

## EDITORIAL

Mit einer Vision für das Jahr 2030 eröffnet Hartmut H. Topp den Themenschwerpunkt des dritten Heftes 2006. „Zukunftsfähige Verkehrspolitik“ lautet der Titel dieses Themenschwerpunktes, der neuere Ansätze aus der Verkehrsforschung vorstellt. Diese Ansätze greifen überwiegend im Hinblick auf den Personenverkehr die Wechselwirkungen der räumlichen Verteilung von Orten, dem menschlichen „Tätigkeitsprogramm“ und dem dabei die Orte verbindenden Verkehr auf. Was Zukunftsfähigkeit im wissenschaftlichen Kontext heute bedeutet, ist nicht nur abhängig von Standpunkt und disziplinärer Perspektive, sondern spiegelt gleichzeitig auch die Pluralität der vertretenen Positionen wider, bei der immer wieder von unterschiedlichsten Akteuren nachgefragt wird, ob sie auch die notwendige Komplexitätsreduktion im Vorfeld der Entscheidungsfindung leisten kann. Die Schwerpunktherausgeber Jens Borken (DLR Berlin) sowie Torsten Fleischer und Günter Halbritter (beide ITAS) stellen in diesem Kontext den visionären Beitrag Topps in ihrer Darstellung an den Anfang, um deutlich zu machen, welchen Entwicklungs- und Reflexionsrahmen begründete Visionen liefern können. Welche Referenzen diese Visionen für die Diskussion der verschiedenen Einzelaspekte, die in den folgenden Beiträgen des Schwerpunkts behandelt werden, anbieten, mögen die Leserinnen und Leser dieses Heftes selbst entscheiden. Wir hoffen, dass Sie den Zukunftsbezug als anregend empfinden und laden ein, Ihre Anmerkungen, Kommentare oder Widersprüche der Redaktion mitzuteilen ([TATuP-Redaktion@itas.fzk.de](mailto:TATuP-Redaktion@itas.fzk.de)). Dass der Bezugsrahmen dabei die „Technikfolgenabschätzung“ zu sein hat, versteht sich von selbst.

Braucht Technikfolgenabschätzung eine Theorie? Zu dieser Frage wird sich der Themenschwerpunkt des nächsten Heftes unserer Zeitschrift verhalten. Ausgehend von der häufig anzutreffenden These, die Technikfolgenabschätzung müsse sich in erster Linie durch Adressatenorientierung, zweckmäßige Analyseverfahren und gutes Projektmanagement auszeichnen, werden die „Schwerpunktmacher“ des nächsten Heftes davon abweichend Position

beziehen. Ein ITAS-Team wird zeigen, dass auch TA als spezifische Verbindung von Forschung und Beratung auf theoretischen Annahmen beruht und in ihren konkreten Ausprägungen von theoretischen Annahmen abhängt.

Ende November fand in Berlin die zweite Konferenz des Netzwerks Technikfolgenabschätzung (NTA) statt. Mit dieser NTA2 wurde den Diskussionen in der deutschsprachigen Gemeinschaft der TA-Interessierten ein Forum geboten, aktuelle Arbeitsergebnisse vorzustellen und grundsätzliche Fragen zu diskutieren. Die Herausforderung, welche die mit neuer Dynamik sich vernetzende globale Gesellschaft an die Technikfolgenabschätzung stellt, bildete das Leitthema der dreitägigen Konferenz. Da wir an dieser Stelle gerne auch aktuell sein wollten, lieferte Armin Grunwald kurz vor Drucklegung noch einen kurzen Bericht zur NTA2, der seine Subjektivität einräumt, aber gleichzeitig auch Hinweise auf die Stoßrichtungen der Konferenz und die dort vertretenen Positionen gibt.

Insofern verweist das Editorial zweimal auf Ungewöhnliches und mit dem Bericht zur NTA2 auf den Stand des in den letzten Jahren Erreichten.

*(Peter Hocke-Bergler)*

« »