

Politikberatung durch Experten

Das Beispiel der deutschen Verkehrspolitik im 19. und 20. Jahrhundert

Bearbeitet von
Michael Hascher

1. Auflage 2006. Taschenbuch. 362 S. Paperback

ISBN 978 3 593 37921 0

Format (B x L): 14 x 21,3 cm

Gewicht: 500 g

[Weitere Fachgebiete > Medien, Kommunikation, Politik > Politikwissenschaft
Allgemein > Politikberatung](#)

schnell und portofrei erhältlich bei

The logo for beck-shop.de features the text 'beck-shop.de' in a bold, red, sans-serif font. Above the 'i' in 'shop' are three red dots of varying sizes, arranged in a slight arc. Below the main text, the words 'DIE FACHBUCHHANDLUNG' are written in a smaller, red, all-caps, sans-serif font.

beck-shop.de
DIE FACHBUCHHANDLUNG

Die Online-Fachbuchhandlung beck-shop.de ist spezialisiert auf Fachbücher, insbesondere Recht, Steuern und Wirtschaft. Im Sortiment finden Sie alle Medien (Bücher, Zeitschriften, CDs, eBooks, etc.) aller Verlage. Ergänzt wird das Programm durch Services wie Neuerscheinungsdienst oder Zusammenstellungen von Büchern zu Sonderpreisen. Der Shop führt mehr als 8 Millionen Produkte.

Leseprobe

Als am letzten Tag des Jahres 2002 in Shanghai die erste kommerzielle Strecke der Magnetschwebbahn Transrapid eröffnet wurde, wertete Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe diesen Schritt als "Durchbruch und Signal für Deutschland". Viele Journalisten warfen in diesem Zusammenhang die Frage auf, warum in China möglich sei, was in Deutschland nicht gehe.

Andere verwiesen darauf, dass totalitäre Regime viele Fragen nicht zu stellen bräuchten.

Mittlerweile hat China seine eigene Magnetbahn entwickelt, in Deutschland konzentriert sich die Debatte um eine mögliche Anwendungsstrecke des Transrapid auf die Anbindung des Münchner Flughafens an den dortigen Hauptbahnhof.

Für die Schwierigkeiten bei der Einführung der Magnetbahn in Deutschland lassen sich viele Gründe aufzählen. In einer jahrzehntelangen Diskussion haben Befürworter und Gegner des Transrapid eine Menge Argumente zusammengetragen. Der öffentliche Diskurs war dabei von Gutachten, Gegengutachten und Stellungnahmen zu Gutachten geprägt.

Beispielhaft zeigte sich die Bedeutung wissenschaftlicher Gutachten für die politische Entscheidungsfindung in der Debatte um die Strecke Hamburg-Berlin während der 1990er Jahre.

Im Dezember 1991 hatte das Bundesbahn-Zentralamt dem Transrapid die technische Einsatzreife bescheinigt. Die daran anschließende Diskussion um die Aufnahme der Strecke in den

Bundesverkehrswegeplan veranlasste den Wissenschaftlichen Beirat beim

Bundesverkehrsministerium, sich (nach 1987 und 1989) erneut zum Transrapid zu äußern. Der

Wissenschaftliche Beirat beim Bundesverkehrsministerium ist ein permanent bestehendes

Gremium aus Hochschulprofessoren verschiedener Disziplinen (hauptsächlich Ökonomen und Ingenieure), das 1949 gegründet wurde und das Bundesverkehrsministerium in allen wichtigen

Fragen der Verkehrspolitik beraten soll. Seine Mitglieder werden auf Vorschlag des Beirats vom

Bundesverkehrsminister berufen. Das Ministerium stellt dem Beirat Aufgaben in Form der

Erstellung von Gutachten, der Stellungnahme zu Gutachten oder der Beantwortung von

Einzelfragen. Der Beirat kann, wie das Beispiel zeigt, aber auch von sich aus tätig werden. Seine

Stellungnahme, die im Internationalen Verkehrswesen, dem Organ der Deutschen

Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (DVWG) veröffentlicht wurde, bestätigte zwar das Urteil

des Bundesbahnzentralamtes, sprach dem Transrapid aber die "Marktreife" ab.

Zu den Folgen des Beiratstotums bemerkte Gerd Aberle, Chefredakteur des Internationalen

Verkehrswesens und Mitglied des Beirats, im Editorial des folgenden Heftes (9/1992):

"Hohe Wellen hat sie geschlagen, die Stellungnahme des Wissenschaftlichen Beirats des Bundesministers für Verkehr zur Magnetschnellbahn Transrapid, die im vergangenen Heft in dieser Zeitschrift in vollem Wortlaut veröffentlicht wurde. Nach einer entsprechenden Meldung eines Hamburger Wochenmagazins zum Inhalt der Beiratsstellungnahme druckte eine Vielzahl regionaler und überregionaler Zeitungen Teilaussagen des Beiratsgutachtens ab. Von betroffener Seite kam auch herbe Kritik: Die Veröffentlichung hätte unterbleiben sollen, oder: Man solle die Stellungnahme überhaupt nicht zur Kenntnis nehmen - so der forschungspolitische Sprecher einer Regierungspartei -, oder: Wenn der Beirat im vorherigen Jahrhundert existiert hätte, wäre die Eisenbahn nicht gebaut worden. Da wird der Einfluss dieses Gremiums aber schmeichelhaft hoch

eingeschätzt."

Die Episode aus der Geschichte des Transrapid führt zu Fragen, die im Zentrum der vorliegenden Arbeit stehen: Wie hoch ist der Einfluss des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesverkehrsministerium einzuschätzen? Welche Wirkung entfaltet die Beratung der Verkehrspolitik durch Experten? Wie entstand die heutige Situation? Wie verhält es sich - um das konkrete Beispiel aufzugreifen - wirklich mit dem Bau der Eisenbahn im 19. Jahrhundert und der Beratung durch Experten?