Zeitschrift: Wechselwirkung : Technik Naturwissenschaft Gesellschaft
Herausgeber: Wechselwirkung
Band: 6 (1984)
Heft: 22

Artikel: Neubaustrecken : harte Technik umweltfreundlich
Autor: Gehmann, Peter / Schramm, Engel
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-653113

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 08.01.2026

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

ßen: sich in einem ersten Schritt von allzu selbstverständlichen wie von extrem ungesicherten Aussagen zu trennen (etwa: *„Alternative Technologie ist funktional für alle Zeit, . . . hebt den Unterschied von Arbeit und Freizeit auf, . . . steigert Effizienz durch Begrenzung, . . . ist sicher vor Mißbrauch, . . . ist demokratisch . . .“*). In einem zweiten Schritt könnten die bedeutsamsten Merkmale als unterschiedliche Dimensionen von Komplexität identifiziert werden – und zwar so, daß Unterschiede zwischen „herrschenden“ und „beherrschbaren“ Techniken herausgearbeitet werden können. Im dritten und letzten Schritt wäre der Rest zu sortieren: in Kriterien der ökologischen Anpassung einerseits und andererseits in eine Sammlung von Beispielen für die Anwendung zusätzlicher nichtökonomischer Entscheidungskriterien. Eine solcherart reduzierte, systematisierte und um einige Aspekte (wie den der Reversibilität) ergänzte Übersichtsliste (vgl. den Kasten auf Seite 12) vermag in etwa den Stand der Diskussion über technische Alternativen zu reflektieren, aber eignet sich kaum noch als Werbeprospekt für die historische Idee einer Alternativen Technologie. △

Literatur

AGAT (Arbeitsgruppe für Angepaßte Technologie, Hrsg.), Technik für Menschen, Frankfurt 1982

Bossel, H., Bürgerinitiativen entwerfen die Zukunft, Frankfurt 1978

Boyle, G., Harper, P., Radical Technology, London 1976

Dickson, D., Alternative Technology and the Politics of Technical Change, London 1974 (dtsch.: München 1980)

Hallerbach, J., Mez, L., Keine Kritik ohne Technikkritik, in: kritik 8, Heft 25/1980

Illich, I., Tools for Conviviality, New York 1973 (dtsch.: Reinbek 1980)

Löw-Beer, P., Industrie und Glück, Berlin 1981

Morris, D., Hess, K., Neighborhood Power. The New Localism, Washington 1975 (dtsch.: Frankfurt 1980)

Renn, O., Verheißung und Illusion, Frankfurt-Berlin-Wien 1983

Rybczynski, W., Paper Heroes. A Review of Appropriate Technology, Garden City-New York 1980

Schumacher, E.F., Small is Beautiful, London 1973 (dtsch.: Reinbek 1977)

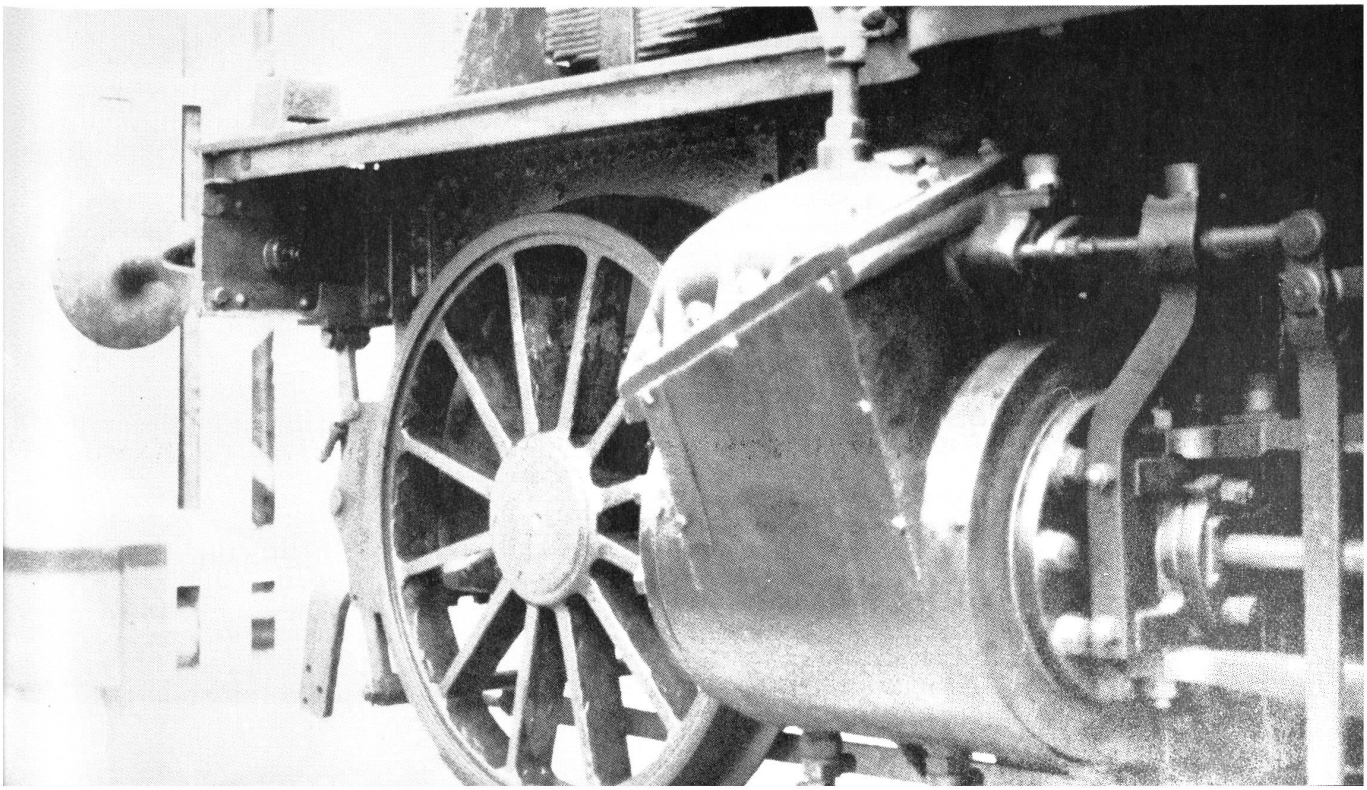
Wiesenthal, H., Alternative Technologie und gesellschaftliche Alternativen, in: Technik und Gesellschaft, Jahrbuch 1, Frankfurt-New York 1982

Neubaustrecken

Harte Technik umweltfreundlich

An der Bewertung des Neubauprojektes der Bundesbahn tut sich die gesellschaftliche Opposition schwer. Teile der Ökologischen Bewegung, der Grünen oder auch WW-Autor Franz Plich (WW 19) halten es für umweltfreundlich und erstrebenswert; viele örtliche Bürgerinitiativen, Naturschutzverbände, Grüne usw. wehren sich gegen die neue, schnelle Strecke von Hannover nach Würzburg.
Wie läßt sich das Bahnprojekt bewerten? Wir hatten die Idee, anhand des Schnellbahnprojektes die Kriterien zu überprüfen, die aus der Ablehnung technischer Großprojekte entstanden sind (vgl. Tabelle Seite 12). Andererseits läßt sich so auch aufzeigen, wo die Grenzen solcher Kriterienkataloge liegen.
Mit dem Verkehrsplaner Peter Gehrmann sprach Engel Schramm.

WW: Die Argumentation, mit der die Bundesbahn selbst von Anfang an versuchte, die Neubaustrecke schmackhaft zu machen, klang ökologisch. Es wurde betont, daß man den Verkehr von der Straße und aus der Luft zurück auf die umweltfreundliche Schiene bringen müsse.



Es ist einleuchtend, daß eine Bahnstrecke weniger Landschaft verbraucht als eine Autobahn. Während heutige Züge im Vergleich zum Auto wenig Energie verbrauchen, ist mir die Energiebilanz für Hochgeschwindigkeitszüge nicht klar.

P.G.: Auch bei Hochgeschwindigkeitszügen sieht es nicht wesentlich schlechter aus als bisher, wenigstens in den Geschwindigkeitsbereichen, die zunächst angestrebt werden: Das geht erstmal nur bis 200 km/h. Angeblich liegt zwischen 160 und 200 km/h der energetische Optimalpunkt! Aber auch später bei 250 km/h ist der Energiebedarf, wenn die Züge ausgelastet sind, immer noch wesentlich günstiger als beim Auto oder gar beim Flugzeug.

WW: Wenn die Bahn dann später mit 250 km/h auf den Strekken fährt, liegt sie also nicht mehr im Optimum.

P.G.: Auch die heutige Trassenführung bedingt einen hohen Energieverbrauch gerade in dem Landschaftsbereich der Mittelgebirge, wo die Neubaustrecke gebaut wird. Laufend bremst der Zug und muß wieder beschleunigen. Dadurch verbraucht er mehr als auf einer geraden, ebenen Strecke.

Lärm – Die Nacht zum Tage machen

Am Ort, wo die Verkehrsleistung erbracht wird, fällt – auch bei den Hochgeschwindigkeitsstrecken – keine Umweltverschmutzung an; es gibt keine Emissionen.

Allerdings entsteht Lärm. Sicher ist der Eisenbahnlärm ein bißchen besser in den Griff zu bekommen als der Straßenlärm, da er bei den höheren Geschwindigkeiten fast nur zwischen Rad und Schiene auftritt. Mit Schutzblenden, die vielleicht einen Meter hoch sein können, kann man schon den größten Teil abdämmen.

WW: Schutzblenden werden aber nicht überall an der Strecke, auch nicht überall in Ortschaften, gebaut.

P.G.: Sie werden nur da gebaut, wo die Grenzwerte nach dem Verkehrslärmschutzgesetz oder dem Entwurf dafür überschritten werden. Da hält man sich ganz starr an künstlich festgelegte Werte.

WW: Die Personenzüge, die eingesetzt werden sollen, sind schon aufgrund ihrer aerodynamischen Form relativ leise. Bei den Güterzügen wird es aber laut werden. Und es wird doch damit gerechnet, daß noch mehr Güterverkehr als bisher über die Strecke gehen soll?!

P.G.: Das ist eigentlich die Rechtfertigung für die Strecke überhaupt, weil der Zuwachs im Personenverkehr allein niemals so groß sein kann, daß sich die Investition überhaupt lohnt. Der betriebswirtschaftliche Effekt wird eigentlich nur mit dem Güterverkehr begründet. Zusätzlich zu den Zügen, die jetzt schon dort fahren und die dann schneller werden, will die Bahn noch ein Huckepacknetz aufbauen. Lkws (die größere Entfernungen zurücklegen) werden über Nacht per Zug transportiert. Heute gibt es keine Möglichkeit, auf dieser Strecke noch mehr Züge unterzubringen.

WW: Aber solche Züge können keine 250 km/h, auch keine 200 km/h fahren, schon wegen des Luftwiderstands nicht.

P.G.: Das ist klar. Sie fahren dann nur 120 km/h. Das wird Probleme geben, da tagsüber hauptsächlich die Personenzüge fahren werden und nachts die Güterzüge. Und das bedeutet, daß man nachts mehr Lärm haben wird als am Tage. Das eigentliche Bedürfnis der Anwohner wird da genau verkehrt.

WW: Mir stellt sich dann noch die Frage nach den ökologischen Veränderungen durch die andersartige Bahntrasse.

P.G.: Auf jeden Fall ist eine vollkommene Umgestaltung der Landschaft damit verbunden. Dadurch, daß die Strecke überall in die Berge gerückt wurde und diesen ungeheuren Tunnelanteil hat (nur 25 % der Strecke wird auf Dämmen und 30 % in Einschnitten geführt), gibt es Probleme, die riesigen Auswurfmengen zu „beseitigen". Der kommt nun gerade in die Täler, Feuchtwiesen und andere ökologischen Nischen, die bisher noch von anderen Nutzungen verschont wurden, aber gerade am billigsten zu erwerben sind und wo niemand Widerspruch einlegt.

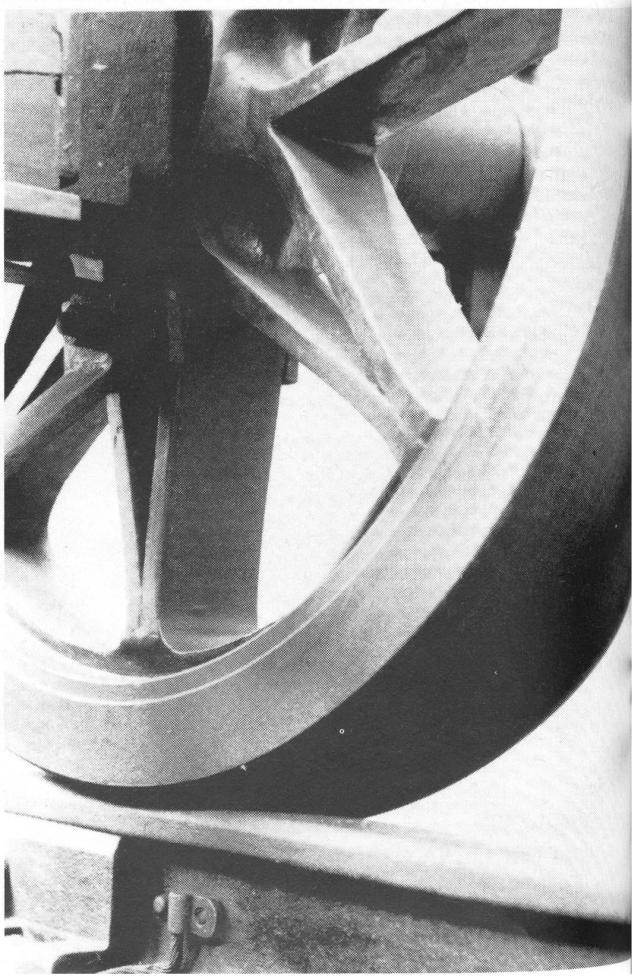
Daher finden letztlich an der Trasse selbst noch relativ wenig Eingriffe statt, aber in der Gesamtbilanz – wenn man diese Abraumdeponien dazurechnet – kommt es praktisch auf das gleiche raus, wie wenn die Bahn oberirdisch verbaut wäre.

WW: Die weiteren ökologischen Kriterien – „Vielfalt" und Erhalt anderer Lebewesen – haben wir indirekt schon angesprochen. Der Tunnelauswurf muß irgendwohin; in einer so „unterentwickelten" Landschaft wie Osthessen wird er dann fast zwangsläufig auf den Standorten von Sauerwiesen usw. abgeladen.

P.G.: Angeblich wird dies zwar alles irgendwann rekultiviert, aber die Lebensgemeinschaft, die da war, stellt sich nicht wieder ein.

WW: Das wird auch nicht geplant. Kein Landschaftsgestalter wird den Auftrag bekommen (und ausführen können), eine Sauerwiese an einer solchen Stelle zu installieren.

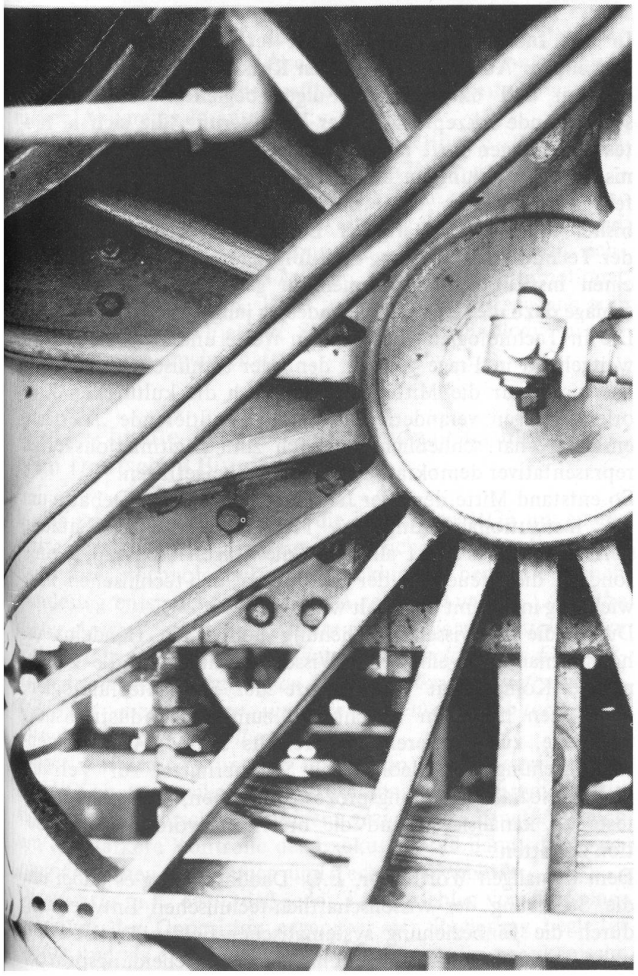
P.G.: Zum Teil werden auf solchen Deponien Nutzflächen für den Fremdenverkehr angelegt, oder sie werden für die Landwirtschaft hergerichtet, oder man versucht, einen Bachlauf wieder zu erbauen, was wahrscheinlich nicht so ganz funktionieren wird. Aber wenn da vorher ohnehin Arten waren, die selten sind, so ist fraglich, ob es sie später in dem Bereich überhaupt noch gibt, ob sie sich da wieder einstellen werden. Der Fischreiher zum Beispiel oder der Feuersalamander, die in



dieser Gegend noch vorkommen, haben während der Bauzeit ja keine Möglichkeit auszuweichen.
Die natürliche Vielfalt zu erhalten ist mit so einer starren Großtechnologie gar nicht möglich, allenfalls zufällig, aber als Planungsgrundsatz ist das gar nicht anwendbar.

Beherrschbare Komplexität?

Beim Bau der Neubaustrecke ist heute ohne Arbeitsteilung und Spezialisierung nicht mehr auszukommen. Vor allem der Tunnel- und Brückenbau ist im Gegensatz zum alten Eisenbahnbau eine hochspezialisierte und zentralisierte Angelegenheit geworden. Für die örtlichen Kleinunternehmen bleibt praktisch nichts übrig – außer den Abraum wegzufahren.
Die Transport- und Sicherheitstechnik der Bahn bleibt auf der Neubaustrecke die gleiche, mit dem Unterschied aber, daß stärker automatisiert wurde, stärker zentralisiert und eine Überwachung vor Ort durch Menschen nicht mehr stattfindet, sondern durch Elektronik oder mal über die Strecke geschickte Meßzüge.
„Menschliches Versagen" ist dann kaum noch möglich. Zudem gibt es keine Bahnübergänge mehr an der Strecke, und das war der Hauptgrund und ist es noch von Bahnunfällen. Diese Unfallgefahr entfällt dann völlig.
Auch dadurch, daß die Strecke zur Hälfte im Tunnel und zum Viertel auf Brücken verläuft, gibt es ohnehin wenig Abschnitte, wo es möglich ist, die Strecke überhaupt zu betreten. Dieser Sicherheitsgewinn ist allerdings auch notwendig, da bei den



so viel höheren Geschwindigkeiten ein Bremsen praktisch kaum mehr möglich ist.
WW: Ein typisches Kennzeichen „harter Technologie", die kurzfristige Planung, hat sich bei der Bahn aufgrund der Netzstruktur nie verheerend ausgewirkt, obgleich sie – wenigstens mittelbar – langfristige Strukturen mitverursacht hat, Städte z.B. aufgrund ihrer Bahnverkehrslage zu Zentren machte.
P.G.: Die durch die Bahn geschaffene soziale Struktur hat sich im wesentlichen bis heute gehalten und wird von der Neubaustrecke nur aufgenommen, verstärkt ausgedrückt. Es wird zwar keine neue Struktur geschaffen, die heutige Struktur wird aber verewigt. Denn im Gegensatz zur alten Bahn, deren Netz früher in West-/Ost-Richtung ausgerichtet war und sich nach 1945 richtungsmäßig umpolen ließ, ist keine andere Nutzung als für den Fern-Nord-/Süd-Verkehr möglich.
WW: Sie ist damit noch irreversibler als die bisherigen Bahnstrecken.
P.G.: Ja, denn an einer Strecke, die fast ständig im Tunnel und auf Brücken verläuft, kann man keine Strecken quer anschließen, wie dies bisher fast überall möglich war. Früher lag auch nicht jeder Knotenpunkt von vornherein fest. Bei der neuen Strecke ist dies aber so; schon von der baulichen Anlage her ist das nicht anders möglich.

Technokratische Rationalität?

WW: Die Trasse für die Hochgeschwindigkeitstrecke, die zur Zeit gebaut wird, unterscheidet sich von den ersten Planungen der Bahn ganz erheblich: Ursprünglich berührte die Trasse viele Schutzgebiete und Naturschönheiten. In der Fuldaer Gegend etwa ein kleines Moor, das „Zeller Loch", und einen Auwaldrest, „Breithecke", der nicht nur Brutgelegenheit für Wasservögel bietet, sondern auch für die Sumpfschildkröte und andere seltene Arten einer der wenigen Zufluchtsorte ist. Diese Trassenführung wurde verhindert – zum Teil aufgrund der Proteste der Naturschützer. Wichtiger aber war der Kuhhandel der Stadt Fulda, die dem Projekt nur zustimmen wollte, wenn die Trasse weiter östlich gelegt und an den dortigen Bahnhof angebunden wurde.
Durch die lokalen Einsprüche wurde also die zentrale Planung abgeschwächt. Die Anbindung von Kassel oder Göttingen an das Hauptnetz ist auch für die Regionen wichtig. Ohne die Einsprüche wäre zwischen Hannover und Würzburg kein einziger Halte- und Umsteigepunkt gewesen.
P.G.: Andererseits werden die Möglichkeiten, die die Trassierung bietet, nun auch vollständig ausgeschöpft. Da gab es auch einen Streit zwischen den Ländern Hessen und Niedersachsen. Als die Hessen unbedingt Kassel angeschlossen haben wollten, hat die Bahn eine Planung vorgelegt, nach der die Strecke von Kassel aus nördlich über Holzminden und die Weser hinweg nach Hannover verlaufen wäre. Die Niedersachsen wollten dagegen Göttingen angeschlossen haben. So wurde der Zickzack-Kurs geboren.
Man sieht, was es also selbst auf dieser Ebene von Zentren, wenn sie am Wege liegen, schon für Probleme gibt. Und da Fulda nun noch angeschlossen wurde, wurde auch die betriebswirtschaftliche Rationalität der Strecke erhöht, denn nach Frankfurt geht ungefähr genausoviel Verkehr wie nach Würzburg, sogar noch etwas mehr.
Das ist halt das Beispiel für eine absolut zentrale Planung: zentraler als bei Fernstraßen, die ja immerhin noch von den Ländern geplant werden. Hier handelt es sich um eine Fachplanung des Bundes, wo die Länder nur mal eben gefragt werden. Die Bundesbahn setzt sich eigentlich ihre eigenen Planungsziele, setzt diese Ziele dann in eine Planung um und ge-

nehmigt sich dann auch noch selbst diese Planung. Alles ist in einem Haus vereint! So zentralisiert ist das nirgends, nicht einmal in der Energieversorgung.

Erhaltung sozialer Systeme?

WW: Wenn wir das System Eisenbahn auch als soziales System betrachten, was es ja auch sicherlich ist, nicht nur für die dreihunderttausend Mitarbeiter, sondern auch für die, die das System benützen, dann können wir auch davon ausgehen, daß durch die Neubaustrecken dieses System nicht im ganzen erhalten bleibt, wenn z.B. die alte Eisenbahnerstadt Bebra nicht mehr an der Strecke liegt und der dortige Güterbahnhof aufgelöst wird.
P.G.: Eben, da fängt es dann schon an. Es läuft auf ein neues System Eisenbahn hinaus, das dem alten, was wir haben oder hatten, gar nicht mehr entspricht. Durch die Konzentration auf den reinen Punkt-zu-Punkt-Verkehr wird auf Verknüpfungen vom Fernverkehr zum Regionalverkehr und Nahverkehr kein Wert mehr gelegt. Auch aufgrund der finanziellen Rahmenbedingungen wird das Projekt einen Beitrag dazu leisten, daß die Bahn nicht wie bisher erhalten bleibt. Denn die vom Bund geleisteten Zahlungen sind auf Investitionszuschüsse festgeschrieben, die die Bahn ohnehin erhält und von denen auch die Neubaustrecke bestritten werden muß. Von den Investitionszuschüssen werden heute schon über die Hälfte für diese einzige Strecke verwendet.
WW: Eigentlich war die Bahn ein Verkehrsmittel, das Geselligkeit und damit vielleicht auch solidarische Lebensformen begünstigte. Doch die Hochgeschwindigkeitszüge werden im wesentlichen aus Großraumwagen bestehen . . .
P.G.: Die Technik wird nur noch für Großraumwagen weiterentwickelt, wo jeder wie im Flugzeug oder besser wie im Bus in einem kleinen Kästchen für sich sitzt. Es ist immer gleich eng da drin, egal ob der Wagen voll ist oder leer; man hat keinen Bewegungsraum und keine Möglichkeit, mit anderen in Kontakt zu kommen – außer man hat zufällig jemanden neben sich, was aber selten der Fall ist. Man ist nach außen isoliert, weil man kein Fenster aufmachen kann, und man ist nach innen isoliert, weil jeder in seiner Zelle sitzt. Obwohl es ja gerade die Chance der öffentlichen Verkehrsträger wäre, solidarische Formen wieder hervorzubringen oder zu erhalten, weil ja nicht wie im Pkw jeder für sich fährt, sondern in Gruppen.

Relative Kriterien

WW: Wenn wir jetzt noch mal auf die Tabelle blicken, dann zeigt sich, daß wir bei einigen Punkten auf der „alternativen" Seite der Tabelle waren – gerade bei jenen, die von der Bahn selbst herausgehoben werden – und es auf der anderen Seite aber eine ganze Menge Punkte gibt, die auf der konventionellen Seite liegen und die recht gute Gründe für eine Ablehnung dieser Neubaustrecke darstellen.
Ein Vorteil der Tabelle ist, daß sie es ermöglicht, auch solche Punkte zu sehen, die häufig trotz ihrer Wichtigkeit nicht wahrgenommen werden. Durch die Vielzahl der Kriterien wird der Blick erweitert, die Bewertung etwas differenzierter.
P.G.: Das ist schon ein großes Plus! Keineswegs können aber mit Hilfe des Kataloges irgendwelche absoluten Aussagen gewonnen werden; man muß immer in Relation setzen, vergleichen mit anderen Techniken – etwa der heutigen Bahn. Dadurch erhält man keine absoluten Urteile, sondern nur relative. In diesem Sinne ist die Neubaustrecke sicherlich harte Technik, verbunden mit umweltfreundlichen Aspekten. Δ

Franz Büllingen

Schmiermittel oder Mittel zur Emanzipation

In den Industriestaaten wird der technologische Wandel in steigendem Ausmaß von globalen Risiken und unerwünschten sozialen und ökologischen Folgen begleitet. Dies und die schwindende Akzeptanz in der Bevölkerung, die sich in Protestbewegungen Luft macht, haben die wissenschaftlich-technische Entwicklung zu einem zentralen politischen Konfliktfeld gemacht. Der Autor beschreibt, welche Anstrengungen bisher auf parlamentarischer Ebene unternommen wurden, der Technologiebewertung und -folgenabschätzung in der BRD einen institutionellen Rahmen zu geben, und welche Vorschläge dazu die Grünen im Bundestag jüngst entwickelt haben.

Die in Technologien verkörperten Werte und Zwecke werden weitgehend in Frage gestellt, denn der technische Fortschritt hat nicht nur die Mittel, sondern auch die kulturellen Zielorientierungen verändert. Die daraus resultierende „Vertrauenslücke" hat schließlich erheblich zum Legitimationsverfall repräsentativer demokratischer Systeme beigetragen.
So entstand Mitte der 60er Jahre in den USA eine Debatte um die Institutionalisierung der Technologiefolgenabschätzung (TA), bei der es nicht allein um die Folgenabschätzung ging, sondern die Steuerung der wissenschaftlich-technischen Entwicklung insgesamt angezielt wurde.
Durch die Verwissenschaftlichung politischen Handelns erhoffte man sich einerseits, Wissensdefizite und die zunehmende Komplexität insbesondere der Spitzentechnologien, mit denen man den Durchbruch zum Superindustrialismus anvisierte, zu reduzieren. Andererseits sollte TA als Akzeptanzforschung das ideologische Schmiermittel zur Verminderung sozialer Reibungsprozesse abgeben, um Bürgerproteste zu kanalisieren und die brüchig gewordene Legitimation zu kitten.
Dem damaligen Wortführer, E.Q. Daddario, ging es dabei um die Steuerung der wissenschaftlich-technischen Entwicklung durch die Einbeziehung systematischer Folgenidentifikation und -vermeidung in den politischen Entscheidungsprozeß.

Darüber hinaus sollte TA durch die wissenschaftliche Optimierung gesellschaftlicher Zielsetzungen und technologiepolitischer Entscheidungen die institutionelle Erneuerung des politischen Apparates vorantreiben.
Zur Realisierung dieser Ideen wurde das Office of Technology Assessment (OTA) beim amerikanischen Kongreß gegründet.
Später folgten auch andere Staaten – wenn auch mit geringerem Institutionalisierungsgrad – diesem Beispiel. In England wurden die Royal Commissions mit TA betraut, Japan richtete 1969 ein Büro für TA beim Ministry of International Trade and Industry ein, 1978 folgte FAST (Forecasting and Assessment in the Field of Science and Technology) in der Europäischen Gemeinschaft.

Zur Geschichte der TA – Institutionalisierung beim Deutschen Bundestag

In der Bundesrepublik begann die Diskussion 1973 mit einem Antrag der CDU/CSU, in dem die Einrichtung eines Amtes zur Bewertung technologischer Entwicklungen beim Deutschen Bundestag entsprechend dem OTA gefordert wurde. *„Aufgabe dieses Amtes"*, so hieß es, *„sollte es sein, die voraussichtlichen Folgen der naturwissenschaftlichen und technischen Entwicklungen und ihre Bedeutungen für die Volkswirtschaft und Gesellschaft abzuschätzen und die wissenschaftlich-technische Entwicklung zu kontrollieren"*.
Dieser Auffassung stimmten im Prinzip alle Parteien zu. Der CDU/CSU als damaliger Opposition ging es mit ihrem Institutionalisierungsvorschlag in einem gezielten Nebeneffekt auch um die stärkere Kontrolle der Exekutive und damit der regierungsamtlichen Forschungs- und Technologiepolitik.
Dies führte m.E. dazu, daß jeder TA-Vorschlag vom Ruf einer Stärkung der Opposition gegenüber der Regierung begleitet wurde und als eine Folge der Fixierung auf die amerikanische TA-Debatte zu verstehen ist. Das OTA hat nämlich die ausdrückliche Aufgabe, dem amerikanischen Kongreß umfassende Informationen zur Kontrolle der staatlichen Technologiepolitik bereitzustellen.
Bei einer derart weitgehenden funktionalen Trennung zwischen Exekutive und Legislative – wie es für das Regierungssystem der Vereinigten Staaten kennzeichnend ist – war ein solches Vorgehen nützlich. Im Regierungssystem der Bundesrepublik wird jedoch wegen der engen Verbindung zwischen Regierung und der sie tragenden Bundestagsmehrheit jede Stärkung der parlamentarischen Informations- und Kontrollmöglichkeiten als eine einseitige Begünstigung der jeweiligen Opposition verstanden.
Diese Grundkonstellation prägt bis heute die Bemühungen um die Institutionalisierung der TA beim Bundestag, und es ist nur verständlich, daß jede Regierung der Opposition dieses Instrument bisher verweigert hat.
In den vergangenen elf Jahren kam es noch zu einer ganzen Reihe weiterer Bemühungen:

- 1974 fordert die SPD als Reaktion auf den Antrag der CDU/CSU einen „Sachverständigenrat zur wissenschaftlich-technischen Entwicklung", der – kompetenzlos – einmal im Jahr tagen soll;
- 1975 schlägt die FDP vor, dem britischen Modell der "Program Analysis Units" (eine spezielle Analyseeinheit der Exekutive) zu folgen, da dieses Modell im Gegensatz zum CDU/CSU-Vorschlag nur eine kleine Bürokratie benötige;
- 1975 beantragt die CDU/CSU wiederum die Einsetzung einer Kommission für TA beim Bundestag, die beim Bundestagspräsidium angesiedelt werden soll; dieser Vorschlag wird aus formalrechtlichen Gründen abgelehnt;
- 1977 fordert die CDU/CSU die Einrichtung einer „Prognose und Beratungskapazität beim Deutschen Bundestag";
- 1978 befürworten alle Parteien eine Arbeitsgruppe zur technischen Entwicklung;
- 1982 verlangt wiederum die CDU/CSU in einem Antrag die Verbesserung der Beratungskapazität beim Bundestag.

Aus den vorgenannten Gründen führte keine dieser Initiativen zum Erfolg. Die wesentlichen Argumente der Regierung blieben in allen Debatten gleichlautend: Die methodologischen Probleme und wissenschaftstheoretischen Grenzen der TA seien so gewichtig, daß ihr Stellenwert bei politischen Entscheidungsprozessen umstritten bliebe. Da ausreichende Beratungskapazitäten zur Verfügung stünden, seien neue Formen der Institutionalisierung nicht notwendig. Jede Institutionalisierung könne Innovationen beeinträchtigen oder behindern (TA als Entwicklungsbremse/Technology Arrestment). Darüber hinaus sei TA ein bürokratischer Ansatz, der neue Bürokratien schaffe und in einer Art Nebenparlament die Gefahr in sich berge, Entscheidungen des Parlaments durch Expertenmeinungen vorwegzunehmen. Die amerikanischen Erfahrungen mit dem OTA seien auf die Bundesrepublik nicht übertragbar.
Im Ergebnis bleibt festzuhalten, daß die ursprüngliche Intention, mit TA eine Steuerungsinstanz für die wissenschaftlich-technische Entwicklung zu schaffen, formal weder über das Vorschlagsstadium noch inhaltlich über die Konzeption einer Beratungsfunktion hinausgekommen ist. Immer ging es mehr um die Verfügungsgewalt über das Instrument TA als um ein echtes technologiepolitisches Steuerungsinstrument.

TA-Aktivitäten heute

Es scheint nur folgerichtig, daß die CDU/CSU als jetzige Regierungspartei bisher nur geringe Anstrengungen unternommen hat, aus der Diskussion, deren Auslöser sie war, Konsequenzen zu ziehen.
Dagegen hat die SPD im Dezember 1983 einen Antrag gestellt, der die Bildung eines Unterausschusses „Technikanalyse und Bewertung" vorsieht. Er soll für das Parlament die Funktion