

Technische Universität Braunschweig
 Institut für Sozialwissenschaften
 Prof. Dr. Nils Bandelow/Dr. Birgit Mangels-Voegt

WiSe 2007/2008

Hauptseminar
 Problemfelder, Institutionen und
 Handlungsstrategien in der Verkehrspolitik

Referatsthema Verkehrspolitik als Gesellschaftspolitik?

» (Pflichttext für alle; Schöller, Oliver: Verkehrspolitik:
 ein problemorientierter Überblick)
 Zusätze xte: Knie, Andreas: Ergebnisse und Probleme
 sozialwiss. Mobilitäts- und Verkehrsforschung und
 Lompe, Klaus u.a.: Verkehrspolitik als
 Gesellschaftspolitik, Düsseldorf: 1994

Referenten: Torbert Klose und Michael Köllmann

Referat

- ▶ Autoren
 - Oliver Schöller
 - Andreas Knie
 - Klaus Lompe
- ▶ Kontext der Texte
- ▶ Thesenpräsentation und dialogorientierte
 Thesenbesprechung

Oliver Schwedes (geb. Schöller)



- ▶ Oliver Schöller, Dr. phil.
- ▶ Studium der Politikwissenschaften, Soziologie, Philosophie und
 Psychologie in Marburg, Berlin, Edinburgh.
- ▶ Promotion bei Prof. Hartmut Häußermann an der Humboldt-
 Universität Berlin zum Thema "Die Entstehung von
 Großsiedlungen. Macht- und Entscheidungsprozesse in der
 Kommunalpolitik am Beispiel städtischer Wohnungsbaupolitik".
- ▶ Seit 2002 wissenschaftlicher Mitarbeiter der Abteilung
 "Innovation und Organisation" mit dem Forschungsschwerpunkt
 "Stadt- und Verkehrspolitik".
- ▶ Bis 2005 Leiter des von der Hans-Böckler-Stiftung geförderten
 Projekts "Mobilität im Wettbewerb".
- ▶ Zuletzt geschäftsführender Herausgeber des Handbuchs der
 Verkehrspolitik.

Andreas Knie



- ▶ 1980-1984 Studium der Politikwissenschaft an der Philipps Universität Marburg
- ▶ 1984-1986 Fortsetzung des Studiums an der FU Berlin
- ▶ 1990 Promotion an der TU Berlin (Dr. phil.) Thema: Diesel - Karriere einer
 Technik. Genese und Formierungsprozesse im Motorenbau
- ▶ 1995
- ▶ Abschluss des Habilitationsverfahrens am Fachbereich Umwelt und Gesellschaft
 der TU Berlin mit der Erteilung der Lehrbefugnis für Soziologie, insbes.
 sozialwissenschaftlicher Technikforschung, Thema: Wankel-Mot in der
 Autoindustrie. Anfang und Ende einer Antriebsalternative
- ▶ 1996-1999 Professor für Techniksoziologie an der TU Berlin (C4 Vertretung)
- ▶ 2000 Berufung zum außerplanmäßigen Professor an der TU Berlin im Fachbereich
 Soziologie, insbes. sozialwissenschaftliche Technikforschung
- ▶ seit 2006 Geschäftsführung Innovationszentrum für Mobilität und
 gesellschaftlichen Wandel GmbH (InnoZ)

Klaus Lompe

- ▶ - von 1970 bis 2005 an der TU Braunschweig als
 Professor tätig.
- wissenschaftlicher Berater verschiedener
 Institutionen auf Bundes- und Länderebene und
 Mitherausgeber renommierter wissenschaftlicher
 Publikationsreihen
- Forschungsschwerpunkte: Grundsatzfragen
 der Politikwissenschaft und methodologischer
 Probleme der Sozialwissenschaft, Zukunfts- und
 Technikforschung, Arbeit und Mitbestimmung,
 Reform von Staat und Gesellschaft sowie
Verkehrspolitik als Gesellschaftspolitik.

Kontext der Texte

- ▶ Verkehr als Forschungsgegenstand der Sozialwissenschaften
- ▶ Netzwerkbildung zur problemorientierten Grundlagenforschung fördern
- ▶ Ursachen und Folgen der existierenden Verkehrsverhältnisse untersuchen

Thematischer Hintergrund

- ▶ Verkehrspolitik
- ▶ Gesellschaftspolitik
- ▶ Zunahme des Verkehrswachstums
- ▶ Nachhaltigkeitserfordernisse
- ▶ Deregulierungsprozesse im Verkehrssektor

These 1

- ▶ Verkehrspolitik kann den gesellschaftlichen Konsens über die Notwendigkeit einer nachhaltigen Entwicklung nicht umsetzen. Die reale Verkehrsentwicklung und das politische Handeln lassen Nachhaltigkeit nicht zu, sondern bewirken das Gegenteil.

These 2

- ▶ Verkehrspolitik ist eine abhängige Variable, die sich primär den wirtschafts-, arbeits- und unternehmenspolitischen Forderungen unterordnet. Daher wird tendenziell ökonomisch und nicht nachhaltig gehandelt.

These 3

- ▶ Die heute praktizierte Verkehrspolitik ist eine Umsetzung der sektoralen Konkurrenz von Partikularinteressen aus verschiedenen Politikarenen und Verkehrsträgern. Es müssen aber die technischen, sozialen und politischen Belange bei der Gestaltung von Verkehrspolitik berücksichtigt werden, um Gestaltungskraft zu entwickeln.

These 4

- ▶ ‚Integrierte Verkehrspolitik‘ ist die Lösung der aktuellen Misere des Politikfeldes. Dafür muss das neoliberale Wettbewerbsdogma erneut hinterfragt und wahrscheinlich mit neueren Theorien ergänzt bzw. ersetzt werden.

These 5

- › Verkehr ist kein Wirtschaftsfaktor, sondern ein eigenständiges soziales Phänomen. Es ist erforderlich den Verkehr aus dem gesamtgesellschaftlichen Kontext heraus zu analysieren, um zu korrekten Forschungsergebnissen zu gelangen.

These 6

- › Verkehrspolitik leidet an einer ökonomisch-technisch geprägten Wissenschaftstradition, welche eine Berücksichtigung der sozialen Aspekte des Verkehrs verweigert hat. Aus Gründen des ökonomischen Scheiterns bisheriger Konzepte werden nun die Chancen für eine ideologische Neuausrichtung möglich.

These 7

- › Sinnvolle Verkehrspolitik muss eine aktiv gewollte Verhaltensänderung der Menschen bewirken, um erfolgreich die Ziele umsetzen zu können.

These 8

- › Eine nachhaltige Verkehrspolitik führt zwangsläufig zu einer Anpassung unserer bisherigen Gesellschaftsordnung. Diese ist mit dem allgemein vorherrschenden Individualisierungstrend für die technischen, ökonomischen und politischen Strukturen – auch im Bereich des Verkehrs – verantwortlich.

These 9

- › Es gibt keine Alternative zum motorisierten Individualverkehr. Daher ist die nachhaltige Verkehrspolitik auf technische Innovationen angewiesen, die eine vollständige Lösung der gegenwärtigen Probleme ermöglichen.

These 10

- › Individualverkehr galt bisher als Symbol für Freiheit und Wohlstand, also ökonomischen Erfolg. Die Herausforderung für nachhaltigen (also umweltschonenden und sozial gerechten) öffentlichen Verkehr ist daher, dass dieser leistungsfähig und attraktiv und somit hochverfügbar ist.

Fazit

- › Sozialwissenschaften sind unentbehrlich bei der Forschung im verkehrspolitischen Bereich
- › Ökonomische Dominanz und Tendenzen in der Verkehrsforschung müssen reduziert werden
- › Neoliberale Ideen in der Verkehrspolitik müssen durch nachhaltige und gesellschaftsorientierte Ansätze ersetzt werden
- › Verkehrspolitik muss deutlich mehr Steuerungseinfluss gewinnen, um existenzberechtigt zu sein.