

Aber noch verstehen wir alle Rückwirkungsmechanismen nicht ausreichend. Die Umwelt als ein sensibles Netz bedürfe daher eines besonderen Schutzes vor allem durch die Politik. Dieser Schutz könne nur durch internationale Absprachen und Übereinkommen gewährleistet werden. Diese seien darüber hinaus auch für die Lösung der Probleme der Verteilungsgerechtigkeit dringend notwendig. Solche Übereinkommen müssten durch die Möglichkeit zu Sanktionen gegenüber etwaigem Fehlverhalten gesichert werden. Eine derartige Verbindlichkeit für Übereinkommen setzt allerdings eine Form gemeinsamer Regierung voraus. Dass die einzelnen Nationen nicht unbedingt bereit dazu seien, Teile ihrer Souveränität zu opfern, auf Privilegien zu verzichten und sich weltweit geltenden Regeln und Gesetzen unterzuordnen, zeigte jüngst die Diskussion um den internationalen Strafgerichtshof.

Solche Forderungen präziserte Prof. Simonis weiter, der im Gegensatz zu Prof. Schellnuber nicht mangelndes Wissen um das Ökosystem der Erde als Problem sah. Für ihn sind die Trends der Umweltveränderungen ausreichende Kennzeichen einer Bedrohung unseres Planeten. Das wirkliche Problem sieht er in dem mangelnden Willen der Politik, notwendige Maßnahmen zu ergreifen. Dieses Defizit wiederum steht im Zusammenhang mit einem nicht ausreichend hohen Umweltbewusstsein der Bevölkerung.

Für dringend notwendig erachtet Prof. Simonis z. B. die Umstrukturierung der UN, die trotz des UNEP immer noch nicht über ein wirksames Organ für Umweltschutz verfügen. Ebenso dringend sei die Einführung so genannter „Umwelt-Zertifikate“, die die Anteile der Umweltverschmutzung der einzelnen Länder auf gerechte Weise regeln und darüber hinaus auch zu einer finanziellen Umverteilung führen würden. Steuern als Mittel des Umweltschutzes lehnte er jedoch ab: diese würden, in Fonds akkumuliert, nur einen Machtfaktor darstellen.

Eine abschließende, bittere Erkenntnis lag in der Befürchtung, dass der Leidensdruck weltweit noch größer werden muss, bis eine so große Zahl an gesellschaftlichen Bewegungen entsteht, dass keine politische Elite eines Landes es sich mehr leisten kann, diese bedrängen

den Zukunftsthemen der Menschheit aus ihrer politischen Agenda auszuklammern.

Im Vorfeld der Tagung ist eine Veröffentlichung erschienen: Huch, Monika; Kruip, Gerhard (Hrsg.): Eine Erde für alle. Geowissenschaften und Philosophie im Dialog. Hannover 2002 (Schriftenreihe der Deutschen Geologischen Gesellschaft, Heft 20)

«

Wissenschaftssymposium Logistik

Magdeburg, 26. - 27. Juni 2002

von Sigrid Klein-Vielhauer, ITAS

Die Bundesvereinigung für Logistik (BVL) e.V., Bremen, veranstaltete am 26. und 27. Juni 2002 in Magdeburg zum ersten Mal das Wissenschaftssymposium Logistik als eine neue Plattform für den fachübergreifenden Austausch. Ziel dieses neuen Veranstaltungstyps ist es, Brücken zwischen den – vor allem logistischen – Fachdisziplinen zu bauen und Möglichkeiten zu schaffen, den Dialog zwischen Wissenschaft und Praxis zu intensivieren und die Logistik als eigenständige Wissenschaftsdisziplin zu etablieren. Dabei bezieht sich Logistik auf den Transport von Gütern mit seinen technischen, betriebswirtschaftlichen und informationsbezogenen Hauptkomponenten. Häufig steht die Schnittstellenproblematik, das heißt die Verknüpfung zwischen je zwei oder mehr Verkehrsmitteln bzw. Verkehrsträgern sowie generell zwischen Güter versendenden und empfangenden Wirtschaftseinheiten in den Bereichen Produktion, Transport, Handel und sonstigen Endabnehmern im Vordergrund. Im Folgenden ist über die Magdeburger Veranstaltung zu berichten, zu deren Termin bereits die schriftliche Dokumentation vorlag (siehe die Angaben am Ende dieses Berichts).

Mit dem neuen Veranstaltungstyp „Wissenschaftssymposium“ verfolgt die BVL das Ziel, ihren wissenschaftlichen Einfluss vor allem zum Nutzen ihrer Mitglieder aus der Praxis zu stärken. Zugleich soll die langjährige Zusammenarbeit mit den öffentlichen Fördermittelgebern

bern, insbesondere mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW), intensiviert werden. Angesprochen sind die drei Hauptelemente Themenfindung, Projektdurchführung und Ergebnistransfer. Nach der diesjährigen Veranstaltung in Magdeburg könnten die nächsten Symposiums-Veranstaltungen in einem ein- oder zweijährigen Rhythmus an wechselnden Standorten in Deutschland stattfinden, an denen das Forschungsthema Logistik bereits etabliert ist.

Die BVL ist Mitglied der Arbeitsgemeinschaft industrieller Forschungsvereinigungen „Otto von Guericke e.V.“ (AiF), die die Forschung zugunsten kleiner und mittlerer Unternehmen nach zahlreichen Branchen oder Technologiefeldern koordiniert. Es gibt insgesamt über 100 industrielle Forschungsvereinigungen. Die BVL bzw. der von ihr berufene Forschungsbeirat, der neben der Forschungsförderung neuerdings auch für die Nachwuchsförderung und das Wissenschaftssymposium zuständig ist, vertritt in dieser Arbeitsgemeinschaft den Forschungsbereich Logistik. Für Projekte der Gemeinschaftsforschung, d. h. für Projekte, die auf die vorwettbewerbliche, gemeinschaftliche Forschung kleiner und mittlerer Unternehmen ausgerichtet sind, erhält die Arbeitsgemeinschaft vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) jährlich einen fest umrissenen Betrag (2000: rund 170 Mio. DM). Auf die Logistik entfallen davon etwa 1 bis 1,3 Mio. DM pro Jahr.

Dem BVL-Forschungsbeirat werden jährlich über 40 Forschungsanträge zur Beratung und Begutachtung vorgelegt. Mittelfristig wird die Zusammensetzung des Beirats den aktuellen Themenstellungen angepasst.

Das Magdeburger Wissenschaftssymposium wurde im Wesentlichen von Prof. Dr. Dr. Hans-Christian Pfohl, TU Darmstadt, Prof. Dr.-Ing. habil. Michael Schenk, Leiter des Fraunhofer Instituts IFF – Institut für Fabrikbetrieb und -automatisierung, Magdeburg, Dr.-Ing. Frank Straube, Dozent an der Technischen Universität Berlin, Bereich Logistik, sowie von Dr.-Ing. Thomas Wimmer, Geschäftsführer der BVL, und Dr.-Ing. Josef Decker, Bereichsleiter der BVL, vorbereitet. Zwei Serien von Plenumsveranstaltungen zu Beginn und am Ende der zweitägigen Veranstaltung rahmten zwei Gruppen von Parallelsequenzen ein.

Die insgesamt acht Parallelsequenzen umfassten fünf bzw. sechs Vorträge mit anschließender kurzer Diskussion und wurden jeweils von einem fachwissenschaftlichen Moderator geleitet. Die Referenten waren nach einem vorangehenden Call for Papers ausgewählt worden. Die schriftlichen Beiträge standen den etwa 250 Tagungsteilnehmern bereits zu Beginn der Veranstaltung in gedruckter Form zur Verfügung. Die insgesamt vierundvierzig Beiträge sind den folgenden acht Themenbereichen zugeordnet:

- Planung, Steuerung, Controlling
- Abläufe und Prozesse
- Netzwerke
- Logistikaus- und -weiterbildung
- Systeme und Technik
- Kooperationen und Organisationen
- Information, Kommunikation und Wissen
- Spezialthema: Mobilität und Verkehr.

Die Plenumsveranstaltung zu Beginn des Wissenschaftssymposiums wurde von Dr. Peer Witten, Vorsitzender des Vorstands der BVL, Mitglied des Vorstandes, Otto Gruppe, Hamburg, mit Ausführungen zu den neuen Aufgaben der BVL eröffnet. Es komme darauf an, im Zusammenspiel zwischen Wissenschaft und Praxis relevante Trends zu erkennen, sie mitzugestalten und zu kommunizieren. Prof. Michael Schenk, Mitglied des Vorstandes der BVL, Magdeburg, sowie Vertreter einer Forschungsstelle der BVL, begrüßte die Teilnehmer des Symposiums an seinem Tätigkeitsort. Prof. Schenk und seine Institutsmitglieder konnten am Vortag den zehnjährigen Bestand der Forschungs- und Ausbildungseinrichtung feiern und boten Interessierten während der Tagung auch die Möglichkeit, die Aktivitäten dieser Einrichtung näher kennen zu lernen.

Im Mittelpunkt der Plenumsveranstaltung zu Beginn der Tagung standen die Ausführungen von Ralf Nagel, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen – BMVBW, zum Thema „Logistik und Mobilität“ sowie eine Talkrunde mit Vertretern der Wirtschaft zum Thema „Zukünftige Aufgabenfelder der Praxis“.

Das Symposium schloss wiederum mit einer Plenumsveranstaltung. Thomas Roth, Leiter des ARD-Hauptstadtstudios, Berlin, ging in seinem Gastvortrag auf Russlands neue Rolle in

Europa vor dem reichen kulturellen Hintergrund dieses Landes ein. Prof. Pfohl, Darmstadt, hielt einen Vortrag zum Thema „Zukunft der Logistikforschung – Aufgaben und Perspektiven“ und zog abschließend auch ein kurzes allgemeines Resümee der Symposiumsveranstaltung.

Staatssekretär Nagel ging auf die Aufgabenteilung und Kooperation zwischen dem Bundesministerium für Bildung und Forschung und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen bezüglich der verkehrsbezogenen Forschungstätigkeiten ein, die sowohl mehr technische und Grundlagenforschung wie auch mehr handlungs- und praxisorientierte Forschung umfassen. Forschung habe die Funktion der Politikberatung – im Vorfeld von politischen Maßnahmen, bei der Umsetzung und im Rahmen der Ergebniskontrolle. Er verwies auf sechs Hauptelemente der Ressortforschung des BMVBW:

- Innovation und Infrastruktur: Zum Beispiel Bundesverkehrswegeplan;
- Soziale Gerechtigkeit: Für Bau und Wohnungsbau, die soziale Stadt und die soziale Absicherung des Wohnens;
- Barrierefreiheit bei Wohnen und Mobilität: Auch die altersbedingten Mobilitätsbehinderungen müssen berücksichtigt werden;
- Sicherheit: Bezüglich der eigentlichen Verkehrssicherheit (Ziel: Weniger Tote und Verletzte) und auch bezüglich der Verkehrsnetzwerke (Ziel: Verhindern, dass die Verkehrsnetzwerke durch „böse Absichten“ gestört werden),
- Umwelt- und Klimaschutz: Betrifft vor allem das Lärmproblem und damit auch die Akzeptanz von Verkehr,
- Nachhaltigkeit: Vor allem im Hinblick auf die Offenhaltung von Möglichkeiten der Ressourcennutzung für nachkommende Generationen.

Staatssekretär Nagel verwies auf die generelle Notwendigkeit von Innovationen für die Gestaltung der Mobilität, darunter für eine leistungsfähigere Infrastruktur, und zwar insbesondere an den Schnittstellen. Bei dem Ziel der Vernetzung der Verkehrsträger komme die Logistik ins Zentrum der Betrachtung, insbesondere hinsichtlich der Stärkung des Verkehrsträgers Schiene. Die ab 2003 geltende streckenabhängige Autobahngebühr für Lastkraft-

wagen solle die Grundlage für einen gerechten Wettbewerb zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern im Hinblick auf den Gütertransport legen. Auch der Kombiverkehr, der im Jahr 1999 fast zum Erliegen gekommen war, sei ein Schlüsselement für die Sicherstellung der Mobilität von Güterverkehr. Allerdings sei zu beachten, dass es nicht die Politik ist, die die Mobilität organisiert und durchführt, vielmehr organisieren die Unternehmen die Logistik. Im vom Bundesverkehrsministerium herausgegebenen „Verkehrsbericht 2000“ sei der Verkehr zum ersten Mal integriert betrachtet worden, in den Anfang Mai 2002 von Wirtschaft und Politik gemeinsam verabschiedeten „Handlungsempfehlungen für die Mobilität der Zukunft“ gehe es um die zukunftsfähige Sicherung der Mobilität.

Teilnehmer der Talkrunde zum Thema „Zukünftige Aufgabenfelder der Praxis“ waren unter der Moderation von Michael Opoczynski, Redaktionsleiter und Moderator „WISO“, ZDF, Mainz, die Herren Dr. Wolfgang Prümper, Geschäftsführer der Metro MGL Logistik GmbH, Düsseldorf, und Mitglied des Vorstandes der BVL, Dr. Hartmut Graf, Leiter Logistik der DaimlerChrysler AG, Werk Sindelfingen, und Mitglied des Vorstandes der BVL, Hans-Jörg Hager, Vorsitzender des Vorstandes der Schenker Deutschland AG, Kelsterbach, und Dr. Klaus Kremper, designierter Vorstand Produktion der DB Cargo AG, Mainz. Im Rahmen dieser Diskussionsrunde sollten insbesondere auch Wünsche an die Wissenschaft geäußert werden.

Mit der Gründung der Metro MGL Logistik GmbH, so Dr. Prümper in seinem Eingangstatement, sei ein „Outsourcing in Your own hands“ vorgenommen und zugleich ein Paradigmenwechsel eingeleitet worden: An die Stelle der lieferantengetriebenen Logistik sei eine handelsgetriebene Logistik getreten, von der Senke, vom Kunden her hin zum Lieferanten werde die Logistik jetzt gestaltet. Vier wichtige Punkte stellte Dr. Prümper heraus: die hohe Bedeutung der „soft skills“, also der Menschen mit ihrem Wissen und ihrer Ausbildung; die Vernetzung der Supply Chain, zunächst horizontal im eigenen Betrieb und dann auch vertikal; die Verknüpfung der verschiedenen einheimischen Märkte im Sinne eines Netzes, ein

schließlich Verlagerung auf die Schiene; und die weltweite Kommunikation, idealerweise internetbasiert. Dabei käme es bei allen Vernetzungen und Verknüpfungen auf die Schaffung von Standards und Standardschnittstellen an. Im Hinblick auf die wissenschaftlichen Aktivitäten erwartet er insbesondere von den disziplinübergreifenden Instituten unter Einschluss der Gesellschaftswissenschaften neue Impulse. Von der Informations- und Kommunikationstechnik erwartet er Beiträge zur Steuerung von Verkehrsströmen auf europäischer Ebene. Im Bereich der Lehre sollte den Studenten vermittelt werden, dass sie ein Leben lang lernen müssen, deshalb sei Methodenwissen wichtiger als Fachwissen.

Dr. Graf, DaimlerChrysler AG, verwies darauf, dass auch in Produktionsunternehmen ein Paradigmenwechsel vollzogen wurde, es gehe nicht mehr nur um die Beschaffung, sondern um die Steuerung der gesamten Wertschöpfung. Damit sei nicht nur die Distribution eines fertigen Produkts ein Thema, sondern auch die Beschaffung der Vorprodukte etc. Heutzutage würden nur noch etwa 30 % der Wertschöpfung vom Automobilbauer in dessen eigenem Unternehmen erstellt, 70 % kämen von außerhalb. Früher sei das Verhältnis genau umgekehrt gewesen. Zudem seien von den etwa 4000 Bestandteilen eines Fahrzeugs etwa die Hälfte variabel vom Kunden bestimmbar, der sogar bis eine Woche vor der Auslieferung Änderungswünsche äußern könne. Entscheidend sei, dass diese Komplexität bewältigt wird und jeder Kunde seine Produkte zum vereinbarten Liefertermin erhält.

Der Vorstandsvorsitzende der Schenker Deutschland AG, Hans-Jörg Hager, richtete an die Wissenschaft verschiedene Wünsche. Seine Branche, die Speditionsbranche, werde wie in den letzten Jahren auch im kommenden Jahrzehnt durch Fusionsprozesse gekennzeichnet sein. Abgesehen von den Erfordernissen eines modernen Berichtssystems, das eine zutreffende Bewertung der Lage eines Unternehmens ermögliche, komme es vor allem auf die „soft skills“ an. 50 % der Fusionen scheiterten nicht zuletzt deshalb, weil hierauf nicht genügend geachtet werde. Aufgabe auch der Humanwissenschaften sei es, die hierbei zu beachtenden Faktoren, beispielsweise wann die Wissens- und Managementkulturen zusammenpassen, zu er-

mitteln. Weiterhin sei in der Zukunft mit einer Vorherrschaft des E-Business zu rechnen, auch wenn bezüglich des E-Commerce derzeit eher eine Katerstimmung herrsche. Hier stelle sich die Frage, wie die klassischen Datenverarbeitungsstrukturen mit den menschlichen Strukturen bzw. wie die Kunden mit den logistischen Dienstleistern verknüpft werden können. Schließlich sei zu beachten, dass die Logistikbranche in den letzten zehn Jahren einen tiefgreifenden Wandel durchlaufen hat, dabei sei häufig nur noch von der logistischen Dienstleistung, aber weniger von den Speditionen die Rede gewesen. Im Hinblick auf Benchmarking sollte sich die Wissenschaft um Themen wie Wirtschaftlichkeit, Unternehmensgröße, Standardisierung und Qualität kümmern.

Dr. Kremper, DB Cargo AG, hält es für wichtig, dass die nationalen Grenzen, die bisher auch das Tätigkeitsfeld eines schienengebundenen Unternehmens begrenzten, überwunden werden. Zu der horizontalen Kooperation mit anderen Bahngesellschaften müsse allerdings auch die vertikale Kooperation unter Einbeziehung anderer Verkehrsträger hinzukommen. Auch Dr. Kremper stellte die Bedeutung der „soft skills“ heraus.

In der anschließenden allgemeinen Diskussion, an der sich auch das Plenum beteiligen konnte, wurde unter anderem darauf hingewiesen, dass die auf die menschlichen Ressourcen bezogenen Anforderungen nicht nur ein Forschungsthema, sondern auch ein Ausbildungsthema darstellen, das zudem nicht nur die obere Managementebene, sondern auch die Ebenen darunter betreffe. Die Arbeitsbedingungen in Verbindung mit der Nachtarbeit, mit der Arbeit am Wochenende und mit der Arbeit über die nationalen Grenzen hinweg stellten wichtige Fragen für die Wissenschaft dar, auf die diese jedoch eher kurzfristig und variabel reagieren müsste. In Verbindung mit der Frage, wie man die Studenten am besten auf die logistische Praxis vorbereiten könne, wurde der Vorschlag gemacht, es sollten beispielsweise auch die unterschiedlichen Begriffe mit ihrem jeweils relativ kurzen Lebenszyklus zum Forschungsthema gemacht werden. Die Verbindung von Wissenschaft und Praxis, von Jüngeren und Älteren im Sinne des Wissensmanagements könne auch durch ein Berufsakademie-Studium, bei dem die Studenten im Unterneh-

men einer bestimmten Taskforce-Einheit zugeordnet sind, erreicht werden. Auch der Wechsel von Logistikern zwischen Hochschule und Unternehmen könne diesbezüglich förderlich sein.

In der allgemeinen Diskussion wurde weiterhin das Thema Logistik-Netzwerke angesprochen. Hier sei ebenfalls die Unterstützung der Logistik-Wissenschaftler erforderlich, da die am Markt verfügbaren Datenverarbeitungs-Angebote praktisch nie ohne weitere Veränderungen in einem Unternehmen angewendet werden könnten bzw. angewendet würden. Fertige Produkte enthielten häufig einen größeren Ballast an Spezifikationen, die das anwendende Unternehmen gar nicht brauche. Unter Umständen sei es am günstigsten, mit einem einfach nutzbaren System anzufangen und dann nach Bedarf selbst weiterzuentwickeln oder mit zusätzlich eingekauften Software-Produkten zu ergänzen. Zu beachten sei insbesondere, dass heutzutage sowohl bei Supply Chains als auch bei Netzwerken zunächst die Information ausgetauscht und erst anschließend die physische Bewegung organisiert wird.

Dr. Kremper verwies als Vertreter der Bahninteressen darauf, dass in der Vergangenheit die fehlende Pünktlichkeit zu den hohen Marktanteilsverlusten des Verkehrsträgers Schiene geführt habe. Jetzt müsste erst wieder die Attraktivität der Schiene und des Kombiverkehrs unter Beweis gestellt werden, dann käme es auch zu einer Verlagerung von der Straße auf die Schiene.

Zur erforderlichen Rolle des Staates in der Vergangenheit und in der Zukunft wurden unterschiedliche Ansichten geäußert. Der Staat könne sehr wohl die langfristigen Trends vorgeben. Grundsätzlich sei es noch offen, ob in Verbindung mit der Lkw-Maut nicht die kleineren und mittleren Firmen auf der Strecke blieben. Gebraucht werde die Unterstützung der Politik vor allem im Zuge der Harmonisierung in der Europäischen Union.

In dem die Tagung abschließenden Block an Plenumsveranstaltungen ging Prof. Pfohl, Darmstadt, in einem Vortrag ausführlich auf mögliche Strukturierungen von Forschungsarbeiten zur Logistik ein und zählte darüber hinaus eine ganze Reihe von Themen und Themenbereichen auf, die in der Zukunft verstärkt bearbeitet werden könnten, darunter die folgenden:

- Welchen Integrationsgrad brauchen wir in der Supply Chain?
- Wie wirkt die Logistik auf den Unternehmenserfolg in Wertgrößen?
- Welche Innovationen, insbesondere den Zusammenhang zwischen Produkt- und Prozessinnovationen betreffend, brauchen wir?
- Welchen Erfolg haben aus dem Ausland übernommene Beraterkonzepte? (Stichwort „Längsschnittuntersuchungen von Moden und Mythen“)
- Wie korrespondiert die Transparenz im Unternehmen mit dem Mitarbeiterverhalten? (Stichwort „Leistungsfähigkeit und Leistungsbereitschaft“)
- Welche Erfolgchancen hat logistisches Outsourcing im Vergleich zu logistischer Eigenregie?
- Inwieweit ist die Technik, insbesondere Informationstechnik und Robotik, mit dem menschlichen Verhalten vereinbar?
- Welche Forschungsthemen müssen aus der Sicht der Politiker bearbeitet werden, damit diese fundierte logistische Grundlagenentscheidungen treffen können? (Stichworte: „Fehlende Lagerpuffer“, „Ist Kooperation wettbewerbsfördernd?“, „Schafft die Logistik Arbeitsplätze?“, „Wie groß ist der logistische Markt?“, „Welche Auswirkungen hat GALILEO¹ auf die Logistik?“)

Als Resümee des Symposiums stellte Prof. Pfohl im Wesentlichen die Bedeutung der drei Themenbereiche heraus, die bereits in der einleitenden Talkrunde angeklungen waren:

- Unternehmensnetzwerke und die Bewältigung von deren Komplexität,
- Verknüpfung von Unternehmensnetzwerken mit Informationstechnik und
- Verknüpfung von Unternehmensnetzwerken mit Menschen.

Anmerkung

- 1) Satellitennavigationssystem, das gemeinsam von der Europäischen Union und der Europäischen Weltraumorganisation (ESA) entwickelt wird.

Internet-Adressen

<http://www.bvl.de>
<http://www.aif.de>

Dokumentation

BVL – Bundesvereinigung Logistik (Hrsg.):
Wissenschaftssymposium Logistik der BVL
2002. München: Huss-Verlag GmbH, ISBN
3-9331724-61-1

«

ISTAHC 2002: The Challenge of Cooperation

Berlin, Germany, 9 - 12 June 2002

von Matthias Perleth, AOK Bundesverband
Berlin, Stabsbereich Medizin

Wissenschaftliche Jahrestagungen sind Kristallisationspunkte des akademischen Lebens, die mehr oder weniger routiniert absolviert werden. Neueste Forschungsergebnisse und Konzepte werden präsentiert und diskutiert und es treffen sich Experten und alte Bekannte. Die jährlichen Tagungen der *International Society of Technology Assessment in Health Care* (ISTAHC) sind jedenfalls kein Routinebetrieb, dafür sorgen schon die jeweils wechselnden Organisatoren und der sich immer ändernde Tagungsort. Die ISTAHC versammelt die schnell wachsende Gemeinde der Experten für die medizinische Technologiebewertung (HTA).

Für die systematische Bewertung medizinischer Verfahren und Technologien in Bezug auf die Fragen, ob und unter welchen Umständen medizinische Technologien (darunter versteht man diagnostische, therapeutische, rehabilitative Verfahren, Organisationsstrukturen, Informations- und Supportsysteme) tatsächlich nützen, was ihre Einführung und breite Anwendung kosten und ob sie in den Leistungskatalog der gesetzlichen Krankenversicherung fallen sollen, hat sich auch im deutschsprachigen Raum der Begriff „Health Technology Assessment (HTA)“ eingebürgert.

Die mittlerweile 18. Jahrestagung der ISTAHC fand vom 9. bis 12. Juni 2002 in Berlin statt, erstmals im deutschsprachigen Raum überhaupt. Die ISTAHC ist die einzige internationale wissenschaftliche Fachgesellschaft im Bereich HTA. Sie wurde 1985 gegründet, um Forschung, Ausbildung, Zusammenarbeit und den Informationsaustausch zu den klinischen, ökonomischen und gesellschaftlichen Implikationen von medizinischen Technologi-

en zu fördern. Die Gesellschaft ist ein internationales Forum für alle, die mit der Evaluation von medizinischen Technologien befasst sind. Die ISTAHC hat gegenwärtig mehr als 1.400 Mitglieder weltweit.

Die Jahrestagung 2002 wurde von Vertretern der vier deutschsprachigen Länder, Deutschland, Luxemburg, Österreich und Schweiz organisiert, daher das naheliegende Motto „The Challenge of Collaboration“. Schon das Organisationsteam der Tagung nahm das Motto der Zusammenarbeit ernst, brachte es doch Vertreter von Ministerien, Universitäten, Krankenkassen, Ärzteorganisationen und weiterer Institute unter einen Hut. Das Programm erschöpfte sich aber nicht im Austausch deutschsprachiger Anekdoten. Der Schwerpunkt lag in der internationalen vertikalen und horizontalen Vernetzung von Initiativen im Bereich der Technologiebewertung, der evidenzbasierten Medizin, der Leitlinienentwicklung und der evidenzbasierten Politikberatung. Netzwerke nehmen eine immer größere Bedeutung im Austausch und in der Nutzung von Informationen ein. Neben einem Netzwerk deutschsprachiger HTA-Experten gibt es, um nur die wichtigsten zu nennen, noch das International Network of Agencies for Health Technology Assessment (INAHTA) und die European Collaboration in Health Technology Assessment (ECHTA). Wie die Zusammenarbeit auf internationaler Ebene verbessert werden kann, wurde daher in einer Reihe von Veranstaltungen diskutiert. Ein wichtiger Ansatz ergibt sich aus einer Verbesserung von strukturierten Zusammenfassungen von HTA-Berichten, um deren Austauschbarkeit zu gewährleisten. Diese Zusammenfassungen sollten in Englisch abgefasst sein und so viele Informationen enthalten, dass die Ergebnisse übernommen werden können, ohne den kompletten Bericht in der Originalsprache lesen zu müssen. Eine wichtige Voraussetzung dafür ist jedoch eine nachvollziehbare und systematische Methodik.

In insgesamt 30 wissenschaftlichen Sitzungen und 20 Veranstaltungen mit eingeladenen Referenten diskutierten die rund 700 Teilnehmer aus 47 Ländern die neuesten Forschungsergebnisse und Konzepte zu HTA. Hochrangige Repräsentanten der Gesundheitsministerien in Deutschland, Luxemburg, Österreich und der Schweiz eröffneten die Tagung im Rahmen