

Jörg Abel

# Von der Vision zum Serienzug

Technikgenese im  
schienengebundenen  
Hochgeschwindigkeitsverkehr



## **Inhalt**

Verzeichnis der Abbildungen und der Tabelle	7
Abkürzungsverzeichnis	9
<b>1. Einleitung</b>	<b>13</b>
<b>2. Zur theoretischen Vorgehensweise</b>	<b>23</b>
2.1 Giddens' Theorie der Strukturierung	24
2.2 Die akteurzentrierte Institutionenanalyse als Erklärungsansatz der Technikentwicklung	32
2.3 Netzwerke	37
2.3.1 Zum Begriff des Netzwerkes	38
2.3.2 Die Koordination von Netzwerken durch Verhandlungen	43
2.3.3 Interdependenz	48
2.3.4 Reziprozität und Autonomie	51
2.3.5 Vertrauen	56
2.4 Technik	63
2.4.1 Große technische Systeme	64
2.4.2 Leitbilder und das "Reden über Technik"	70
2.4.3 Die Logik des Forschungsprozesses	76
<b>3. Das Rad/Schiene-Forschungsprogramm</b>	<b>85</b>
3.1 Die Entwicklung des Schienenschnellverkehrs in Deutschland	89
3.2 Die sechziger Jahre als Phase der Verzweigung eisenbahntechnischer Entwicklung	112
3.2.1 Verkehrspolitik in den 1960er Jahren	112
3.2.2 DB-Planungen im Personenfernverkehr	120
3.2.2.1 Ausländische Entwicklungen im Schienenschnellverkehr	121
3.2.2.2 Das InterCity-Konzept und die E 103 als Teil der "normalen" Entwicklung im Fernverkehr	123

3.2.3	Aufbruch zu neuen Ufern: Die Zukunftsvisionen im Eisenbahnwesen	139
3.2.4	Jahre der Weichenstellungen	151
3.3	Das Rad/Schiene-Forschungsprogramm	155
3.3.1	Die Genese des Rad/Schiene-Forschungsprogramms	157
3.3.1.1	Neue Aufgaben und neues Selbstverständnis des BMFT als Ergebnis der Wirtschaftskrise 1966/67	157
3.3.1.2	Die Bahnforschung als neues Forschungsfeld des BMFT	166
3.3.1.3	Die ersten Jahre des Rad/Schiene-Forschungsprogramms	179
3.3.1.4	Die Probleme werden sichtbar: Ein Fazit der ersten Jahre des Rad/Schiene-Forschungsprogramms	188
3.3.2	Die Zeit der Selbstfindung	191
3.3.2.1	Einflüsse netzwerkexterner Entwicklungen	192
3.3.2.2	Die Jahre am Rande des Abgrunds	197
3.3.2.3	Statusseminar 1978: Ein Konsens über die zentralen Probleme wird erzielt	205
3.3.2.4	Die Gründung der Rad/Schiene-Forschungsgemeinschaft	213
3.3.2.5	Findet das Netzwerk seine Identität?	217
3.3.3	Das Ziel wird erreicht	219
3.3.3.1	Es geht voran: Systemdefinition und R/S-VD	220
3.3.3.2	Erneute Krise und endgültiger Durchbruch	229
3.3.3.3	Vom InterCityExperimental (ICE/V) zum InterCityExpress (ICE)	242
3.3.3.4	Ende gut, alles gut!	251
<b>4.</b>	<b>Netzwerke und Technikgeneseprozesse: Ergebnisse und Desiderata</b>	<b>255</b>
4.1	Phasen der Entwicklung des Rad/Schiene-Forschungsnetzwerkes	255
4.2	Konsens in Netzwerken	271
4.3	Welche Desiderata bleiben bestehen?	285
<b>5.</b>	<b>Literatur</b>	<b>291</b>
6		