of the Vicious Traffic Circle: Attempts at Restructuring the Cultural Ambience of the Automobile Throughout the 20th Century, 20 S.

FS II 00-104 ARIANE BERTHOIN ANTAL, ILSE STROO AND MIEKE WILLEMS. Drawing on the Knowledge of Returned Expatriates for Organizational Learning. Case Studies in German Multinational Companies. 47 S.

FS II 00-105 ARIANE BERTHOIN ANTAL UND MEINOLF DIERKES. Organizational Learning: Where Do We Stand? Where Do We Want to Go?, 33 S.

2001

FS II 00-101 KATRIN BÖHLING. Zur Bedeutung von „boundary spanning units" für Organisationslernen in internationalen Organisationen, 34 S.

2002

FS II 02-101 UTE HOFFMANN UND JEANETTE HOFMANN. Monkeys, Typewriters and Networks. The Internet in the Light of the Theory of Accidental Excellence, 24 S.

FS II 02-102 UTE HOFFMANN. Themenparks re-made in Japan. Ein Reisebericht, 126 S.

FS II 02-103 WEERT CANZLER UND SASSA FRANKE. Changing Course in Public Transport: The Car as a Component of Competitive Services. Choice-Research, Report No. 2, 58 S.

FS II 02-104 WEERT CANZLER UND SASSA FRANKE. Mit cash car zum intermodalen Verkehrsangebot. Bericht 3 der choice-Forschung, 67 S.

FS II 02-105 ARIANE BERTHOIN ANTAL, MEINOLF DIERKES, KEITH MACMILLAN & LUTZ MARZ. Corporate Social Reporting Revisited, 32 S.

FS II 02-106 MARTIN GEGNER. Die Wege des urbanen Verkehrs zur Daseinsvorsorge, 63 S.

FS II 02-107	MEINOLF DIERKES, LUTZ MARZ & ARIANE BERTHOIN ANTAL. Sozialbilanzen. Konzeptioneller Kern und diskursive Karriere einer zivilgesellschaftlichen Innovation, 18 S.
FS II 02-108	CHRISTIANA WEBER UND BARBARA WEBER. Learning in and of Corporate Venture Capital Organizations in Germany. Industry structure, companies' strategies, organizational learning capabilities, 19 S.
FS II 02-109	JEANETTE HOFMANN UNTER MITARBEIT VON JESSICA SCHATTSCHNEIDER. Verfahren der Willensbildung und Selbstverwaltung im Internet – Das Beispiel ICANN und die At-Large-Membership, 155 S.
FS II 02-110	KATHRIN BÖHLING. Learning from Environmental Actors about Environmental Developments. The Case of International Organizations, 40 S.
FS II 02-111	ASTRID KARL. Öffentlicher Verkehr im künftigen Wettbewerb. Wie ein inkonsequenter Ordnungsrahmen und überholte Finanzierungsstrukturen attraktive öffentliche Angebote verhindern, 60 S.
FS II 02-112	THOMAS SAUTER-SERVAES UND STEPHAN RAMMLER. *Delaytainment* an Flughäfen. Die Notwendigkeit eines Verspätungsservices und erste Gestaltungsideen, 83 S.
FS II 02-113	ARIANE BERTHOIN ANTAL UND MEINOLF DIERKES. Organisationslernen und Wissensmanagement: Überlegungen zur Entwicklung und zum Stand des Forschungsfeldes, 39 S.
FS II 02-114	ARIANE BERTHOIN ANTAL UND MEINOLF DIERKES. On the Importance of Being Earnest about Business: Overcoming liberal arts students' misconceptions about leadership in corporate change processes, 31 S.
FS II 02-115	DANIELA ZENONE. Das Automobil im italienischen Futurismus und Faschismus. Seine ästhetische und politische Bedeutung, 72 S.

2003

SP III 03-101	ARIANE BERTHOIN ANTAL UND VICTOR FRIEDMAN. Negotiating Reality as an Approach to Intercultural Competence, 35 S.
SP III 03-102	ARIANE BERTHOIN ANTAL, CAMILLA KREBSBACH-GNATH UND MEINOLF DIERKES. Hoechst Challenges Received Wisdom on Organizational Learning, 36 S.
SP III 03-103	ARIANE BERTHOIN ANTAL UND JING WANG. Organizational Learning in China: The Role of Returners, 29 S.
SP III 03-104	JEANETTE HOFMANN. Die Regulierung des Domainnamensystems – Entsscheidungsprozess und gesellschaftliche Auswirkungen der Einrichtung neuer Top level Domains im Internet, 122 S.

Bei Ihren Bestellungen von WZB-Papers schicken Sie, bitte, unbedingt einen an Sie adressierten **Aufkleber** *mit, sowie* ***je Paper*** *eine* ***Briefmarke im Wert von Euro 0,51*** *oder einen "****Coupon Réponse International****" (für Besteller aus dem Ausland).*

Please send a ***self-addressed label*** *and* ***postage stamps in the amount of 0,51 Euro*** *or a* ***"Coupon-Réponse International"*** *(if you are ordering from outside Germany) for* ***each*** *WZB-Paper requested.*

Bestellschein

Order Form

Absender ● Return Address:

Wissenschaftszentrum Berlin
für Sozialforschung gGmbH
PRESSE- UND INFORMATIONSREFERAT
Reichpietschufer 50
D-10785 Berlin

*Hiermit bestelle ich folgende(s)Discussion Paper(s) ● Please send me the following Discussion Paper(s)***Autor(en) / Kurztitel ● Author(s) / Title(s) in brief**	**Bestellnummer ● Order no.**