



Discussion paper Nr. 13/04

Oktober 2004

Jörg Potthast / Hans-Liudger Diemel

„Die Zeiten des natürlichen
Fortschritts sind vorbei.“

Verkehrssicherheit als Gegenstand
von Forschung und Politik.

Vertiefung der
SMARTBENCH-Teilstudie Frankreich

ZTG-Themenschwerpunkt:

Mobilität

Nr. 13/04 Jörg Potthast / Hans-Liudger Diemel

„Die Zeiten des natürlichen Fortschritts sind vorbei.“
Verkehrssicherheit als Gegenstand von Forschung und
Politik. Vertiefung der SMARTBENCH-Teilstudie
Frankreich.

Zentrum Technik und Gesellschaft
Sekretariat: P2-2
Hardenbergstraße 36a
10623 Berlin

Tel: (030) 314-23 665
Fax: (030) 314-26 917

www.ztg.tu-berlin.de

Zusammenfassung

Das Problem der Straßenverkehrssicherheit wird in Frankreich seit über 30 Jahren öffentlich problematisiert. Den letzten Schub der Re-Politisierung hat das Risiko Straßenverkehr durch eine Erklärung des Staatspräsidenten am 14. Juli 2002 erhalten. Im Anschluss an dieses Datum wurde eine „repressive“ Doktrin durchgesetzt, die vor allem auf Geschwindigkeitskontrollen und konsequenter Verfolgung von Verkehrsdelikten basiert. Gemessen an der gesunkenen Zahl der Verkehrstoten war diese Doktrin sehr erfolgreich.

Die hohe Aufmerksamkeit, die das Problem der Verkehrssicherheit seither genießt, bietet eine gute Gelegenheit, das Verhältnis von Forschung und Politik in diesem Bereich zu untersuchen: Bedeutet die Zäsur in der Verkehrssicherheitspolitik auch eine Zäsur für die Forschung zu diesem Thema? Welche Rolle spielte die Forschung bei der Artikulierung der neuen Verkehrssicherheitspolitik? Welche Auswirkungen haben die „repressive“ Doktrin und ihr unbestreitbarer Erfolg auf Forschungsstrukturen und -themen?

Basierend auf Interviews mit Verkehrsexpertinnen und -experten an der Schnittstelle zwischen Politik und Forschung sowie Sekundäranalysen einschlägiger Dokumente (Gutachten, Berichte, Programmtexte) identifizieren wir vier forschungspolitische Visionen über die Zukunft der Verkehrssicherheitsforschung in Frankreich. Mit diesem Ergebnis wenden wir uns – gemäß der Ambition des Verbundprojektes „SMARTBENCH“ – an die forschungspolitischen Akteure dieses Feldes in Deutschland. Darüber hinaus bietet die Untersuchung einen wissenschafts- und organisationssoziologisch orientierten Zugang zu einem Thema, welches – im Unterschied zu anderen (industriellen oder ökologischen) Risiken – bisher kaum sozialwissenschaftliches Forschungsinteresse angezogen hat.

Abstract

In France, the problem of road safety has been on the political agenda for more than 30 years. Yet it received an important and unexpected political push by a presidential declaration on 14th July 2002. The new presidential priority was then turned into a "repressive" doctrine which is based upon speed controls and a severe treatment of traffic offenders. This doctrine has contributed to considerably reduce the number of road casualties in France.

Given the high level of public attention, there is a good opportunity to question the problem of road safety with regard to the relationship between policy and research: Has the policy shift been accompanied by a shift in research orientation and practice? Do research communities contribute to frame policy development in the domain of road safety?

Through expert interviews and along with extensive analysis of documents, the present article identifies four visions regarding the future of road safety research in France. According to the intention of "SMARTBENCH", the broader research project this study is part of, these visions are made available to science policy practitioners. The analysis combines perspectives both from the sociology of science and the sociology of organisations to address the joint construction of road safety by science and policy organizations. Surprisingly, regarding the social science literature, road safety has received far less attention as compared to other (industrial and ecological) risks.

INHALTSVERZEICHNIS

| | |
|--|----|
| 1. Einleitung | 1 |
| 2. Ergebnisse: Fortschritte bei der Verkehrssicherheit und ihre forschungspolitischen Voraussetzungen | 7 |
| 3. Hauptteil | 10 |
| 3.1 Verkehrspolitische Rahmenbedingungen: Die neue Priorität der Verkehrssicherheit | 10 |
| 3.2 Strukturmerkmale der Forschung über Verkehrssicherheit | 12 |
| a) Genese eines Forschungsfeldes | 13 |
| b) Das aktuelle Forschungsnetzwerk unter Gesichtspunkten der Kooperation | 16 |
| c) Beziehungen zwischen öffentlicher Forschung und Industrie/Industrieforschung | 18 |
| 3.3 Thematische Schwerpunkte: Ein bodenständiges Thema im Aufwind | 22 |
| 3.4 Neue Erfahrungen mit einem alten Problem: Zur Ko-Evolution von Politik und Forschung im Bereich der Verkehrssicherheit | 24 |
| 3.5 Von Frankreich lernen? Vorteile und Grenzen nationaler Verkehrs- und Forschungspolitik | 26 |
| 4. Anhang | 30 |
| Verkehrssicherheit in Frankreich: ein Überblick | 30 |
| Abkürzungen | 31 |
| Credits | 32 |
| Interviewleitfaden zur Detailstudie | 32 |
| Anmerkung zur Vorgehensweise und Repräsentativität | 33 |
| Literatur | 34 |

1. Einleitung

Das vorliegende Diskussionspapier ist Teil einer international vergleichend angelegten Studie, deren Ziel es war, Erfahrungen mit Forschungsprogrammen im Verkehrsbereich zusammenzutragen, vor dem Hintergrund nationaler Forschungsstrukturen und -kulturen zu reflektieren und für die deutsche Verkehrsforschung nutzbar zu machen. Dies geschah in einer ersten „Welle“ in Form von überblicksartigen „Länderberichten“ (Borcherding 2003; Ecke 2003; Moritz & Ruth 2003; Podbregar 2003; Potthast & Dienel 2003b, 2004a; Schmidt 2003)¹. Der vorliegende Text gehört der zweiten „Welle“ von Teilstudien an, die sich vertiefend mit markanten Aspekten und Stärken der Forschungsstrukturen und –kulturen der ausgewählten Länder beschäftigen. Für die Teilstudie Frankreich liegt es aus zwei Gründen nahe, sich mit der *Verkehrssicherheitsforschung* in diesem Land auseinanderzusetzen. Zum einen weil sich dieses Forschungssegment unter dem Eindruck der jüngsten Re-Politisierung der Verkehrssicherheit im Wachstum befindet (nicht nur relativ zu anderen Themen der Verkehrsforschung); zum anderen weil sich in diesem Forschungssegment typische Konstellationen, Aufgaben und Stärken der französischen Verkehrsforschung auf paradigmatische Weise spiegeln.

Der Text präsentiert eine sozialwissenschaftliche Perspektive auf das Sicherheitsrisiko Straßenverkehr; ein Risiko, das die sozialwissenschaftliche Forschung im Unterschied zu industriellen und ökologischen, aber auch im Unterschied zu den Risiken anderer Verkehrsträger bemerkenswert wenig interessiert hat. Unter dem Aspekt, der hier im Vordergrund steht, Verkehrssicherheit als Gegenstand von Politik *und* Forschung oder *zwischen* Politik und Forschung, wurde es sogar komplett ignoriert.² Der Blick nach Frankreich bietet eine gute Gelegenheit,

¹ Download der zitierten Länderberichte unter [http://www.mobev.de/seiten/ ...projektergebnisse](http://www.mobev.de/seiten/...projektergebnisse). SMARTBENCH ist Forschungsprojekt, das vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) vom 1.8.2002 bis 30.9.2004 gefördert wurde (Förderkennziffer 19M2003D). Untersucht wurden Strategien, Programme und Projekte im Bereich der Verkehrsforschung ausgewählter europäischer Staaten, der USA und Japans. Alle Projektpartner sind in Berlin angesiedelt: Forschungs- und Anwendungsverbund Verkehrssystemtechnik (FAV), Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), Institut für Verkehrsforschung (IVF); Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung gGmbH (WZB); Technische Universität Berlin, Zentrum Technik und Gesellschaft (ZTG).

² Der Text nähert sich dem Problem der Verkehrssicherheit aus wissenschaftssoziologischer und organisationssoziologischer Perspektive. Wissenschaftssoziologisch wird reflektiert, wie das Thema Verkehrssicherheit zu einem Gegenstand wissenschaftlicher Untersuchung geworden ist, welche disziplinären Ansätze dabei hervortreten und möglicherweise in Konkurrenz zueinander stehen. Zugleich nimmt diese Untersuchung zur Kenntnis, dass das Thema Verkehrssicherheit Gegenstand organisierter politischer Interessen ist. Der Versuch, wissenschafts- und organisationssoziologische Perspektive zu verschränken, um Verkehrssicherheit in den Zwischenzonen zwischen Politik und Forschung zum Gegenstand zu machen, lässt sich treffend mit dem Etikett „Soziologie der Expertise“ (Trépos 1996) belegen. Etwas

dieses Defizit teilweise auszugleichen. Zum einen aus Gründen der politischen Aktualität, die dieses Thema gerade genießt. Zum anderen, weil wir dort interessante Ansätze für die Reflexion über das Verhältnis von Forschung und Politik im Verkehrsbereich gesehen haben – und aufgreifen möchten.

Zunächst zum politischen Kontext. Das Thema Verkehrssicherheit wurde in Frankreich vor zwei Jahren mit einer Geste wieder auf die politische Agenda gesetzt, die höchste symbolische Bedeutung signalisiert. Am Nationalfeiertag, dem 14. Juli 2002, hat der französische Staatspräsident Jacques Chirac in einem Fernsehinterview das Problem der Sicherheit im Straßenverkehr zu einer Priorität seiner Präsidentschaft erklärt. Im Unterschied zu seinen Vorgängern wolle er davon absehen, sich ein Denkmal aus Stein zu setzen. Stattdessen kündigte er an, das Problem der Verkehrssicherheit zur „Großbaustelle“ seiner zweiten Amtszeit zu machen. Die Großbaustellen seiner Präsidentschaft werde er nicht in die Hände von Architekten geben, sondern ... an „beherzte Männer und Frauen“.³ Allerdings hat er dieses Ziel nicht quantitativ konkretisiert.

Das Problem der Verkehrssicherheit⁴ ist in Frankreich seit über 30 Jahren öffentlich problematisiert worden (Decreton 1992; L'Hoste & Got 2003; La documentation française 2003) – und die Zuständigkeit wurde schon vor geraumer Zeit auf höchster politischer Ebene verankert, bei der „interministeriellen Delegation für Verkehrssicherheit“ unter Vorsitz des Premierministers. Im Vorfeld des Chirac-Interviews hatte es eine Kontroverse um die Amnestie für Verstöße gegen die Verkehrsordnung gegeben. Das Thema war also schon in den Medien, und das Engagement der Opferverbände, hatte seinen Teil dazu beigetragen. Wenige Wochen vor dem Interview war ein umfassender Bericht mit Empfehlungen zur Verkehrssicherheitspolitik und –forschung

allgemeiner verortet sich diese Studie im Feld der „Science Policy Studies“, das sich im deutschen Sprachraum allerdings nur zögerlich konstituiert.

³ Der entscheidende Interviewausschnitt im Wortlaut (diese und alle folgenden Übersetzungen: JP):

Frage: „Wird es zum Beispiel konkrete Baustellen geben, welche die Amtszeit prägen könnten?“

Der Präsident: „Was verstehen sie unter Baustellen?“

F: „Sie könnten beschließen, Großbaustellen zu lancieren?“

F: „Zum Beispiel die Dezentralisierung?“

P: Wer von Großbaustellen spricht, dachte im Allgemeinen an große architektonische Bauwerke, die jede der vorangehenden präsidentialen Amtszeiten geprägt haben. Wenn Sie darauf anspielen, ja, ich würde die jetzige Amtszeit gern mit drei Großbaustellen prägen, die aber nicht aus Stein sind. Da ist zuerst der Kampf gegen die Unsicherheit im Straßenverkehr. Ich finde es absolut schrecklich, dass die Straßen Frankreichs zu den gefährlichsten in Europa zählen. Zweitens Krebs ... Die dritte Baustelle, wenn sie das eine Baustelle nennen wollen, sind die Behinderten, die in Frankreich noch nicht den Platz gefunden haben, der ihnen erlaubt, in Würde zu leben ... Das sind die drei Großbaustellen. Sie sehen, dass sie nicht den Händen von Architekten anvertraut werden, sondern, so meine Hoffnung, Männern und Frauen mit Herz“ (Chirac 2002).

⁴ „Verkehrssicherheit“ verwenden wir synonym für „Sicherheit im Straßenverkehr“.

herausgekommen (Guyot 2002). *Doch trotz dieser Vorzeichen kam die Erklärung des Präsidenten sehr überraschend.* Nicht nur für das Fernsehpublikum (der Verlauf des Interviews hatte bislang nicht darauf hingedeutet), sondern auch für Personen und Organisationen, die in diesem Feld arbeiten: Wie sollte dieses ambitionierte Projekt angegangen werden? Wer sollte sich kompetent und zuständig fühlen und eine Agenda zur Umsetzung ausarbeiten? Welche staatliche oder nichtstaatliche Stelle wäre geeignet, die „Problemeignerschaft“ und eine koordinierende Rolle zu übernehmen? In welchem Verhältnis sollten diese neuen Initiativen zu den bestehenden institutionellen Strukturen stehen (Überblick im Anhang)? Schließlich ist es mit einer präsidentiellen Deklaration nicht getan ...

Das Ergebnis der neuen Verkehrssicherheitspolitik, die vor 20 Jahren noch unvorstellbar gewesen wäre, ist bekannt: Die Zahl der Verkehrstoten in Frankreich, bis dahin weit über dem Schnitt der EU (15 Länder), ist stark gesunken. Die Doktrin, die verfolgt wurde, um dieses Ziel zu erreichen, ist meist mit dem Attribut „repressiv“ belegt worden: Geschwindigkeitskontrollen und konsequente juristische Verfolgung von Verstößen gegen die Verkehrsordnung.⁵ Dass sich der Staat in dieser Weise als handlungsfähig erwiesen hat (die Frage berührt die Kompetenzen mehrerer Ministerien), wurde in der Presse zumeist als Resultat der entschlossenen Vorgehensweise einer Person, des ehemaligen Innenministers, angesehen.

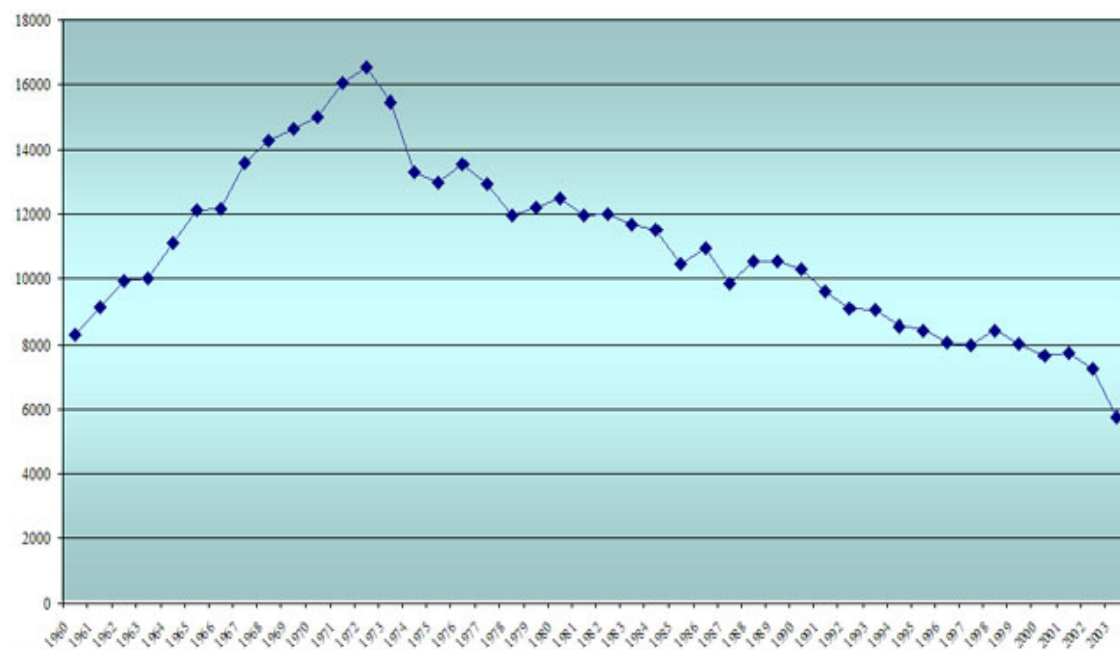


Abb.2 Die Zahl der Verkehrstoten sank in Frankreich binnen eines Jahres um 20 Prozent oder 1.500 Personen. Im Jahr 2002 hatte Frankreich, auf die Einwohnerzahl hochgerechnet rund doppelt so viele Verkehrstote (128 pro 1 Mio. EW) zu beklagen wie die übrigen Smartbench-Länder: Schweden (59), Großbritannien und Niederlande (je 61), die

⁵ Das Präsidialbüro und die interministerielle Delegation für Verkehrssicherheit haben beeindruckend schnell einen beeindruckend präzisen Maßnahmenkatalog vorgelegt (Comité Interministériel de Sécurité Routière (CISR) 2002).

Schweiz (70) ... und Deutschland (82) (Délégation Interministérielle de la Sécurité Routière (DISR) 2004).

| Tués | 2002 | 2003 | Evolution |
|-------------|-------|-------|-----------|
| Allemagne | 6 842 | 6 600 | -3,5 % |
| Autriche | 956 | 931 | -1,2 % |
| Danemark | 463 | ND | |
| Espagne | 5 347 | ND | |
| Finlande | 415 | ND | |
| France* | 7 655 | 6 059 | -20,8 % |
| Grèce | 1 654 | 1 613 | -2,5 % |
| Irlande | 376 | 341 | -9,3 % |
| Islande | 29 | ND | |
| Luxembourg | 62 | ND | |
| Norvège | 312 | 279 | -10,6 % |
| Pays-Bas | 987 | 1 041 | 5,5 % |
| Pologne | 5 827 | ND | |
| Portugal | 1 675 | ND | |
| Royaume Uni | 3 581 | ND | |
| Slovénie | 269 | 242 | -10,0 % |
| Suède | 532 | 525 | -0,4 % |
| Suisse | 513 | 549 | 7,0 % |

Facteur correctif pour le nombre de tués : 1,057.

ND : non disponible

Source : Ministères nationaux chargés de sécurité routière

Abb.3 Von 2002 auf 2003 sank die Zahl der Verkehrstoten in keinem europäischen Land schneller als in Frankreich (soweit Daten vorliegen). Weil in Frankreich in Abweichung von der üblichen 30-Tage-Regel nur als „verkehrstot“ klassifiziert wird, wer innerhalb von sechs Tagen nach dem Unfall stirbt, wurde die Zahl der Verkehrstoten mit einem Korrekturfaktor (1,057) multipliziert (Délégation Interministérielle de la Sécurité Routière (DISR) 2004).

Die vorliegende Studie bleibt weit unterhalb dieser politisch-repräsentativen Ebene und konzentriert sich auf einen Aspekt der „Infrastruktur“, die erforderlich ist, um politische Willenserklärungen zur Umsetzung zu bringen. Und sie rekonstruiert einige Argumente aus der Diskussion, die über eine Neuausrichtung dieser „Infrastruktur“ geführt wurde. Die Rede ist von der Zwischenzone zwischen Politik und Forschung. Wir gehen der Frage nach, welche Chancen und Grenzen ein solcher Moment der Re-Politisierung des Problems der Verkehrssicherheit für die Re-Artikulation des Verhältnisses von Politik und Forschung bietet. Damit greifen wir eine Frage auf, die unter anderem in einem bereits zitierten Bericht angerissen – und dann leider wieder fallen gelassen wird:

„ ... [D]ie Frage der Artikulation von [politischem] Handeln und Forschung ist immer schwierig, denn was in der politischen Welt als vordringlich erscheint, wird von einer Logik und einem Rhythmus diktiert, die mit jenen der Produktion von Wissen und Innovationen nicht übereinstimmen. Mehr noch, die beiden Arten der Legitimität treffen oft hart aufeinander, Experten gegen Politiker, Wissen gegen Macht. Als ich [F. Perdrizet, Leiter der Forschungsabteilung des Verkehrsministeriums, die Verf.] Régis Guyot die Aufgabe übertragen habe, eine Gruppe zu koordinieren, um Vorschläge zu erarbeiten, die Fortschritte sowohl im

Feld des [politischen] Handelns als auch in der Forschung versprechen, wusste ich, dass es sich um ein unmögliches Unterfangen handelt. Und dennoch ... Wie lässt sich das Niveau der Verkehrssicherheit erhöhen? Wie lässt sich ein Forschungsprogramm mit einer politischen Agenda verbinden“ (Guyot 2002:9)?

Welche Auswirkungen hat es auf die Forschung über Verkehrssicherheit, dass dieses Thema im politischen Raum zu einer nationalen Priorität gemacht wurde? Welche alten und neuen Fragen und politischen Bedürfnisse werden an die Forschung herangetragen? Nimmt die Forschung umgekehrt Einfluss auf die politische Agenda? Welche Auswirkungen hat der unbestreitbare Erfolg der “repressiven” Doktrin auf die Forschung?

Die von uns befragten Expertinnen und Experten reflektieren dieses Thema einerseits in Kategorien von mehr oder weniger starker Kopplung zwischen Forschung und Politik. Andererseits kommentieren sie diesen Fall mit Rekurs auf Struktur und Geschichte des Feldes der Verkehrsforschung in Frankreich. Wir wollen diese beiden Dimensionen in ihrem Zusammenspiel analysieren. Die Bedingungen dafür sind günstig: Die Re-Politisierung des Themas Verkehrssicherheit hat in der Zwischenzone zwischen Politik und Forschung Prozesse der Evaluation und der Selbstverständigung angeregt. Diesem Umstand verdanken wir eine Reihe aktueller Gutachten und Berichte. Das erste Standbein dieser Studie ist dennoch nicht die Sekundäranalyse dieser Dokumente, sondern Interviews mit Expertinnen und Experten, die Schlüsselstellen in der nationalen Programmforschung (PREDIT), in der größten Forschungseinrichtung für Verkehr (INRETS), im Verkehrsministerium und in der industriellen Forschung besetzen.⁶ Über diese Interviews haben wir Hintergrundwissen erworben, um die erwähnten Berichte vor dem Hintergrund der skizzierten Fragestellung interpretieren zu können. Aus demselben Grund nehmen diese inhaltsanalytisch aufbereiteten Interviews im vorliegenden Text relativ viel Raum ein.⁷

Viel von dem, was wir im Länderbericht überblicksartig zur Landschaft der Verkehrsforschung Frankreichs gesagt haben, trifft auch für das Segment der Sicherheitsforschung zu.

- Die Forschung zur Verkehrssicherheit konzentriert sich auf wenige öffentliche Großforschungseinrichtungen, vor allem INRETS. INRETS setzt rund 40 Prozent seiner Ressourcen und 200 Forscherinnen und Forscher im

⁶ Interviewleitfaden, Abkürzungsverzeichnis und eine Übersicht über die Funktionen und Rollen der interviewten Expertinnen und Experten im Anhang.

⁷ Der Aktualität des Themas verdanken wir zudem eine zufrieden stellende Rücklaufquote auf unsere Interviewanfragen. Für die hohe Bereitschaft, ein komplexes Thema abseits von standardisierten Verfahren anzugehen, bedanken wir uns bei allen Interviewpartnerinnen und Interviewpartnern (vgl. Anhang).

Gebiet der Verkehrsforschung ein. – Universitäre Forschung ist demgegenüber kaum vorhanden oder kaum sichtbar.

- Die großen Forschungseinrichtungen stehen unter der doppelten Aufsicht von Verkehrs- und Forschungsministerium. Generell wird dem Verkehrsministerium ein größeres Gewicht bei der Strukturierung der Verkehrsforschungsszene zugesprochen. Auf den zweiten Blick muss differenziert werden. Das Verkehrsministerium ist stark im Milieu der Ingenieurhochschulen verankert und auf Planung und Betrieb von Infrastrukturen und Verkehrssystemen ausgerichtet, während das Forschungsministerium als industrienäher gilt und besser in der universitären Welt verankert ist.
- Neben den Abteilungen für Forschung (DRAST) und Verkehrssicherheit (DSCR) des Verkehrsministeriums beteiligen sich – vermittelt über das interministerielle Forschungsprogramm PREDIT – noch die Ministerien für Wirtschaft, Forschung, Umwelt sowie zwei Regierungs-Agenturen für Energie und für Innovationsförderung an der Programmierung und Finanzierung der Verkehrsforschung.
- Im Rahmen der dritten Auflage des interministeriellen Forschungsprogramms PREDIT III (2002-2006) widmen sich – entsprechend der Architektur dieses Forschungsprogramms – zwei Arbeitsgruppen diesem Thema: Eine konzentriert sich auf technische und anwendungsorientierte Projekte („Verkehrssicherheit und Technik“, dotiert mit 33 Mio.€), eine zweite versucht die Nachfrage für sozialwissenschaftliche Fragestellungen zu bündeln („neue Erkenntnisse für die Verkehrssicherheit“, 6 Mio.€) – und das Feld der Forschung für sozialwissenschaftliche Forschungseinrichtungen zu öffnen.
- Aus dem Budget des Forschungsministeriums wurde darüber hinaus im Rahmen einer „Action Concertée Incitative“ (ACI) eine Ausschreibung lanciert, die ebenfalls auf eine Öffnung und Erweiterung des Feldes zielt: „Sicherheit im Straßenverkehr und Sozialwissenschaften“ (Pérez-Diaz & Spenlehauer 2003). Die erste Ausschreibung skizziert das Projekt einer „Soziologie der Nutzung des Straßenraums“ (ebd.) und wendete sich im Unterschied zu PREDIT ausschließlich an akademische Institute aus den Human- und Sozialwissenschaften. Von einer Bewerbung ausgeschlossen waren dagegen private Forschungseinrichtungen.
- Automobilhersteller finanzieren und betreiben zumeist eng fahrzeugbezogene Verkehrsforschung, teilweise im Rahmen von europäischen Forschungsnetzwerken und im Verbund mit Zulieferer-Unternehmen. Wenig kooperationsbereit und sehr zurückhaltend mit Forschungsförderung im Bereich Verkehrssicherheit zeigen sich bisher die Versicherungskonzerne.

2. Ergebnisse: Fortschritte bei der Verkehrssicherheit und ihre forschungspolitischen Voraussetzungen

In Anlehnung an das Standardformat der SMARTBENCH-Teilstudien fassen wir die Ergebnisse dieser Studie vorab zusammen. Zunächst geben wir einen kompakten Überblick über aktuelle Schwerpunkte der Verkehrssicherheitsforschung in Frankreich. Dann präsentieren wir, ebenfalls stark verdichtet, die Auswertung der Experteninterviews: Vier teils komplementäre, teils konkurrierende Visionen dazu, wie das Feld der Verkehrssicherheitsforschung und seine Schnittstelle zur Politik neu ausgerichtet werden könnte.

Rund drei Monate nach Chiracs Erklärung erscheint ein Bericht zur Situation der Verkehrssicherheitsforschung und unterscheidet fünf große Forschungsfelder (Miquel 2002).

1. Statistische Grundlagen der Unfallforschung (INRETS, SETRA, CERTU)
2. Klinische und experimentelle Unfallforschung (INRETS, SETRA, LAB)
3. Infrastruktursicherheit (INRETS, LCPC, SETRA, CERTU)
4. Stadtplanung und Verkehrssicherheit (INRETS, CERTU)
5. Politikanalyse und Politikevaluation im Bereich Verkehrssicherheit (INRETS, CERTU)

Daneben gibt es noch den Bereich der Fahrzeugforschung und –entwicklung, der weitgehend bei der Automobilindustrie angesiedelt ist, teils in Kooperation mit INRETS (sekundäre Sicherheit zur Limitierung von Unfallfolgen, biomechanische Untersuchungen, etc.). Deziert problembezogen und darum spezifischer ist die Liste der „Fundorte“ und vermuteten „Lagerstätten“ für Verkehrssicherheit („gisements de sécurité routière“), deren Erschließung durch Forschungsaktivitäten unterstützt werden müsse (Guyot 2002):

1. Unfallschwerpunkte lokalisieren
2. Zusammenstöße mit festen Hindernissen am Straßenrand
3. Benutzung des Sicherheitsgurtes
4. Umgestaltung der Kette Kontrolle-Sanktion
5. Risiken durch Mehrfach-Aktivitäten während der Fahrt (Bedienung von Geräten)
6. Momente verminderter Wahrnehmungsfähigkeit
7. Unfallschwerpunkt Wochenende: Detaillierte Analysen der „schwarzen Tage“
8. Unfälle im Regen
9. Benutzung von Scheinwerfern bei Tageslicht
10. Die Sicherheit der Fußgänger
11. Motorisierte Zweiräder
12. Unerfahrene Autofahrer
13. Unfälle im Rahmen von beruflichen Aktivitäten
14. Lokale Disparitäten

Weitere Themenlisten liegen vor, mal als PREDIT-Querschnittsthemen („actions fédératives“) formuliert (Rousselot 2000), mal auf einen Teilsektor beschränkt (Nouvier 2002). Wir können diese Aufbereitungen weder im Hinblick auf Systematik oder Vollständigkeit noch im Grad der Detaillierung übertreffen. Die institutionelle Zuordnung von Forschungsthemen ist zudem nicht immer leicht, aber unser Interesse gilt primär auch nicht dem „wer ... mit wieviel Geld“. ⁸ Nicht Personal und Budgets stehen im Mittelpunkt, sondern eine Frage, die über eine Aggregation von Forschungsthemen und die Erstellung und Kommentierung von Themenlisten hinausgeht: Sehen die interviewten Expertinnen und Experten Bedarf für ein Re-Arrangement der Beziehungen zwischen Politik und Forschung? Wie stellen sie sich vor, dieses Ziel zu erreichen?

Vier Visionen kristallisieren sich heraus, wie es mit Politik und Forschung über Sicherheit im Straßenverkehr weitergehen könnte und sollte; vier Visionen, aus denen unterschiedliche Ansprüche an die Schnittstelle zwischen Politik und Forschung erwachsen. Wir möchten dazu beitragen, das Unterscheidungsvermögen für die Differenzen zwischen diesen Visionen zu schärfen. Unter anderem berufen sich mehrere Visionen auf den Begriff des Systems, verbinden damit aber recht unterschiedliche Dinge.

1. Die Vision „System statt Labor“: Das entscheidende Defizit der Forschung wird darin gesehen, dass sie ihre Forschungsgegenstände in Einzelteile zerlegt und unter Laborbedingungen statt unter Realbedingungen analysiert. „Systemische“ Ansätze betonen dagegen, dass infrastruktur-, fahrzeug- und verhaltensbezogene Forschung verbunden werden muss, und zwar unter real vorfindbaren Bedingungen. Zur dauerhaften Etablierung einer Systemsicht sei eine Professionalisierung entsprechender Expertenrollen unumgänglich, und dazu bedürfe es massiver politischer Unterstützung.
2. Die populationsökologische Vision hält die ihres Erachtens ungünstige Sozialstruktur des Forschungspersonals für die entscheidende Variable. Zu alt, zu männlich und zu ingenieurlastig, das habe der Verkehrsforschung ein verstaubtes Image eingebracht. Als Spitze des Problems wird die Altersstruktur der großen Forschungseinrichtungen identifiziert. Mit den Instrumenten der institutionellen Förderung sei diese (umgekehrte) Alterspyramide, die auch für thematische Blockaden verantwortlich gemacht wird, nicht zu drehen. Das Ziel der Verjüngung und Auffrischung sei also

⁸ Nur wenige Interviewpartnerinnen und -partner sind hier zu Schätzungen bereit. Wenn sie eine Schätzung wagen, dann nicht ohne Hinweis auf die folgenden Definitionsprobleme. „Wenn man die Personen zählt, deren FuE-Tätigkeit sich unter der „Faktor Mensch-Forschung“ rubrizieren lässt, sind es 30 bis 50 Personen; wenn man Verkehrssicherheit weiter definiert 500 bis 1000. Es ist schwer, einen Schnitt zu machen“ (ff2).

nur über den Weg der forcierten Diversifizierung und Vernetzung qua Programmforschung zu erreichen. Dazu bedürfe es ausreichend starker Anreize – nicht nur finanzieller Art. Aussichtsreich sei es zum Beispiel, wenn sehr renommierte Forscher aus anderen Fachbereichen gewonnen werden könnten, zumindest zeitweise über Verkehr und Verkehrssicherheit zu arbeiten.

3. Die Vision der akademischen Normalisierung verlangt nicht mehr Koppelung, sondern eine deutliche Entkopplung von Wissenschaft und politischer Praxis. Das Verkehrsministerium dürfe die staatsnahen Forschungseinrichtungen nicht als ihr Forschungsbüro begreifen. Das Personal müsse unter Publikationsdruck gesetzt werden. Die Vision der Akademisierung oder „Disziplinierung“ der Verkehrsforschung nimmt für sich in Anspruch, langfristig Expertise in diesem Feld zu sichern. Sie trifft sich mit der zuvor genannten Vision in der Forderung, das Feld der Verkehrsforschung erheblich zu vergrößern und zu entmonopolisieren, damit Mechanismen der Selbstevaluation und der Selbststeuerung des akademischen Feldes greifen können.
4. Die sozialkonstruktivistische Vision fordert einen Paradigmenwechsel. Die Forschung über Verkehrssicherheit müsse dringend und systematisch die Instanzen der Definition von Sicherheit in die Analyse mit einbeziehen: wie werden Probleme der Verkehrssicherheit „gemacht“, wie werden sie delegiert, übersetzt, verknüpft ... und gelöst? Auch diese Vision reklamiert den Systembegriff, denn hier wird gefragt: Welche Akteurskonstellationen erklären welche Art der Problemwahrnehmung und –behandlung?

Diese Visionen wurden unter dem Eindruck der „repressiven Doktrin“ (re-)formuliert, (re-)kombiniert, wieder revidiert oder neu zugespitzt. Damit beschäftigen wir uns detaillierter in den folgenden Abschnitten und Kapiteln. Bemerkenswert scheint uns, dass sich in den Interviews eine technokratische Vision *nicht* nachweisen lässt. Gelegentlich verfallen unsere Interviewpartnerinnen und Interviewpartner (*im Folgenden abgekürzt: IPP, im Singular IP*) zwar in das technokratische Register – und polemisieren gegen Laienkonstruktionen der Verkehrssicherheit. Aber diese Kritik wird nicht mit der Erwartung verbunden, es könne eine technische Lösung des Problems geben, wenn man den Experten nur ausreichend Zeit und Geld zur Verfügung stellt. Wunderlösungen haben schlechte Konjunktur (Nouvier 2002: 72). „Die Zeiten des natürlichen Fortschritts sind vorbei“ (ff5)⁹, hebt ein Interviewpartner hervor, und meint damit die Zeiten „einfacher“ Fortschritte, die über technische Nachrüstungen oder im Rahmen sektoraler politischer Maßnahmen erreicht werden könnten.

⁹ Die Kürzel „ff1“ bis „ff11“ stehen für anonymisierte Interviewpartnerinnen und Interviewpartner (IPP).

3. Hauptteil

3.1 Verkehrspolitische Rahmenbedingungen: Die neue Priorität der Verkehrssicherheit

Mit der politischen Willensbekundung, das brach liegende Problem der Verkehrssicherheit endlich anzupacken, war es nicht getan. Es bedurfte vieler Übersetzungsleistungen, um das beträchtliche symbolische Kapital der Äußerung Chiracs am Nationalfeiertag in eine politische Strategie umzuwandeln, die für den politischen Alltag robust und lokal wirksam ist. Mehrere IPP stilisieren diese Situation als ein politisches Vakuum, in welchem eine Evaluationsstudie, die andernfalls im bürokratischen Alltag wohl nur abgelegt worden wäre, verblüffende Wirkungen erzeugte. Gegenstand der Evaluation war die lokale Praxis der Verkehrspolizei (Ternier 2003). Diese Studie sei in diesem besonderen politischen Augenblick konkurrenzlos gewesen und voll eingeschlagen. Sie habe maßgeblich dazu beigetragen, dass ein Kurswechsel in Richtung einer repressiven Politik der „Kontrolle und Sanktion“ stattgefunden hat (ff1).¹⁰

Die Automatisierung der „Kette von der Kontrolle zur Sanktion“ wurde inzwischen weitgehend realisiert. Dabei wurden zwei Arten von Expertise herangezogen. Erstens habe Frankreich so lange mit Geschwindigkeitskontrollen und der Automatisierung der „Kette Kontrolle-Sanktion“ gewartet, bis die dafür erforderliche technische Apparatur in anderen Ländern erprobt worden war und darum inzwischen gut funktioniere. Neben der Abstützung auf den Stand der Technik wird die Umsetzung der Politik mit den Mitteln der Akzeptanzforschung begleitet. In regelmäßigen Abständen versichert sie die Regierung, wie es um die Zustimmung zu ihrer Verkehrssicherheitspolitik bestellt ist (ff4). Um diese Art der Forschung im Rahmen der unmittelbaren technischen Umsetzung und sozialwissenschaftlichen Begleitung der neuen (repressiven) Verkehrspolitik geht es im Folgenden nur noch am Rand. Die meisten IPP sind sich darin einig, dass die neue Politik auch im Sinn von Forschung und Technik nicht sehr voraussetzungsvoll war, sondern darin bestand, „was am einfachsten und naheliegendsten war“ (ff2). Sie hat sich also diesseits des natürlichen Fortschritts engagiert. Insofern – und dieser Meinung schließen wir uns an – gibt es auch keinen Grund, den Erfolg der neuen Verkehrssicherheitspolitik als spektakulär

¹⁰ Das Ergebnis dieser Studie zeigt unter anderem, dass die Verkehrspolizei innerhalb der Polizeidirektionen unter erheblichen Statusproblemen leidet. Massive identitäre Probleme bei der Verkehrspolizei rühren daher, dass der Kern der Polizeiaktivität in der Verbrechensbekämpfung gesehen wird, während die Verkehrspolizei eher ein Auffangbecken für Problemfälle zu sein scheint. Zum anderen hat die Studie den schlichten Sachverhalt offen gelegt, dass sich 50 Prozent der Einsatzkräfte der Verkehrspolizei auf die Autobahnen konzentrieren, während dort nur rund 10 Prozent der schweren Unfälle stattfinden (Ternier 2003).

herauszustellen. Man dürfe jetzt auf keinen Fall den (politischen) Fehler machen, so zu tun, als sei das Dossier abgeschlossen. Im Gegenteil. Der Erfolg müsse erst mal gehalten und dann weiter ausgebaut werden. Längst zeichnen sich neue Kontroversen ab: Über eine geeignete Drogenpolitik (für Autofahrer) oder über die Modalitäten eines möglichen Führerschein-Entzugs für betagte Autofahrer (ff7). Einige IPP bemühen sich, die Bedeutung der „neuen Politik“ oder der „neuen Doktrin“ zu relativieren – auch in ihren Auswirkungen auf die Agenda der Forschung, die sich mit einer spürbaren Senkung der Verkehrstotenzahl nicht schlagartig erledigt habe. Ein IP merkt trocken an, die Forschung müsse jetzt eben vom Problem der Verkehrstoten zum Problem der Verletzungen übergehen. Dann erschiene zum Beispiel folgende Frage auf der Tagesordnung: „Was passiert eigentlich während des Aufpralls im Kopf von Unfallopfern“ (ff5)?

Es ist also umstritten, ob die neue Verkehrssicherheitsdoktrin für die Forschung auf diesem Gebiet eine Zäsur darstellt. Etliche IPP sehen jedoch in der aktuellen Situation Anzeichen des Umbruchs und der Öffnung eines zuvor strikt sektoral organisierten Politikfelds, das von einem „technischen“ Fachministerium betreut wird. Ähnlich beobachten sie die Entwicklung der bisher ebenso sektoral zugeschnittenen Strukturen des Forschungsfeldes. Hier und da sei die Gelegenheit der Re-Politisierung genutzt worden, um das Feld für neue Disziplinen und interdisziplinäre Kooperationen zu öffnen. Häufig genannt werden zum Beispiel neue Kooperationen mit Zentren der Gesundheitsforschung zu epidemiologischen Fragestellungen (ff4, ff5). Für den optimistischen Teil der IPP bietet die augenblickliche politische Konjunktur des Themas die Chance zur Konstitution einer systemisch angelegten Verkehrssicherheitsforschung, welche die Schwächen sektoraler Beschränkungen hinter sich lässt (ff4). Über den Grad dieser Öffnung dürfe man sich allerdings auch keine Illusionen machen. Die disziplinäre Konstellation im Bereich der Sicherheits-Expertise werde letztlich ingenieurwissenschaftlich dominiert bleiben (ff11).

Schließlich gibt es eine kleine „Fraktion“ unter unseren IPP, die befürchtet, dass der Erfolg der aktuellen Politik die Etablierung einer Verkehrsforschung, die einen systemischen Ansatz verfolgt, nicht fördert, sondern untergräbt. Mit der repräsentativen Doktrin sei ausgerechnet die schlichteste Problemdefinition der Verkehrssicherheit zurückgekehrt und habe enorm an Einfluss gewonnen. Alles laufe darauf hinaus, dass „jede gute [Verkehrssicherheit-]Politik beim Autofahrer ansetzt“ (ff2, ff6). Wenn es nur darum geht, direkt und ausschließlich auf das Fahrverhalten einzuwirken, dann drohe Forschung, die ein anspruchsvolles Konzept von „Akten des Autofahrens“ besitzt und von einer komplexen Interaktion von Fahrer, Fahrzeug und Infrastruktur ausgeht, von vornherein marginalisiert zu werden (ff6). Dieser Bias fällt besonders auf, wenn man das Risiko Straßenverkehr mit anderen, sozialwissenschaftlich besser untersuchten industriellen Risiken vergleicht. In diesen Forschungsfeldern ist es längst üblich, Sicherheit nicht mehr als „stabilen Zustand ohne Unfall“ zu konzeptualisieren, sondern von der „Pro-

duktion von Sicherheit“ zu sprechen.¹¹ Eine Übertragung dieser Sichtweise auf das Risiko Straßenverkehr ist selten (Chateauraynaud 1997), wird aber in Aussicht gestellt (Latour et al. 2003).

Diese Zusammenstellung von Einschätzungen über den Einfluss der neuen Verkehrssicherheitspolitik und ihres Erfolges auf die Forschung zeigt alles andere als ein Bild der Geschlossenheit. Darauf haben wir im Zusammenhang der heterogenen „Visionen“ über die Zukunft des Forschungsfeldes schon aufmerksam gemacht. Die Einschätzungen konvergieren nicht, und sie fallen selten knapp und eindeutig aus.¹² Über die Differenzen hinweg hat uns der dynamische und engagierte Auftritt unserer IPP imponiert. Wenn das Selbstbewusstsein unserer IPP dafür ein guter Indikator ist, dann sehen wir das Forschungsfeld der Verkehrssicherheit im Aufwind. Dass dieser Auftrieb nicht zur Aufgabe einer sozialwissenschaftlich fundierten Problemdefinition führen sollte, ist nur zu unterstreichen. Dafür haben einige Vertreter der zuletzt referierten „Fraktion“ nicht nur sensibilisiert, sondern auch Verantwortung übernommen. Unter anderem um diese Initiativen geht es im folgenden Kapitel.

3.2 Strukturmerkmale der Forschung über Verkehrssicherheit

Im vorangehenden Kapitel wurden unterschiedliche Ansichten darüber zusammengestellt, ob und wie die aktuellen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen das Feld der Sicherheitsforschung beeinflussen. Dieses Kapitel nähert sich dieser Frage von der anderen Seite, ausgehend von den (gewachsenen) Strukturen der Forschungslandschaft.

In diesem Kapitel werden die Beziehungen zwischen der neuen politischen Agenda und den Strukturen der Forschungslandschaft vertiefend analysiert. Zunächst in historischer Perspektive. Es folgt ein Abschnitt über aktuelle Formen und das Niveau der Zusammenarbeit zwischen Forschungseinrichtungen und über Finanzierungsmodi. Gesondert behandelt wird ein Dauerbrenner der Ver-

¹¹ Es sei an der Zeit, die Vorstellung von als „normal“ angenommenen Verkehrsverhalten zu korrigieren. „Findet Autofahren nicht die meiste Zeit in einem Graubereich statt? Beruht die aktuelle Politik nicht auf einer Fiktion“ (ff6)?

¹² Sie lassen sich also nicht auf ein lineares Fortschrittsmodell reduzieren, das (noch) vor zwei Jahren in einem Bericht für das französische Parlament beschworen wurde: „Die Forschung über Verkehrssicherheit ... ist die Zukunft unserer Verkehrssicherheitspolitik und die noch nicht erschlossene Lagerstätte für weitere Fortschritte, und die Hoffnung, dank technischer oder verhaltensbezogener Studien Unfälle zu vermeiden oder die Konsequenzen zu mindern“ (Miquel 2002: 7).

kehrsforschung, die Bezüge zwischen industrieller und öffentlicher Forschung, zu denen wir die IPP ebenfalls befragt haben.

a) Genese eines Forschungsfeldes

Im Rahmen der PREDIT-Arbeitsgruppe „neue Erkenntnisse über Verkehrssicherheit“ (Themengruppe 3) wurde zum Auftakt eine Seminarreihe „Grands Témoins“ veranstaltet, in der vor allem Personen zu Wort kommen und von ihren (jüngeren) Kolleginnen und Kollegen befragt werden, die über lange Zeit und aus verschiedenen institutionellen Blickwinkeln die Beziehungen zwischen Verkehrspolitik und Verkehrsforschung verfolgt haben. Zwei Workshops sind dokumentiert (L'Hoste & Got 2003; Mayet et al. 2003) – und bilden neben dem Interviewmaterial eine wichtige Basis für diesen Abschnitt über die Genese der öffentlich geförderten Verkehrsforschung.

Die erste Weichenstellung ist in der Gründung von ONSER (Organisme National de Sécurité Routière) zu sehen. ONSER wurde 1961 als Forschungseinrichtung mit eigenständigen Forschungskapazitäten gegründet. Bis zur Fusion mit dem Institut für Verkehrsforschung (IRT) im Jahr 1985 handelte es sich formal um eine private Forschungseinrichtung, die allerdings über staatliche Zuschüsse finanziert wurde. Die Gründungs- und erste Wachstumsphase von ONSER fiel zeitlich zusammen mit dem Umbau des Verkehrsministeriums – vom Ministerium für öffentliche Bauten zum Ministère de l'Équipement (1965). Dieses neue „Superministerium“ wiederum begriff sich als Vorreiter eines umfassenden Projekts der Verwaltungsrationalisierung („Rationalisation des Choix Budgétaires“, RCB). Als Demonstrationsfall für diese groß angelegte wissenschaftsgeleitete Verwaltungsreform wurde ein Thema ausgesucht, welches allmählich als öffentliches Problem wahrgenommen und als solches konstituiert wurde: (Un-)Sicherheit im Straßenverkehr (L'Hoste & Got 2003:4-10). Durch diese Auswahl gewann das Thema schlagartig an Aufmerksamkeit, was sich unter anderem darin bemerkbar machte, dass in relativ großzügiger Weise Forschungsmittel bereitgestellt wurden.

In der Frühphase des Instituts waren Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von ONSER auch auf politischer Ebene sehr gefragt und konnten auf politische Entscheidungen im Feld der Verkehrssicherheit Einfluss nehmen. Mit zunehmender Etablierung der Verwaltung inklusive eigener statistischer Dienste haben sich diese Verbindungen jedoch gelockert. Ein IP kommentiert das so: „Je mehr Beamte in Beziehungen innerhalb der Verwaltung investieren, desto loser die Beziehungen zur Forschung“ (ff1).

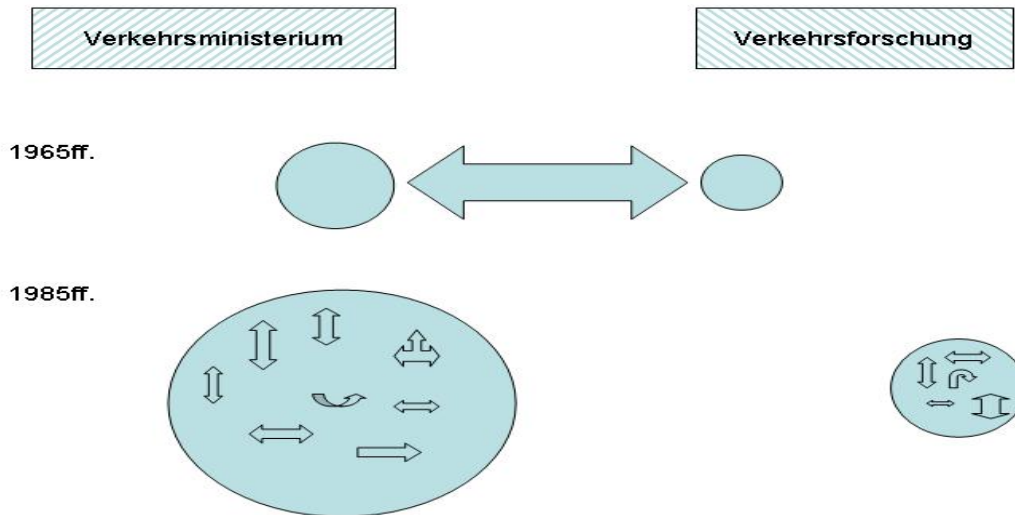


Abb.4 Starke Bezüge zwischen Verkehrspolitik und Verkehrsforschung in der Gründungsphase von ONSER (rechts oben), unterstützt durch die Verwaltungsreform (RCB) und den neuen Zuschnitt des Verkehrsministeriums (1965). De-Intensivierung der Beziehungen im Zuge der internen Ausdifferenzierung auf beiden Seiten, zunehmend seit der Gründung von INRETS im Jahr 1985.

1985 fusionierten das Institut für Verkehrsforschung IRT und ONSER zu einem Forschungsinstitut, das den Status einer staatsnahen Großforschungseinrichtung vom Typ EPST¹³ erhält: INRETS. INRETS bündelt Forschungsaktivitäten, die vorher verstreut und kompliziert aufgebaut waren (ff3). Formal untersteht INRETS der doppelten Aufsicht von Verkehrs- und Forschungsministerium. Verkehrssicherheit ist das Forschungsfeld, für welches mit Abstand am meisten Ressourcen und Personal aufgebracht werden (rund 200 Forscherinnen und Forscher; 40 Prozent der Ressourcen). Auf INRETS konzentriert sich die Verkehrssicherheitsforschung¹⁴, wobei die einzelnen Zentren von INRETS, die sich mit Sicherheits- und Unfallforschung beschäftigen, nicht nur geografisch, sondern auch konzeptuell zum Teil weit auseinander liegen. Es handelt sich bei der INRETS-Verkehrsforschung also nicht um einen monolithischen Block, sondern ebenfalls um eine gewachsene Struktur.

¹³ Etablissement public à caractère scientifique et technique.

¹⁴ Ein IP formuliert diplomatisch : « INRETS est le plus grand pôle, mais ce n'est pas un monopôle » (ff1).

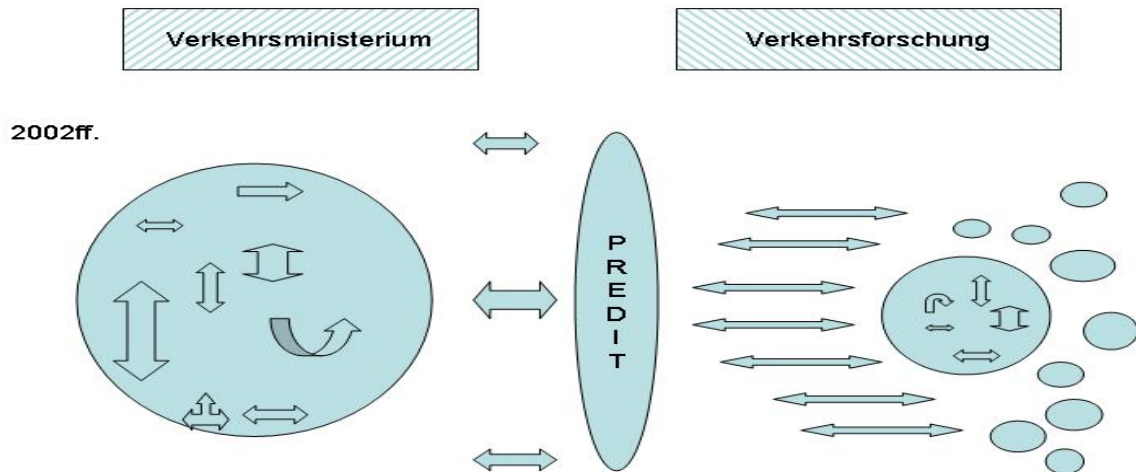


Abb.5 Bereits die Vorläufer von PREDIT 3 (2002-2006) haben sich mit Sicherheitsthemen beschäftigt, aber in sehr viel geringerem Umfang und nicht mit der Wirkung, die PREDIT 3 zugeschrieben wird. Der wichtigste strukturelle Effekt ist, dass neben INRETS immer mehr Forschungszentren sichtbar werden.

Seit 2002 wird im Rahmen von PREDIT 3 das Thema Verkehrssicherheit stärker verankert als zuvor. Hier fließen rund 20 Prozent des Budgets in die Gruppen „neue Erkenntnisse für die Verkehrssicherheit“ (umfasst 38 kleinere Projekte) und „Verkehrssicherheit und Technik“ (umfasst eine kleine Zahl größerer Projekte). Schon den vorangehenden Phasen von PREDIT wird jedoch bescheinigt, zur Diversifizierung des Themas beigetragen zu haben (s. Abb.5). Dieses Ziel wird noch durch die Einrichtung der ACI Verkehrssicherheit und Sozialwissenschaften, initiiert vom Forschungsministerium, forciert.

Die Rahmengeschichte der Wissenschaftspolitik im Feld Verkehrssicherheit entspricht also einem bekannten Muster (Guston 2000): Autonomisierung und Entkopplung der Teilsysteme in einer ersten Phase, Herausbildung und Stabilisierung von intermediären Strukturen in der zweiten.¹⁵ Wir haben andernorts hervorgehoben, dass PREDIT in dieser Hinsicht ein im Ländervergleich einzigartiges, aber keinesfalls starres Instrument darstellt, wie die Geschichte seiner evaluationsbasierten Revisionen zeigt (Potthast & Diemel 2003a). Die Erfahrungen und Innovationen im Programmmanagement, die hier gemacht wurden, können sehr gut am Fall der Verkehrssicherheit exemplifiziert werden.

¹⁵ Natürlich überlagern sich diese Prozesse. Für bestimmte Bereiche der Sicherheitsforschung von INRETS lässt sich beispielsweise in den letzten Jahren ein Schub der akademischen Normalisierung feststellen, in der Einstellungspolitik (der Abschluss einer Promotion wird allmählich zur Einstellungsvoraussetzung) und in der Publikationspraxis (mehr und mehr in begutachteten Zeitschriften) (ff1).

Die IPP beurteilen die Entwicklung dieses Ausschnitts der Geschichte des Forschungsfeldes positiv. Durch die Vermittlung der Beziehungen über PREDIT werden Klientelstrukturen unwahrscheinlicher. Forschungsnehmer sehen sich nicht mehr von einem „Patron“ abhängig, dessen Kultur sie möglicherweise nicht teilen. Die Forschungsprogramme stehen ihrerseits unter Rechtfertigungsdruck und spüren die Auflage, ein Profil auszubilden. Die schon erwähnte PREDIT-Arbeitsgruppe 3 „neue Erkenntnisse für die Verkehrssicherheit“ musste ihre Existenz neben INRETS legitimieren; die ACI „Verkehrssicherheit und Sozialwissenschaften“ gegenüber PREDIT. Ein wichtiges Argument ist dabei stets, dass INRETS bedingt durch seine Altersstruktur sehr wenig finanziellen Spielraum hat, um neue Themen anzugehen (ff4, ff5).¹⁶ Allerdings seien die Initiativen zur Diversifizierung des Feldes zu spät gestartet wurden. Zu lange „dachten [alle], INRETS kümmert sich schon um das Thema“ (ff6).¹⁷ Die Verschiebung von der institutionellen zur programmbezogenen Förderung erzeugt jedoch auch Unruhe und Sorge. In Zeiten der Budgetkürzung sei der Unterschied zwischen institutionell geförderter Forschung und (prekärer) Programmforschung besonders spürbar. Die Grenze verlaufe sowohl zwischen den Forschungseinrichtungen als auch wie eine unsichtbare Mauer innerhalb von INRETS - zwischen der Generation der älteren institutionell finanzierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und ihren jüngeren Kolleginnen und Kollegen, die nur auf Basis befristeter Projektmittel eingestellt werden können (ff4, ff9).

b) Das aktuelle Forschungsnetzwerk unter Gesichtspunkten der Kooperation

Große Erwartungen werden mit einer Stiftung für Verkehrssicherheit verbunden, deren bevorstehende Gründung in aller Munde ist und die neben Präventionskampagnen auch Sicherheitsforschung nach dem Modus der Ko-Finanzierung (pro 1€ privater Einlage fließt 1€ staatliche Zuwendung) finanzieren wird. Wir erwähnen sie deshalb an erster Stelle – noch vor den existierenden Einrichtungen, die sich ebenfalls als Agenturen der Vernetzung und der Lancierung neuer Forschungsthemen und –kooperationen begreifen.

¹⁶ Bei der Zusammensetzung der Personalkosten fällt der hohe Anteil älterer verbeamteter Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler mit steigenden Bezügen stark ins Gewicht.

¹⁷ Anfangs habe INRETS jede Initiative zur Diversifizierung, speziell die Einrichtung von Forschungsprogrammen, mit Argwohn beobachtet. Später habe sich dann aber herausgestellt, dass INRETS in Kooperation mit universitären Instituten in solchen Fällen mit Forschungsanträgen stets gut vertreten sei (ff1). Diese Sicht wird durch die folgende Beobachtung bestätigt: Es sei oft leichter, für neue Themen externe Kooperationen einzugehen als mit benachbarten Abteilungen. Es sei schließlich einfach, für externe Kooperationen Mittel zu finden (ff5).

Eine das Forschungsfeld strukturierende Wirkung geht zunächst von den beiden Abteilungen des Verkehrsministeriums für Forschung (DRAST) und Verkehrssicherheit (DSCR) aus. Unter den Forschungseinrichtungen, das geht auch aus der offiziellen Darstellung des „wissenschaftlich-technischen Netzwerks“ auf der Website des Verkehrsministeriums hervor, ragt INRETS heraus. INRETS steht demnach vertraglich in der Verantwortung ...

„... seine Forschungen auf die Gebiete der Ausbildung der Nutzer der Straßen, der Fahrzeugsicherheit, der Planung des öffentlichen Raums, der Unfallforschung und der Sozio-Ökonomie der Unsicherheit im Straßenverkehr zu re-zentrieren. Dem LCPC obliegt es, Risikoanalysen durchzuführen, die es erlauben, die Sicherheit von Straßenbauten zu erhöhen. [INRETS und LCPC] ... werden aufgerufen, ihre Beziehungen mit Hochschulen und Ingenieursschulen, anderen Forschungseinrichtungen sowie der industriellen Welt weiter zu entwickeln und ihre Kooperationen auf dem europäischen Niveau zu verstärken. Die Verträge [zwischen Ministerien und Großforschungseinrichtungen] sehen vor, die Mittel und Kompetenzen an diese Orientierungen anzupassen“ (<http://www.equipement.gouv.fr/recherche/>).

In den Interviews werden folgende Aspekte der Kooperation und der Vernetzung von Forschungseinrichtungen mehrfach genannt:

- INRETS und LCPC haben nicht nur einen gemeinsamen Aufsichtsrat. Diesen beiden Instituten obliegt auch die Trägerschaft für die von den IPP am häufigsten erwähnten technologischen Forschungsvorhaben im Bereich der Verkehrsforschung. Dazu wurde LIVIC, ein gemeinsames Forschungszentrum von INRETS und LCPC aufgebaut. Unter anderem wird hier an einem Warnsystem vor Hindernissen gearbeitet (Projekt ARCOS) und am Projekt einer GPS-gestützten Geschwindigkeitsregulierung (LAVIA).¹⁸
- INRETS begreift sich durchaus nicht nur als Forschungseinrichtung, sondern auch als ein Gravitationszentrum, das vernetzt. An der Bereitschaft, diese Rolle auszufüllen, könne kein Zweifel bestehen. Unter anderem verfügt INRETS über ein kleines Budget zur Erstattung von Reisekosten, die für Aktivitäten der Vernetzung anfallen. INRETS taucht in vielen Rollen auf, unter anderem in der Programmforschung. INRETS-Direktoren haben den Vorsitz von PREDIT-Arbeitsgruppen. Ein INRETS-Vertreter koordiniert die ACI „Verkehrssicherheit und Sozialwissenschaften“. INRETS hat lange das französische Büro der deutsch-französischen Forschungsinitiative DEUFRAKO beherbergt. Es wird gemutmaßt, INRETS werde auch Personal für die neue Stiftung für Verkehrssicherheit abstellen. Zumindest einzelne Abteilungen von INRETS befinden sich weiterhin auf dem Kurs akademischer „Normalisierung“ und gehen engere Beziehungen zu universitären Forschungslabors ein. Auch zwischen CNRS und Universitäten wurden

¹⁸ LAVIA steht für „limiteur s’adaptant à la vitesse autorisée“. Vgl. die ausführliche Projektbeschreibung (Direction de la sécurité et de la circulation routière (DSCR) & Direction de la recherche scientifique et technique (DRAST) 2003).

„gemischte Forschungseinheiten“ gebildet („unités mixtes de recherche“, abgekürzt UMR).

Hinzu kommen die Forschungsprogramme.

- Die Arbeitsgruppe 3 von PREDIT 3 (interministerielle Trägerschaft) und die ACI „Verkehrssicherheit und Sozialwissenschaften“ (Initiative des Forschungsministeriums) versuchen Forschungseinrichtungen zu mobilisieren, die gewöhnlich nicht im Bereich der Verkehrsforschung arbeiten.
- Auch europäische Aktivitäten haben eine strukturierende Wirkung, mit der die meisten IPP allerdings nicht zufrieden sind. Sie haben den Eindruck gewonnen, dass die Koordination der fahrzeugbezogenen Forschung schon auf die europäische Ebene verlagert wurde (oder: zu Lasten eines „systemischen“ Ansatzes auf die Frage der Fahrzeugsicherheit verengt wurde) – und weitgehend in der Hand von Automobilunternehmen liege (ff5). Selbst für die großen öffentlichen Forschungseinrichtungen sei es beinahe unmöglich geworden, an Projekte der Größenordnung zu kommen, wie sie hier verlangt sind (ff8).

Die Urteile über die Kooperationsbereitschaft variieren von Fall zu Fall zu stark, um generalisiert zu werden, und die Hindernisse für eine Intensivierung der Kooperation sind oft komplexer Natur. Gegenseitige Vorhaltungen zwischen der Welt der Grundlagenforschung, die dann abschätzig „recherche fondamentaliste“ genannt wird, und der Welt der angewandten Forschung, sind eher selten. Es überwiegt eine nüchterne Einschätzung: „Na ja, die Leute sprechen schon miteinander“ (ff4). Das könnte zu wenig sein angesichts der Problematik, die im Zusammenhang mit den europäischen Forschungskonsortien angedeutet wurde.

c) Beziehungen zwischen öffentlicher Forschung und Industrie/Industrieforschung

Über eine Einrichtung der industriefinanzierten Verkehrsforschung sprechen die IPP beinahe durchweg mit Bewunderung. So wenig sichtbar sei, woran die private Unternehmen forschen, und so oft beklagt wird, dass das Engagement der Privaten sehr große Lücken lasse: LAB, das gemeinsame Forschungslabor von Renault und PSA ist eine Ausnahme. In einer Selbstbeschreibung hört sich das so an:

„Forschen im Namen der Sicherheit: Seit 1969 führt das von Renault gemeinsam mit dem PSA-Konzern und der Staatlichen Technischen Hochschule Frankreichs gegründete LAB – das „Institut für Unfallforschung, Biomechanik und menschliches Verhalten“ – Forschungsarbeiten zum Kollisionsverhalten von Fahrzeugen,

zum menschlichen Körper sowie zu Unfallursachen durch ... Mit Detail-Unfallstudien gewinnt das LAB ein genaues Verständnis von Unfallursachen und –vorgängen. Dazu schickt das Institut binnen 15 Minuten nach einem Unfall drei Untersuchungsspezialisten gemeinsam mit den Helfern an die Unfallstelle. Ein Psychologe befragt die noch unter frischem Eindruck stehenden Zeugen. Nach dem Abschluss der Rettungsmaßnahmen untersucht ein Experte die beteiligten Fahrzeuge, während ein weiterer LAB-Mitarbeiter den Straßenzustand unter die Lupe nimmt. Dabei geht es den Wissenschaftlern nicht um die eine Unfallursache – vielmehr steht die Rekonstruktion der Verkettung von Umständen, die schließlich zum Crash führte, im Mittelpunkt. Durch diese Arbeitsweise verfügt das LAB über eine stets aktuelle und weltweit einzigartige Kartei mit Daten zu mehr als 13.500 Fahrzeugen und über 26.000 Unfall-Beteiligten.“

(<http://www.renault.de/RenaultSITE/news/articles/>)

Der kurze Abschnitt aus der Selbstdarstellung zeigt, dass sich aus dem Programm der detaillierten Unfallanalysen viele Kooperationschancen und –erfordernisse ergeben. Darüber hinaus übernimmt das LAB teilweise regulative Funktionen und erhält dafür staatliche Subventionen (ff4). Mehrfach genannt wird ein geplantes Gemeinschaftsprojekt von INRETS und LAB zur Etablierung eines gemeinsamen Informationssystems für Unfalldaten (ff4, ff5). Dazu fehle es aber noch an einer klaren datenschutzrechtlichen Grundlage.

Es ist unbestreitbar, dass die Automobilindustrie sehr hohe Summen für die Entwicklung von Sicherheitstechnologien aufwendet. Renault genießt weltweit den Ruf des Spitzenreiters auf diesem Gebiet und hat unlängst den langjährigen Leiter der Forschungseinrichtung LAB zum Direktor einer neuen Abteilung gemacht, deren Bezeichnung nach sich Renault eher als öffentlicher Akteur denn als privatwirtschaftliches Unternehmen begreift: *Direction de la politique sécurité* (du groupe Renault). Es kann auch kein Zweifel daran bestehen, dass sich die Bemühungen der Automobilindustrie positiv auf die Sicherheit der Insassen ausgewirkt haben und beispielsweise das skeptisch beurteilte Engagement der (ohnein nicht in Frankreich ansässigen) Motorradhersteller weit in den Schatten stellen (Miquel 2002: 78).

Die häufigste Kritik an die Adresse der Automobilindustrie bleibt davon unbenommen: Sie kümmere sich nur um die Sicherheit der Fahrzeuginsassen (vgl. die Forschungsthemen von LAB, s.o.) – und nicht oder allenfalls indirekt um die Sicherheit der Fußgänger. Sie steht sogar im Verdacht, dieses Thema zu blockieren, so dass Aufrufe zur Kooperation in Forschungsprojekten vergeblich sind (Morin 2002).¹⁹ Öffentliche Forschungseinrichtungen müssten diesen Schwachpunkt kompensieren. Der andere Fall eines schwer korrigierbaren Marktversagens liege bei der Sicherheit von Motorradfahrern, ein Thema, das – wie

¹⁹ Inzwischen sei ein PREDIT-Projekt aufgelegt worden, welches sich vordringlich mit der Sicherheit von Fußgängern befasst und recht gut dotiert ist (ff5). Im neuen Vierjahresplan von INRETS ist der Aspekt der Nutzersicherheit festgeschrieben.

das Thema der „verwundbaren Nutzer“ – in keiner Auflistung von Forschungsdesideraten fehlt.

Die Kooperationserfordernisse, die mit relativ aufwendigen und nachdrücklich empfohlenen Forschungsprojekten im Bereich der Fahrassistenzsysteme (Rousselot 2000) auftreten, können hier nur andeutungsweise wiedergegeben werden.²⁰ Beteiligte und Initianten haben mit den Entwicklungsvorhaben wie LAVIA und ARCOS (s.o.) das Gefühl, gleich in mehrere Sackgassen geraten zu sein. Mal scheint das erforderliche Niveau technischer Verlässlichkeit nicht erreichbar zu sein (Anwendung von GPS-Technologie), mal scheinen Probleme der Akzeptanz unüberwindbar (Beschränkung der Autonomie von Autofahrern), mal drohen die Vorhaben an unlösbaren juristischen Problemen, etwa der Haftung für Systemausfälle, zu scheitern. Abgesehen davon, dass der Beitrag der Systeme zur Verkehrssicherheit hinter anderen, besser kommerzialisierbaren Aspekten zurücktritt (ff8).

Auf den ersten Blick ist die Beteiligung der Automobilhersteller an Verbundprojekten nicht schlecht. Im Rahmen von PREDIT 2 war die Automobilindustrie an 200 Projekten beteiligt (von rund 1.300), übernahm 114 Mal die Projektleitung und hat dabei Subventionen von 100 Mio. € bezogen (Fialeix Associés 2002). Das ist eine bedeutende Summe, und die Vertreter der Automobilindustrie schätzen die Möglichkeit, für Forschungsprojekte, die nicht dem Druck der schnellen Rentabilität unterliegen, diese finanziellen Ressourcen, aber auch externen Sachverstand einbeziehen zu können. Sie berichten von guten Erfahrungen in der Kooperation mit anderen Forschungseinrichtungen und dem Programmmanagement, wünschen sich allenfalls eine weniger streng administrative, dafür inhaltlich anspruchsvollere Begleitung (ebd.).

Leider wird in dem zitierten Bericht nicht spezifiziert, ob diese Einschätzungen auch für den Bereich der Verkehrssicherheitsforschung zutreffen. Es wird jedoch empfohlen, sehr viel stärker auch das weit gespannte Netz der Zulieferer der Automobilindustrie für Forschungsprojekte zu gewinnen – und nicht nur die wenigen gut informierten „Connaisseurs“. Die beiden Weltkonzerne Renault und PSA verfügen im Unterschied zu den kleineren Zulieferfirmen aus der zweiten und dritten Reihe ohnehin auch über Zugang zu europäischen Forschungsmitteln (Montgolfier & Vries 2000).

Ein IP berichtet, die Automobilindustrie unterstütze das Projekt LAVIA zur GPS-gestützten Geschwindigkeitsregulierung vorbehaltlos, seit sich die Rahmenbedingungen durch das Kontroll- und Sanktionsregime massiv verändert haben. Das System werde jetzt unter Umständen nicht mehr als unzumutbarer Eingriff

²⁰ Eine ausführliche und sehr präzise Problembeschreibung liegt vor (Nouvier 2002).

in die Autonomie der Autofahrer gesehen (Fahrzeuge werden zum Beispiel in Tempo-30 Zonen automatisch heruntergebremst), sondern als eine Anwendung, mit der Autofahrer viel Geld sparen können (ff1).

Die Beziehungen zwischen INRETS und den im Automobilsektor tätigen Unternehmen sind ambivalent (ff5). Denn einerseits ist das Produkt Automobil stark reguliert - und INRETS ist eine Einrichtung, die im staatlichen Auftrag Normierungsaufträge ausarbeitet. Wenn Industrieunternehmen Forschungsk Kooperationen mit INRETS eingingen, dann geschehe dies zuweilen auch mit dem Hintergedanken, künftige Regulierungen besser antizipieren zu können ("toucher à des réglementations futures") (ff5).

Von wenigen gut etablierten Berührungspunkten (LAB, LIVIC) abgesehen, sind die Kooperationsbeziehungen zwischen öffentlicher Forschung und Automobilindustrie eher dünn. Daran werde sich wohl in absehbarer Zeit auch nichts ändern. Für die Etablierung spezialisierter Büros für Forschung und Beratung auf dem Gebiet der Verkehrssicherheitsforschung (Baye 1998; Potthast & Dienel 2004b) – eine Entwicklung, die als Vorzeichen für eine stärkere Vernetzung angesehen werden könnte - gebe es trotz der Renaissance des Themas keine Anzeichen (ff3, ff6, ff10, ff11).

Die IPP aus öffentlichen Forschungseinrichtungen haben Verständnis dafür, dass ihre Kolleginnen und Kollegen aus der Industrie unter harten Wettbewerbsbedingungen Forschung betreiben. Das macht für sie Kooperationen nicht einfach (ff1). Man dürfe die Erwartungen an die Forschung bei diesen Unternehmen nicht zu hoch schrauben (ff5, ff8, ff9). Sobald es um Konkurrenz geht, ist die industrielle Seite nicht mehr an Kooperation und schon gar nicht an Veröffentlichung interessiert. Vielmehr werden Patente angestrebt (ff2), darum „fröstelten“ die Automobilhersteller, wenn sie für Forschungsprojekte über generische Technologien angefragt werden (ff5). Auch im Rahmen von PREDIT gelinge dies nur ansatzweise. Vom wünschenswerten Zustand einer „vollständigen Kollaboration“ (ff10) sei man insbesondere in den technisch ausgerichteten Projekten der Verkehrsforschung leider weit entfernt (ff8). In umgekehrter Richtung fallen die Urteile unsanfter aus: Die öffentliche Forschung sei archaisch und intellektuell unbeweglich. Sie arbeite immer zu denselben kleinen, vorgestanzten Themen. Es sei jedoch beruhigend, dass die Verwaltung das Problem erkannt habe und sich bemühe, neue Forscher-Milieus zu erschließen.

Schockiert zeigt sich eine Reihe von IPP über das unkooperative Verhalten der Versicherungsindustrie. Insbesondere gegenüber Anfragen aus sozialwissenschaftlichen Projekten seien diese Firmen sehr reserviert aufgetreten (ff1, ff3, ff4). Dies habe zur Folge, dass dieser gigantische Versicherungsmarkt und die

Versicherungsunternehmen als wichtiger Akteur der Verkehrssicherheit vollkommen opak geblieben sind (ff3).

3.3 Thematische Schwerpunkte: Ein bodenständiges Thema im Aufwind

Der Bereich der sicherheitsbezogenen Verkehrsforschung erfreut sich in Frankreich stabiler, wenn nicht leicht steigender Budgets. Im Rahmen von PREDIT wurde die Sicherheitsforschung deutlich ausgebaut, und es gibt eine neue Förderinitiative (ACI). Die Anteile der Forschungsmittel für Sicherheitsforschung steigen auch bei den Großforschungseinrichtungen (INRETS). Für eine Handvoll größerer Projekte scheint die Finanzierung ebenfalls gewährleistet. Neue Großprojekte werden nicht erwähnt. Im Vergleich zu benachbarten Feldern der Verkehrsforschung besteht also wenig Grund zur Sorge. Unter finanziellen Aspekten sei die Re-Politisierung des Themas (und ihr sichtbarer Erfolg) „die Lok, die jetzt den ganzen Zug in Bewegung setzen wird“ (ff10).

In den neuen Vierjahresvertrag von INRETS ab 2005 werden unter anderem folgende Themen einen starken Bezug zur Verkehrssicherheit haben:

- Nutzersicherheit, mit Akzent auf verwundbaren Nutzern (Fußgänger, Radfahrer, ältere Menschen)
- Evaluation von Logik und Effizienz politischer Maßnahmen
- Risikoverhalten – im Hinblick auf Bezugsgruppen
- Forschung über passive Sicherheit
- Fahrassistenzsysteme

Auch bezogen auf die statistischen Grundlagen der Sicherheits- und Unfallforschung zeigen sich die IPP optimistisch. Sie sehen ihre Forderungen nach mehr Datenkompatibilität und nach erhöhter Verfügbarkeit von Unfalldaten für Forschungszwecke (European Transport Safety Council (ETSC) 2003) mehr und mehr erfüllt.

Es müssten allerdings noch die Voraussetzungen geschaffen werden, um umfassende gesundheitsökonomische Auswertungen vornehmen zu können (ff6). Alles in allem sei Verkehrssicherheit auf guten Weg, allmählich auch zu einem Thema der Gesundheitsforschung zu werden (ff2, ff4). Mehr Beachtung verdienen epidemiologische Studien oder zum Beispiel die Frage, wie sich Medikamente und Drogen auf das Fahrverhalten auswirken (ff2).

In der Verkehrsverwaltung wird ein gestiegener Bedarf an Evaluationsstudien gemeldet. Es sei jedoch nicht immer einfach, dafür kompetente Bearbeiter zu

finden. Viele strenger akademisch orientierte Forscherinnen und Forscher seien sich wohl zu schade für Evaluationsstudien.²¹ Dabei sei es doch von größter Bedeutung, die Frage nach den nicht intendierten Folgen einer Politik rechtzeitig zu stellen, damit eine gut gemeinte Politik nicht durch ihre lokale Umsetzung konterkariert wird. Es genüge einfach nicht, ein technisch perfektes System anzubieten, wenn es nicht akzeptiert und genutzt wird, und dazu müsse Technik „in Aktion“ betrachtet werden, zum Beispiel unter dem Aspekt, ob die Verwendung bestimmter Geräte eventuell in Konkurrenz zu anderen (für Aufrechterhaltung der Sicherheit wichtigen) Tätigkeiten tritt. Wenn die Forschung so weit sei, verdiene sie das Prädikat „systemisch“. Und die Forschung müsse umso systemischer werden, je weiter sich die Politik in der Bekämpfung der Verkehrsunsicherheit vorwage.

Einige IPP aus dem akademischen Lager sehen hier auch Bedarf, betrachten das Problem aber viel grundsätzlicher. Es bedürfe einer Revision der akzidentologischen Ausrichtung des Forschungsfeldes. Statistik, Kognitionspsychologie und Biomechanik, drei Basisdisziplinen des Feldes, neigten dazu, das System Fahrer-Fahrzeug-Infrastruktur zu statisch zu fassen. Dabei handle es sich um ein dynamisches System, welches laufend unter spezifischen sozialen und politischen Rahmenbedingungen reproduziert werde (Spenlehauer & Lassarre 2003). Es komme also darauf an, die Einflüsse, welche das politische System immer schon auf das "système routier" hat, mit zum Gegenstand der Forschung zu rechnen. Verwaltung und Aufsichtsbehörden sind also ein integraler Bestandteil des Verkehrssystems. Dies zu begreifen, bedeutet einen Paradigmenwechsel.

Unser Material lässt es nicht zu, einer Vision zur Neuausrichtung des Verhältnisses von Politik und Forschung im Bereich der Verkehrssicherheit den Vorzug zu geben. Auch die Frage, ob die neue Doktrin und ihr Erfolg eher eine Chance für die Forschung darstellen (und wenn ja, für welchen Typ), bleibt offen. Auf der einen Seite wurde eindringlich gewarnt: Die Forschung sei zu wenig langfristig ausgelegt und zu wenig an einem stabilen Leitbild ausgelegt, um gegenüber politischen Entwicklungen resistent sein. Der Horizont der Regierung für Forschungsinvestitionen sei durch den Erfolg der repressiven Doktrin dramatisch verengt worden (ff2). Auf der anderen Seite wurde relativiert. Die Forschung dürfe sich nicht beirren lassen, sondern müsse stur an ihrer eigenen Agenda festhalten (ff5). Der Hoffnung auf eine engere Kopplung zwischen Politik und Forschung sei gerade bei einem hoch mediatisierten Thema zu dämpfen (ff5, ff9). Unmittelbar erwachse aus der aktuellen Situation jedoch die Aufgabe, eine Erklärung für die spektakuläre Wendung zum Guten zu finden (ff6, ff10).

²¹ Insbesondere fehle es in Frankreich an verkehrsökonomischer Expertise zu Fragen der Monetarisierung externer Kosten der Verkehrssicherheit (ff11).

Um das Thema Verkehrssicherheit längerfristig im Aufwind zu halten, müssten schlicht mehr und jüngere Leute motiviert werden, sich – sei es temporär – für das Problem zu interessieren (ff3, ff9). Wenn Verkehrssicherheit in allgemeinen sozialwissenschaftlichen Arbeiten auftauche, sei viel gewonnen.

3.4 Neue Erfahrungen mit einem alten Problem: Zur Ko-Evolution von Politik und Forschung im Bereich der Verkehrssicherheit

Vertreter der Forschungsseite registrieren nicht nur Sollbruchstellen und Spannungen innerhalb und zwischen den Ministerien, die für Inkohärenzen in der Verkehrssicherheitspolitik verantwortlich sind. Sie sagen auch, dass sie dadurch in ihrer Arbeit beeinträchtigt werden (ff1) – wenn sie sich nicht sogar gezwungen sehen, bürokratiesoziologische Forschungen in der Verkehrssicherheitsverwaltung (inklusive der Großforschungseinrichtungen) anzustrengen.²² Dieser Eindruck wird sowohl von Neulingen als auch von Insidern des Feldes formuliert.

Die Zuständigkeit für das Problem der Sicherheit im Straßenverkehr liegt „im administrativen Sinne bei der interministeriellen Delegation für Verkehrssicherheit. Im politischen Sinne hat sich das Innenministerium dieses Thema zueigen gemacht. Seit der ehemalige Innenminister ins Finanz- und Wirtschaftsministerium gewechselt ist, nimmt sich zunehmend das Verkehrsministerium des Themas an“ (ff11). Nur wenige IPP sehen sich indes zu einer derart knappen und bündigen Auskunft in der Lage. „Wir wissen einfach nicht, wer Problemeigner ist, in diesem Land!“ (ff6), klagt ein IP (vgl. *Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) 2002:25*). Mehrere IPP sehen es als ein Politikdefizit an, dass das Problem der Verkehrssicherheit mehrere und wechselnde politische Adressen hat. Das erschwere es erheblich, riskante Forschungsprojekte zu lancieren, denn dazu bedürfe es schließlich politischer Unterstützung. Um also überhaupt Erfolg zu haben, müsse man sich schon sehr gut mit der partikularen Struktur dieses unübersichtlichen politischen Feldes auskennen und ein kompliziertes System von Eitelkeiten hoher Verwaltungsbeamter zu bedienen wissen (ff1).

Eine Verbindung zwischen Politik und Forschung herzustellen, sei eine heikle Angelegenheit. Immer fühle sich jemand überfahren. Interne administrative Konflikte würden auf dem Rücken von Forscherinnen und Forschern ausgetragen. „Die Jahre der höflichen Indifferenz sind vorbei“ (ff1). Die einschlägigen Abteilungen der Verwaltung seien zu wenig forschungsorientiert. Es offenbare sich ein ums andere Mal, dass es eine sehr anspruchsvolle Aufgabe darstellt, auf

²² Vgl. Thoenig 1987 für eine einschlägige Analyse des Corps des Ponts et Chaussées. Vgl. Dienel 2004 für eine Fallstudie über das deutsche Verkehrsministerium.

Ministeriumsseite einen professionellen Umgang mit Forschungszentren zu pflegen und eine strukturierte Forschungspolitik zu führen.²³ Beinahe unmöglich sei es jedoch, interministerielle Politik in diesem Bereich mit akademischen Ansprüchen zu evaluieren (ff3). Moniert wird unter anderem, dass der Staat weit davon entfernt sei, ein globales Budget für Verkehrssicherheit bestimmen zu können, obwohl dies sicher erhebliche Steuerungsmöglichkeiten böte.

Wer auf Seiten der Forschung immer schon sehr skeptisch war und sich von der Politik distanziert hat, hat seine Meinung in der jüngsten Konjunkturphase des Themas nicht verändert. Die Forschung auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit sei weitgehend von der Tagespolitik entkoppelt (ff4), und die neue Politik der Verkehrssicherheit alles andere als wissenschaftsbasiert. Es seien politische Entscheidungen getroffen worden, ohne dafür Ergebnisse aus wissenschaftlichen Studien abzuwarten (ff4). Unter anderem gelte dies für die Einführung des Führerscheins auf Probe (ff5). Es müsse es jetzt darum gehen, im Wissen um die zeitlich versetzten Rhythmen von Politik und Forschung positive Tendenzen aufrecht zu erhalten (ff5).

Die Kapazitäten zur Selbstevaluation der Wissenschaftlergemeinschaft werden sehr skeptisch beurteilt. Die Verkehrsadministration müsse sich den Vorwurf gefallen lassen, zu spät und immer noch zu zögerlich auf eine Diversifizierung der Forschungslandschaft gesetzt zu haben (ff3). Es habe auch mit der monopolistischen Vergangenheit der Sicherheitsforschung zu tun, dass dieses Thema wenig akademisches Prestige verspricht. Am meisten irritiert die Vertreter des akademischen Lagers jedoch darüber, dass sie angehalten sind, Zahlen zu liefern, deren Interpretation sie aber den Politikern überlassen sollen. In Frankreich werde die Statistik über Tote und Verletzte aus Verkehrsunfällen derzeit mit hoher Aufmerksamkeit verfolgt.²⁴ Diese Mediatisierung Sorge dafür,

²³ "Ich habe das Gefühl, die Herausbildung einer Struktur öffentlicher Expertise auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit steht noch aus" (ff6). Derselbe IP weist darauf hin, dass es eine voraussetzungsvolle Aufgabe ist, Ressortforschung – oder gar Ressorts übergreifende Forschung zu koordinieren. Es sei gar nicht so leicht, die Anfrage für eine Expertise zu formulieren und zu strukturieren - und das Ergebnis zu valorisieren und umzusetzen (ff6). Die Leistung des Forschungsprogramms PREDIT, eine Ministerien übergreifende Plattform zur Bündelung der Nachfrage zu bieten, ist in diesem Zusammenhang nicht genug hervorzuheben (Drouet 2001; Drouet & Sachs 2004; Montgolfier & Vries 2000; Potthast & Dienel 2003a). Ein Ausschnitt aus einer Polemik gegen die Forschungsstruktur im Bereich der Verkehrssicherheit, die sich nur auf dem Umweg über die administrative Logik erschließen lasse: „Nehmen Sie das Verkehrsministerium. Wer ist das Verkehrsministerium? Ich habe es mindestens mit drei Abteilungen zu tun: DRAST, DSCR, Statistikabteilung ... Wer ist das Forschungsministerium? Die Forschungsabteilung unterstützt die ACI Verkehrssicherheit und Sozialwissenschaften. Die Technologieabteilung investiert in PREDIT ... Da ist es doch offensichtlich, dass vieles nur eine Alibifunktion hat" (ff3).

²⁴ Es wurde zum Beispiel eine Website mit einem „Zähler“ für Verkehrstote eingerichtet. Stand am 9.8.04: 3403 Verkehrstote, Stand 10.8.04: 3419 Verkehrstote, gezählt ab 1.1.04 (<http://www.securite-rouitiere.fr/>). Etliche regionale und überregionale

dass sich die Politik nur ungern die Präsentation von Unfallstatistiken abnehmen lasse, was wiederum unweigerlich zu Lasten einer differenzierten Interpretation gehe (ff9). Gerade weil sich das Problem der Verkehrssicherheit so sehr auf wenige Zahlen zuspitze, sei es nicht ratsam, eine stärkere Kopplung von Politik und Forschung anzustreben. Von den Politikern müsse man in jedem Fall mehr Verständnis dafür verlangen, dass Forscher eine eigene, kritische Meinung äußern, und dass Ökonomie und Sozialwissenschaften eben keine „Ja-oder-Nein“-Expertisen liefern können (vgl. Wagner & Wiegard 2002; Potthast 2002). Privat seien Politiker gern bereit, die Komplexität des Gegenstandes zuzugestehen, aber in der Öffentlichkeit behandeln sie Verkehrssicherheit als ein einfaches Thema (ff6).

Wie auch skeptische Beobachter einräumen, hat die Re-Politisierung und Mediatisierung des Problems der Verkehrssicherheit dem Forschungsthema Verkehrssicherheit gut getan. Forschungseinrichtungen, die zu diesem Thema immer schon arbeiten, haben nun Gelegenheit, aus der Nische zu treten und ihren etwas staubigen Ruf abzuschütteln. Es gebe ganz zweifellos mehr Anerkennung. Man dürfe jetzt nur nicht den Fehler machen und sagen: "Allez faire rapide!" (ff5). Das sei das falsche Rezept für Zeiten *nach* dem natürlichen Fortschritt.

3.5 Von Frankreich lernen? Vorteile und Grenzen nationaler Verkehrs- und Forschungspolitik

Wir haben im Rahmen im Rahmen einer Studie über die bilaterale Forschungskooperation DEUFRAKO empfohlen, von PREDIT zu lernen, wie eine De-Sektoralisierung der Verkehrsforschung auf effiziente Weise organisiert und vorangebracht werden kann (Potthast & Dienel 2003a). Diese Lektion kann für das hier im Detail untersuchte Feld der Verkehrssicherheitsforschung nur wiederholt und unterstrichen werden. Unter anderem ist es ein Verdienst des Forschungsprogramms PREDIT, dass in Frankreich die Mobilisierung der Sozial- und Humanwissenschaften für das Thema Verkehrssicherheit auf eine Weise in Gang gesetzt wurde, die in Deutschland kein Pendant findet. Die Rede ist von PREDIT 3, der dritten Auflage des Forschungsprogramms, in der zu jeder technisch ausgerichteten Arbeitsgruppe komplementär eine sozialwissenschaftlich orientierte Arbeitsgruppe eingerichtet wurde. Das Experiment läuft – und man darf auf den Grad der wechselseitigen Beeinflussung gespannt sein.

Zeitungen halten das Thema sehr ausdauernd in den Schlagzeilen. Stark frequentiert ist aber auch die Seite, auf der die Standorte der Geschwindigkeitskontrollen bekannt gegeben werden (<http://www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr/>).

De-Sektoralisierung ist eine Voraussetzung für mehr Systemsicht und eine zentrale Bedingung, um auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit erfolgreich zu forschen (und Politik zu machen). In dieser Hinsicht kann Frankreich als Vorbild dienen. In einer zweiten Hinsicht, die man analog als „De-Nationalisierung“ oder korrekter als Pluralisierung territorialer Bezugsebenen für Politik und Forschung bezeichnen könnte, sehen wir kein Instrument und keine Struktur, die wir empfehlen könnten.²⁵

Es mag wenig überraschen, dass man sich in Frankreich unterhalb der nationalen Ebene schwer tut, in das Politik- und Forschungsfeld der Verkehrssicherheit zu investieren (ff1). Hiervon wird nur das Planungsinstrument der „Städtischen Mobilitätspläne“ PDU (plans de déplacements urbains) ausgenommen; ein Verfahren, das auch Aspekte der Verkehrssicherheit betrifft und im Zuge dessen Kommunen häufig von Einrichtungen der Verkehrsforschung unterstützt werden (Inrets o.J.). Im Bereich der Verkehrspolitik beginnen Initiativen der Dezentralisierung von Kompetenzen erst, Formen anzunehmen.²⁶ Von einer Dezentralisierung der Forschung sei man allerdings weit entfernt. Die regionalen Gebietskörperschaften verfügten einfach nicht über die nötigen Kompetenzen, um Forschungsaufträge zu vergeben (ff5). Auf Ausschreibungen auf regionalem Niveau zu reagieren, sei geradezu sinnlos, klagt ein IP. Nie sei die Finanzierung sicher, und wenn doch, sei die Auswahl schon vor der Ausschreibung getroffen (ff9).

Oberhalb der nationalen Ebene sind die IPP noch unzufriedener – und zugleich, sofern sie für die Etablierung internationaler Strukturen verantwortlich sind, sehr empfindlich gegenüber Fremdbeschreibungen. Wir betonen daher, dass die Kritik an der mangelhaften Instrumentierung einer internationalen Verkehrssicherheitsforschung *alle* beteiligten Länder betrifft und auf ein handfestes strukturelles Problem verweist. Eine koordinierte Forschungspolitik zu diesem Thema auf europäischer Ebene existiert nur, insofern sie mit den industriepolitischen Strategien der Mitgliedsstaaten vereinbar ist. Sobald diese Kongruenz nicht gegeben ist, scheinen Kooperationsvorhaben kontaminiert und zum Scheitern verurteilt.²⁷

²⁵ Vgl. zu den Erfordernissen der De-Sektoralisierung und De-Nationalisierung Widmer et al. 2000.

²⁶ Das bleibt für das Verkehrsministerium nicht ohne Folgen (Perdrizet 2002); ein Ministerium, dessen Aufstieg geradezu ein Synonym für die französische Politik der *Zentralisierung* gelten kann.

²⁷ Diese drastische Metapher (der Kontamination) entnehmen wir einer schriftlichen Reaktion auf unseren ersten Bericht, deren Inhalt wir allerdings nicht vollständig aufklären konnten: „Ich verstehe immer besser die immer greifbarere Verständnislosigkeit zwischen Frankreich und Deutschland im Gebiet der Landverkehrsforschung. Gott sei dank ist die Luft- und Raumfahrt noch nicht von diesem Virus befallen.“

Obwohl die europäische Union Vorstellungen zur Verkehrssicherheit formuliert hat (Commission des communautés européennes (CE) 2003) und obwohl die international vergleichende Statistik zu Verkehrstoten und Verletzten eine wichtige Ressource zur politischen Mobilisierung auf nationaler Ebene darstellt (nicht zuletzt im hier geschilderten Fall), gilt international koordinierte Verkehrssicherheitsforschung als ein Problemfall. Es werden zwar durchaus europäische Forschungsprojekte durchgeführt. Aber unter den gegebenen forschungspolitischen Rahmenbedingungen seien nur die Automobilkonzerne in der Lage, sich auf dieser Ebene abzustimmen. Sie nutzten diese Monopolsituation, um das Thema ihren Interessen entsprechend einzuengen. Bei näherem Hinsehen sei „Sicherheit“, wenn damit nicht ohnehin nur Fahrzeugsicherheit gemeint sei (ff4, ff5; auf diesem Gebiet sei der Fortschritt unbestreitbar), in diesen Projekten nur ein eventuell anfallendes Nebenprodukt. In der Hauptsache gehe es um die Steigerung der Effizienz des Straßennetzes (ff8, ff10). Die „vollständige Kollaboration“ der Automobilindustrie für genuine Themen der Verkehrssicherheitsforschung stehe noch aus (ff10).

Sobald das Thema auf internationale Forschungs- und Verkehrspolitik kommt, werden wir nicht mehr als neutrale Beobachter wahrgenommen, sondern direkt angesprochen. So werden wir bei einem Interview in einem Automobilunternehmen gefragt: „Glauben Sie wirklich, dass es uns Spaß macht, schnelle Autos bauen? Wir tun das doch nur, um international konkurrenzfähig zu bleiben!“ Aus Sicht einiger IPP kann man nicht so lange warten, bis der letzte Automobilhersteller Einsicht zeigt – und progressivere Konkurrenzunternehmen nicht mehr von Forschungs- und Entwicklungsinitiativen jenseits der Steigerung der Fahrzeugsicherheit abhält. Sie setzen unter anderem darauf, die Strategie der europäischen Automobilfirmen zu kopieren und Großforschungseinrichtungen des Verkehrs unter dem Dach von ECTRI²⁸ stärker zu vernetzen.

Auf die Frage, ob Verkehrssicherheit in Frankreich vor allem als ein nationales politisches Problem betrachtet werde, antwortet ein IP aus dem französischen Verkehrsministerium: „Seit heute [dem 5. Mai 2004] ist Verkehrssicherheit kein nationales Thema mehr“ und zitiert damit eine Presseerklärung der Interministeriellen Delegation für Verkehrssicherheit vom selben Tag (Délégation Interministérielle de la Sécurité Routière (DISR) 2004). Auch das ist ein Wink mit dem Zaunpfahl, auch hier wird der Interviewer nicht mehr als Beobachter, sondern als Botschafter wahrgenommen. Die politische Botschaft ist nicht schwer zu entschlüsseln. Deutschland blockiere die europäische Verkehrssicherheitspolitik, und am sichtbarsten sei dies in der Frage eines einheitlichen Tempolimits. Wir geben diese Botschaft gern weiter.

²⁸ European Conference of Surface Transport Research Institutes.

Anlässlich der neuen Verkehrssicherheitspolitik in Frankreich haben wir uns ausführlich mit der Ko-Evolution von Forschung und Politik in diesem Bereich beschäftigt. Bezogen auf Frankreich haben wir dazu unterschiedliche Einschätzungen und Visionen vorgestellt. Welche dieser Visionen am besten geeignet ist, das Niveau der Verkehrssicherheit weiter zu erhöhen, und welche auf die deutsche Forschung und Politik übertragen werden könnte, lassen wir offen. Sicher hängt es nicht nur von der Kohärenz und Konsistenz solcher Visionen ab, ob neue Handlungsorientierungen entstehen oder bestehende verändern. Aber bezogen auf Forschung und Politik der Verkehrssicherheit auf europäischer Ebene müssen wir nüchtern festhalten, dass explizierbare Visionen nur bei den Automobilherstellern zu erkennen sind.

Abkürzungen

| | |
|---------------------|--|
| ACI | Action concertée incitative (sécurité routière) (Forschungsprogramm für Verkehrssicherheit aus Mitteln des Forschungsministeriums) |
| ARCOS | Action de recherche pour une conduite sécurisée (Forschungsnetzwerk; Forschung u.a. zur Regulierung des Abstands zwischen Fahrzeugen) |
| CERTU | Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (Forschungszentrum; Forschung über Netzwerke, Verkehr, Urbanismus und öffentliches Bauwesen) |
| CISR | Comité interministériel de sécurité routière (interministerieller Ausschuss für Straßensicherheit) |
| CNSR | Conseil national de la sécurité routière (Nationaler Rat für Straßensicherheit) |
| DISR | Délégation interministérielle de la sécurité routière (Interministerielle Delegation für Verkehrssicherheit) |
| DRAST | Direction de la recherche et des affaires scientifiques et techniques (Abteilung für Forschung, Wissenschaft und Technik beim Verkehrsministerium) |
| DSCR | Direction de la sécurité et de la circulation routière (Abteilung für Verkehrssicherheit im Verkehrsministerium) |
| ECTRI | European Conference of Surface Transport Research Institutes |
| EPST | Etablissement public scientifique et technique (Kategorie öffentlich finanzierter Großforschungseinrichtungen) |
| ETSC | European Transport Safety Council |
| ff1, ff2 ... | Anonymisierte Interviewpartnerinnen und Interviewpartner (IPP) |
| INRETS | Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (Großforschungseinrichtung für Verkehrsforschung) |
| IPP | Interviewpartnerinnen und Interviewpartner |
| LAB | Laboratoire d'accidentologie, de biomécanique et d'étude de comportement humain (Gemeinsame Forschungseinheit für Unfallforschung, Biomechanik und menschliches Verhalten von Renault und PSA) |
| LAVIA | Limiteur s'adaptant à la vitesse autorisée (Gerät zur automatischen Geschwindigkeitsregulierung) |
| LCPC | Laboratoire central des Ponts et Chaussées (zentrale Forschungseinheit für Bauwesen) |
| LIVIC | Laboratoire sur les interactions véhicules-infrastructure-conducteurs (Gemeinsames Forschungszentrum von INRETS und LCPC; Forschung über Interaktionen zwischen Fahrzeugen, Infrastrukturen und Fahrern) |
| METLTM | Ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer (Ministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Tourismus und Schifffahrt; im Text meist kurz „Verkehrsministerium“) |
| ONSER | Organisme National de Sécurité Routière (Nationale Einrichtung für Verkehrssicherheitsforschung; eine der beiden Vorgängereinrichtungen von INRETS) |
| PDU | Plans de déplacements urbains (Städtische Mobilitätspläne) |
| PREDIT | Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres (Programm für Forschung und Innovation im landgebundenen Verkehr; PREDIT 1 (1990-95), PREDIT 2 (1996-2000), PREDIT 3 (2002-2006)) |
| SETRA | Service d'études techniques des Routes et Autoroutes (Einrichtung für technische Studien im Straßen- und Autobahnwesen) |

Credits

Diese Studie beruht maßgeblich auf Experteninterviews, die von Jörg Potthast durchgeführt wurden und mit wenigen Ausnahmen (ein Interview in Lyon, zwei Telefoninterviews) in Großraum Paris stattfanden. „Länderbericht“ (April 2003) und vertiefende Studie zur Verkehrssicherheit (Mai 2004) zusammengenommen wurden 24 Experteninterviews mit 21 Personen geführt, die 31 aktuelle und ehemalige Rollen an der Schnittstelle von Politik und Forschung innehaben. Die folgende Aufzählung bietet eine Übersicht über diese Rollen und differenziert zwischen erster und zweiter Interviewphase (in Klammern). In der zweiten Interviewphase wurden acht von 20 Interviewanfragen abgelehnt oder blieben unbeantwortet.

- 13 (2+11) Leitungsfunktionen in der Programmforschung PREDIT 2 und PREDIT 3
- 9 (3+6) Leitungsfunktionen und Forschungscoordination Verkehrsministerium
- 8 (4+4) Leitungsfunktionen bei der Großforschungseinrichtung INRETS
- 6 (1+5) Leitungsfunktionen bei CNRS, Grandes Ecoles
- 3 (3+0) Leitungsfunktionen und Forschungscoordination bei ÖV-Betreibern
- 2 (0+2) Leitungsfunktionen bei Einrichtungen der Ressortforschung (Verteidigung, Verkehr)
- 1 (1+0) Leitungsfunktionen im Forschungsministerium
- 1 (0+1) Leitungsfunktionen und Forschungscoordination in der Automobilindustrie
- 1 (1+0) Leitungsfunktion Universitäten

Interviewleitfaden zur Detailstudie

SMARTBENCH France: Politik und Forschung im Bereich der Verkehrssicherheit. Strukturen, politische Visionen und thematische Schwerpunkte

- A. Strukturen der Verkehrssicherheitsforschung
1. Welche Forschungseinrichtungen arbeiten in diesem Feld?
 2. Welche Arten der Kooperation gibt es zwischen diesen Forschungseinrichtungen?
 3. Wie wird Verkehrssicherheitsforschung finanziert?
 4. Wie beurteilen Sie die Beziehungen zwischen Forschung und Industrie (Industrieforschung) in diesem Gebiet?
- B. Strategien und politische Visionen
5. An welchen Visionen orientiert sich die Verkehrssicherheitspolitik in Ihrem Land?
 6. Wer sind die Akteure, die zur Etablierung dieser Visionen beigetragen haben?
 7. Wird das Problem der Verkehrssicherheit vor allem als ein nationales Problem wahrgenommen?
 8. Wie beurteilen Sie die Beziehungen zwischen Politik und Forschung im Bereich der Verkehrssicherheit?
- C. Forschungsschwerpunkte
9. Was sind die aktuellen Forschungsschwerpunkte im Bereich der Verkehrssicherheit?
 10. Welche Veränderungen haben in den letzten Jahren bezogen auf Forschungsschwerpunkte beobachtet?
 11. Was sind Ihrer Meinung nach Themen, die mehr Beachtung verdienen?
 12. Wie beurteilen Sie die Qualität der Forschung über Verkehrssicherheit?

Anmerkung zur Vorgehensweise und Repräsentativität

In der ersten Interviewrunde orientierte sich die Auswahl der IPP an der Vorauswahl eines für das Projekt herangezogenen „Länderexperten“, der die Szene der französischen Verkehrsforschung aus Forschungseinrichtungen unterschiedlicher Organisationsform und aus der Warte des Verkehrsministeriums kennt. In der zweiten Runde haben wir die Zusammensetzung des Samples selbst übernommen – und uns dabei unter anderem an den Listen von Expertinnen und Experten orientiert, die für Berichte zu verwandten Problemstellungen befragt worden waren. Während der Interviews haben wir viele Empfehlungen erhalten, „mit wem Sie noch sprechen müssen“. Erfreulicherweise deckten sich diese oft mit unserer Auswahl.

Das semi-standardisierte, leitfadengestützte Vorgehen zielte nicht auf bloße Informationsgewinnung, sondern darauf, dass sich über die Bereitschaft der Objektivierung und Politisierung auf Seiten der IPP Gespräche mit Eigendynamik entwickeln. Wir sehen uns in der Annahme bestätigt, dass eine Objektivierung des untersuchten Feldes voraussetzt, eine möglichst große Zahl der politischen Positionen aufzuarbeiten und zueinander in Beziehung zu setzen. Eine gute Voraussetzung für die relativ offensive Interviewstrategie war es, dass den IPP bereits der Länderbericht der ersten Phase vorlag, so dass sie ein Bild vom Projekt und unserem Erkenntnisinteresse hatten. Obwohl wir es mit einem Feld sehr unterschiedlich stark institutionalisierter Expertenrollen zu tun haben, hat sich die Mehrzahl der IPP sehr schnell auf diese Interviewstrategie eingestellt. Wir waren mitunter verblüfft, dass auch Personen mit recht kurzer Verweildauer im Feld der Verkehrsforschung oder der Verkehrspolitik kein Problem hatten, einen „öffentlichen Diskurs“ zu entwickeln, dass heißt unsere Aufforderung zur Politisierung und zur Objektivierung auf überzeugende Weise zu verbinden. Letztlich haben wir also von der Reflexivität unserer IPP profitiert, wenn es uns gelungen sein sollte, Differenzen zwischen forschungspolitischen Visionen für dieses Feld herauszustellen.

Es mag dabei ein Vorteil gewesen sein, dass die Autoren weder Teil des untersuchten Feldes waren noch mit einem Mandat aus dem Feld gearbeitet haben. Eine politische Randnotiz, die auf einer persönlichen Erfahrung beruht, möchten wir dennoch anfügen. Sie zeigt an, dass wir nicht nur nach projektinternen Kriterien zum Thema dieser Studie gekommen sind. Am 8.7.1988 wurde einer der Autoren dieser Studie in der Nähe von Paris bei einem Verkehrsunfall verletzt. Sein Begleiter, ebenfalls mit dem Fahrrad unterwegs, starb sieben Tage später an den Folgen des Unfalls in einem Pariser Krankenhaus. Er taucht in der amtlichen Statistik der Verkehrstoten nicht auf, weil nach dieser Statistik nur als Verkehrstoter zählt, wer bis zum sechsten Tag gestorben ist.

Literatur

- Baye, E. (1998). Planification des transports et gestion des déplacements dans les villes européennes: les nouvelles forces de l'ingénierie-conseil. *Metropolis*, 106-107, 100-103.
- Borcherding, A. (2003). SMARTBENCH. Studie über Strategien, Programme und Projekte im Bereich der Verkehrsforschungspolitik ausgewählter europäischer Staaten, der USA und Japans“. Teilstudie Schweden. WZB, Berlin, 70pp.
- Chateauraynaud, F. (1997). Improviser dans les règles. Engagements du corps et responsabilités dans les techniques de pilotage. In: Normes, normes juridiques, normes pénales (eds P. Robert, F. Soubiran-Paillet & M. van de Kerchove), pp. 139-178. L'Harmattan, Paris.
- Chirac, J. (2002). Entretien télévisé de M. J. Chirac, Président de la République, le 14 juillet sur ... les chantiers du quinquennat (insécurité routière, cancer, handicapés). La documentation française, 15pp.
- Comité Interministériel de Sécurité Routière (CISR) (2002). Dossier du 18 décembre 2002. Elysée, Paris, 16pp.
- Commission des communautés européennes (CE) (2003). Programme d'action européen pour la sécurité routière. Réduire de moitié le nombre de victimes de la route dans l'Union européenne d'ici 2010 : une responsabilité partagée. EU-Kommission, Brüssel, 2.06.03, 47pp.
- Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) (2002). Transport routier. Passé, présent et avenir des travaux de la CEMT en matière de la sécurité routière. CEMT, Paris, 25.4.2002, 33pp.
- Decreton, S. (1992). Archéologie d'une politique publique, le cas de la sécurité routière. *Cahiers de la sécurité intérieure*, 11, 225-245.
- Délégation Interministérielle de la Sécurité Routière (DISR) (2004). Europe et sécurité routière. Dokumentation zur Pressekonferenz am 5. Mai 2004. DISR/DCSR, Paris, 24pp.
- Dienel, H.-L. (2004). Konkurrenz im deutschen Bundesverkehrsministerium. Ein Versuch, die Probleme intermodaler Verkehrspolitik historisch zu verstehen. In: *Raum und Verkehr gestalten. Festschrift für Eckart Kutter* (eds C. Gertz & A. Stein), pp. 137-165. Sigma, Berlin.
- Direction de la sécurité et de la circulation routière (DSCR) & Direction de la recherche scientifique et technique (DRAST) (2003). Dossier de presse – Projet LAVIA. METLTM, Paris, 1.10.2003, 24pp.
- Drouet, D. (2001). La recherche publique dans le domaine des transports terrestres. Complément au répertoire de l'enquête PREDIT de 1996. Synthèse des résultats. Recherche Développement International (RDI), Direction de la Recherche et des Affaires Scientifiques et Techniques (DRAST), Le Creusot, Juillet 2001, 26pp.
- Drouet, D. & Sachs, M. (2004). Les enjeux du PREDIT 3. Chiffres clés. PREDIT, Paris, Februar 2004, 27pp.
- Ecke, K. (2003). SMARTBENCH. Studie über Strategien, Programme und Projekte im Bereich der Verkehrsforschung ausgewählter europäischer Staaten, der USA und Japan. Teilstudie Great Britain (engl. Fassung). Humboldt Universität, Berlin, 31pp.

- European Transport Safety Council (ETSC) (2003). Transport safety organisation in public and private sectors. ETSC, Brüssel, August 2003, 80pp.
- Fialeix Associés (2002). Innovation technologique et financements du PREDIT dans le secteur automobile. DRAST, Paris, juillet 2002, 40pp.
- Garrin-Ferraz, G. (2002). Nouvelles connaissances pour la sécurité. Compte-rendu du séminaire INRETS/PREDIT groupe opérationnel 3 (GO3), Bourgade-Péage.
- Guston, D.H. (2000). Between politics and science. Assuring the integrity and productivity of research. UP, Cambridge.
- Guyot, R. (2002). Gisements de sécurité routière. DRAST/METLTM, Paris, Mai 2002, 320pp.
- Inrets (o.J.). SEGUR - L'intégration de la sécurité routière dans la gestion urbaine. INRETS-MA, Marseille, 20pp.
- La documentation française (2003). Politique de la route et sécurité routière. Chronologie, Paris, 23pp.
- Latour, B., Thiéry, O., & Linhardt, D. (2003). Pour des "Etats généraux" de la sécurité routière. La production d'un savoir collectif, tangible et éprouvable sur la sécurité routière. Convention Armines/DRAST, 25pp.
- L'Hoste, J. & Got, C. (2003). Connaissance scientifique, expertise et action publique en sécurité routière. Quel savoir pour quelle action? Ministère de l'Equipement/PREDIT, Paris, 32pp.
- Mayet, P., Morel, J.-P., Redor, M., Galland, J.-P., & Perret, P. (2003). La sécurité routière: affaire de tous ou question de professionnels? Autour des politiques publiques de mobilisation sur les questions de sécurité routière initiées au début des années 1980. Ministère de l'Equipement/PREDIT, Paris, 37pp.
- Miquel, G. (2002). La recherche en sécurité routière. Rapport d'information au nom de la commission des Finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation. Sénat, Paris, 23.10.2002, 100pp.
- Montgolfier, P.d. & Vries, M.d. (2000). Coordination et interaction PREDIT - Programmes européens (CIPRE). Essor Europe, Paris, décembre 2000, 55pp.
- Morin, H. (2002). Comment mieux protéger le piéton des chocs sans atteindre à la sécurité des passagers. Le Monde (2.8.02)
- Moritz, E.F. & Ruth, K. (2003). SMARTBENCH. Studie über Strategien, Programme und Projekte im Bereich der Verkehrsforschung ausgewählter europäischer Staaten, der USA und Japans. Teilstudie Japan. WZB, Berlin, 28pp.
- Nouvier, J. (2002). Sécurité routière et télématique. Rapport du groupe de projet. ATEC/ITS France, Paris, 22.4.2002, 78pp.
- Perdrizet, F. (2002). A propos de la décentralisation et de l'avenir du Ministère de l'Equipement. L'au-delà du visible. In: Décentralisation et évolution du Ministère de l'Equipement. Atelier de prospective organisé par la DRAST (ed J. Theys). DRAST, Paris, 17 pp.
- Pérez-Diaz, C. & Spenlehauer, V. (2003). Sécurité routière et société. Société des usagers de la route et régulations du risque routier. Action concertée incitative du Ministère délégué à la recherche et aux nouvelles technologies. 1er appel à propositions, en collaboration avec l'Inrets et l'INRS, Paris, 8.9.2003, 17pp.

- Podbregar, M. (2003). SMARTBENCH. Studie über Strategien, Programme und Projekte im Bereich der Verkehrsforschung ausgewählter europäischer Staaten, der USA und Japan. Teilstudie USA (engl. Fassung). Forschungs- und Anwendungsverbund Verkehrssystemtechnik (FAV), Berlin, 26pp.
- Potthast, J. (2002). Soziologie und Kritik. Ein Theorievergleich zum Problem der Politisierung sozialer Ungleichheit. In: Bourdieus Theorie der Praxis. Erklärungskraft - Anwendungen - Perspektiven (eds J. Ebrecht & F. Hillebrandt), pp. 173-198. Westdeutscher Verlag, Wiesbaden.
- Potthast, J. & Dienel, H.-L. (2003a). Re-Orientierung, Erweiterung und Einbettung der bilateralen Forschungskooperation DEUFRAKO im Rahmen der nationalen Forschungsprogramme PREDIT und "Mobilität und Verkehr". SMARTBENCH Detailstudie Frankreich. TU Berlin, November 2003, 31pp.
- Potthast, J. & Dienel, H.-L. (2003b). SMARTBENCH. Studie über Strategien, Programme und Projekte im Bereich der Verkehrsforschung ausgewählter europäischer Staaten, der USA und Japans. Teilstudie Frankreich. TU Berlin, Zentrum Technik und Gesellschaft (ZTG), Berlin, 40pp.
- Potthast, J. & Dienel, H.-L. (2004a). SMARTBENCH. Studie über Strategien, Programme und Projekte im Bereich der Verkehrsforschung ausgewählter europäischer Staaten, der USA und Japans. Teilstudie Schweiz. Arbeitsbericht Verkehrs- und Raumplanung 254, ETH Zürich, 47pp.
- Potthast, J. & Dienel, H.-L. (2004b). "Wir sind stark, wo wir das Umfeld perfekt beherrschen". Forschungsberatungsbüros als intersystemische Organisationen zwischen Verkehrspolitik und Verkehrsforschung Vertiefung der SMARTBENCH-Teilstudie Schweiz. Arbeitsbericht Verkehrs- und Raumplanung 254, ETH Zürich, 36pp.
- Rousselot, M. (2000). Sécurité routière - Interactions homme / véhicule / environnement / infrastructure. Rapport du groupe de définition. PREDIT - Actions fédératives (AFSR), Paris, juillet 2000, 59pp.
- Schmidt, I. (2003). SMARTBENCH. Studie über Strategien, Programme und Projekte im Bereich der Verkehrsforschung ausgewählter europäischer Staaten, der USA und Japans. Teilstudie Niederlande, Berlin, DLR, Institut für Verkehrsforschung (IFV), 24pp.
- Spelthauer, V. & Lassarre, S. (2003). La recherche sur l'insécurité routière. Pour la Science, 309, 72-77.
- Ternier, M. (2003). La politique de sécurité routière. Les systèmes locaux de contrôle-sanction. Commissariat Général du Pal, Paris, Septembre 2003, 266pp.
- Thoenig, J.-C. (1987). L'ère des technocrates. Le cas des ponts et chaussées. L'Harmattan, Paris.
- Trépos, J.-Y. (1996). La sociologie de l'expertise. puf, Paris.
- Wagner, G.G. & Wiegard, W. (2002). Economic Research and Policy Advice - Also a Note on Immanuel Kant's "Actus der Urteilskraft". DIW Research Notes, January, 13pp.
- Widmer, T., Schenkel, W., & Hirschi, C. (2000). Akzeptanz einer nachhaltigen Verkehrspolitik im politischen Prozess. Deutschland, Niederlande und die Schweiz im Vergleich. NFP41, Bericht D13.

Alle discussion paper sind als pdf-Datei auf der homepage abrufbar unter:
www.ztg.tu-berlin.de

Bisher veröffentlichte discussion paper des ZTG:

Nr. 01/02 Susanne Schön/ Dorothee Keppler/ Brigitte Geißel

Gender und Nachhaltigkeit. Sondierung eines unübersichtlichen Forschungsfeldes

Nr. 02/02 Alexander Peine/ Rainer Haase/ Hans-Liudger Dienel

Prozessevaluation – Evaluation der interdisziplinären Zusammenarbeit im Rahmen der Forschergruppe Sentha

Nr. 03/02 Martina Schäfer

Kundenvielfalt erfordert Marktvielfalt – Eine Untersuchung der Potenziale von vier verschiedenen Bioeinkaufsformen

Nr. 04/02 Heike Walk

Global Governance – Hoffnung und Ernüchterung in der internationalen Klimapolitik

Nr. 05/03 Susanne Schön

Co-operation Management as a Part of Engineering Education

Nr. 06/03 Leon Hempel / Eric Töpfer

On the Threshold to Urban Panopticon? Objectives and Results of the "Urbaneye" Project on the employment of CCTV in Europe

Nr. 07/03 Dörte Ohlhorst

Der Weg ist das Ziel... Radfernwanderwege als nachhaltige Verknüpfung kontrastreicher Regionen

Nr. 08/03 M. Schophaus/ H. L. Dienel/C. F. von Braun

Von Brücken und Einbahnstraßen. Aufgaben für das Kooperationsmanagement interdisziplinärer Forschung

Nr. 09/ 03 Leon Hempel/Hans-Liudger Dienel

Tele City Vision –Perceptions of ICT and its Impacts on City Competition

Nr. 10/ 03 Martina Schäfer/ Benjamin Nölting/ Lydia Illge

Zukunftsfähiger Wohlstand. Analyserahmen zur Evaluation nachhaltiger Wohlstandseffekte einer regionalen Branche

Nr. 11/ 04 Gabriele Wendorf/ Doris Felbinger/ Bettina Graf/ Sabine Gruner/Helga Jonuschat/Olaf Saphöster

Von den Qualitäten des Wohnumfeldes zur Lebensqualität? Das Konzept des „Atmosphärischen“ als Ausgangspunkt einer integrierten Theorie

Nr. 12/ 04 Susanne Schön/ Benjamin Nölting/Martin Meister

Konstellationsanalyse. Ein interdisziplinäres Brückenkonzept für die Technik-, Nachhaltigkeits- und Innovationsforschung

Nr. 13/ 04 Jörg Potthast/ Hans-Liudger Dienel

„Die Zeiten des natürlichen Fortschritts sind vorbei.“ Verkehrssicherheit als Gegenstand von Forschung und Politik. Vertiefung der SMARTBENCH-Teilstudie Frankreich.