
Handlungskonzept für den VDV

Kein guter Öffentlicher Verkehr ohne gute akademische Forschung und Lehre!

Stellungnahme des Wissenschaftlichen Beirats
des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)
vom 22. Juli 2014



Der Öffentliche Verkehr in der Bundesrepublik Deutschland stellt ein hochentwickeltes Infrastruktur- und Betriebsangebot dar, das in Qualität und Quantität den weltweiten Vergleich nicht zu scheuen braucht. Dieses in der gesellschaftlichen Wahrnehmung gerne als „selbstverständlich“ wahrgenommene, reife Angebot ist das Ergebnis der engagierten Tätigkeit sehr gut qualifizierter und hoch motivierter Mitarbeiter und Führungskräfte in den Bereichen Planung, Bau, Betrieb und Finanzierung der Systeme des Öffentlichen Verkehrs.

Der hohe Entwicklungsstand des Öffentlichen Verkehrs hierzulande, seine Innovationskraft und Kundennähe sind das Ergebnis einer durch praktische Fragestellungen geleiteten disziplinären, inter- und transdisziplinären Forschung und der forschungs- und methodengeleiteten Entwicklung von Handreichungen und Regelwerken in Verbänden und verkehrswissenschaftlichen Gesellschaften. Vielfältige Weiterbildungsangebote in Form von Gremienarbeit, Workshops, Tagungen, Kongressen und spezifische Fachjournale runden das Qualifizierungsangebot ab.

Nach Auffassung des Wissenschaftlichen Beirats des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen geben einige aktuelle Entwicklungen Anlass zur Sorge, andere Entwicklungen stellen aber auch Chancen dar. Sie sollten von den Entscheidungsträgern in Verkehrspolitik, Verbänden und den Unternehmen aufgegriffen und in ihrer Nutzbarkeit bzw. Nutzung forciert werden.

1. Verkehrswissenschaftliche Ausbildung und Forschung

Aktuelle Entwicklungen machen es den Hochschulen immer schwerer, die qualifizierte Ausbildung des akademischen Nachwuchs- und Führungspersonals in der bisher gewohnten Qualität auch in der Zukunft sicherzustellen:

- Die generell positiv bewertete Entlassung der Hochschulen in die unter Wettbewerb gestellte Eigenverantwortlichkeit bietet die Chance, Ressourcen in Feldern zu konzentrieren, die sich zu einem „Alleinstellungsmerkmal“ entwickeln können. Es besteht aber auch die Gefahr, dass an allen Hochschulen Ressourcen in Bereichen gebündelt werden, die kurzfristig einen Vorteil versprechen. Der gewünschte Prozess sinnvoller Umstrukturierungen birgt den Nachteil der einseitigen Entwicklung von „Mainstream-, Mode- und Eliteforschung“ in sich. Klassische Fächer werden durch eine Verschiebung des akademischen Personals in die neuen Aufgabenfelder trotz ihrer kontinuierlichen gesellschaftlichen Notwendigkeit substanziell geschwächt. Ebenso leidet die anwendungsnahe Forschung und Entwicklung, beispielsweise im Verkehrsbereich mit seinen wirtschaftswissenschaftlichen und technischen Fragestellungen.
- Neue und veränderte Vorstellungen über die fachliche Ausrichtung der wirtschaftswissenschaftlichen Fakultäten haben in den vergangenen Jahren in großem Stil zur Umwidmung verkehrswissenschaftlicher Lehrstühle geführt. Diese Veränderung ist umso bedauerlicher, da es bei den verkehrswissenschaftlichen Studiengängen nie eine mangelnde Nachfrage seitens der Studierenden oder der Praxis gegeben hat. In den letzten Jahren wurden an Universitäten sieben verkehrswirtschaftswissenschaftliche Lehrstühle umgewidmet. Weitere drei Lehrstühle stehen vor ihren Umwidmungen bzw. vor Verschiebungen in andere Fakultäten, sodass auf Dauer nur noch ein einziger, stark mobilitätspolitisch ausgerichteter Lehrstuhl an bundesdeutschen Universitäten verbleiben wird. Konsequenzen des Verlustes von verkehrswissenschaftlichen Studienmöglichkeiten im Bereich der Wirtschaftswissenschaften an deutschen Universitäten sind:
 - In Deutschland wird es nur noch sehr geringe Ausbildungsmöglichkeiten an Universitäten mit verkehrswissenschaftlichen Inhalten geben.
 - Es kommt zur fundamentalen Reduktion verkehrswissenschaftlicher Universitätsforschung.
 - Die Zahl universitär ausgebildeter Absolventen mit verkehrswissenschaftlichen und verkehrspolitischen Kenntnissen nimmt bei gleichzeitig hoher Nachfrage aus der verkehrswirtschaftlichen Praxis – beispielsweise hinsichtlich Verkehrsinfrastrukturausbau, -finanzierung und -betrieb – sehr stark ab.
- Mit der Umstellung der Studiengänge auf das Bachelor-/Mastersystem haben zahlreiche Technische Universitäten versucht, den inhaltlich besonders breiten Anforderungen im Bereich Verkehr durch Gründung eigenständiger Verkehrsstudiengänge gerecht zu werden. Die Initiative zur Gründung der genannten Studiengänge ging in der Regel von den Bauingenieuren aus, die Querbezüge zu anderen Fachbereichen integriert haben. Mit den neuen Studiengängen ging bislang jedoch kaum eine personelle Ausweitung im Professorenbereich und bei der Personalausstattung mit wissenschaftlichen Mitarbeitern einher; es handelt sich in der Regel um eine fachübergreifende Bündelung bestehender Angebote aus den Bereichen Bauingenieurwesen, Stadtplanung, Geographie, Logistik, Fahrzeugtechnik, Elektrotechnik, Informatik, Ökonomie.
- Die am Primat der Grundlagenforschung orientierten Qualitätsvorstellungen führen im Verbund mit einer aus dem Bereich der Geistes- und Naturwissenschaften entlehnten Wissenschaftskultur zur Berufung von Hochschullehrern mit geringer praktischer Erfahrung. Rein akademische Laufbahnen führen jedoch zwangsläufig zur Vernachlässigung einer an praktischen Fragestellungen orientierten Lehre und Forschung.

-
- Die Entwicklung des anerkannten Standes des fachlichen Wissens wird hierzulande stark von fachlich-wissenschaftlich orientierten Gesellschaften getragen, in denen das Wissen zumeist im Ehrenamt erarbeitet und in Regelwerken und Normen veröffentlicht wird. Die hohe Bedeutung von Grundlagenforschung ist unbestritten! Allerdings macht es die zunehmend festzustellende Diskriminierung bezüglich dieser Aufgaben praxisorientierter Forschungsleistungen (Auftrags- und Ressortforschung), die die Grundlage der praxisrelevanten Wissensgenerierung im Verkehrsbereich bilden, für junge Wissenschaftler mit leistungsbezogener Bezahlung zunehmend uninteressant bzw. für sie unmöglich, in solchen Gremien mitzuarbeiten. Die Folgen sind ein Mangel an interdisziplinärem Wissensaustausch und ein Rückgang der Qualität der Wissensentwicklung.
 - Eine neue Promotionskultur, die die guten Traditionen der als „besonders hochwertig“ anerkannten Ingenieurpromotion negiert, ist nicht auf die Notwendigkeiten des Nachwuchses für das höhere Management im Bereich des öffentlichen Verkehrs ausgelegt. Die Institutionalisierung von Promotionen trägt nicht zur Sicherung des erreichten Qualitätsstandards bei.
 - Eine Leistungsbeurteilung des Wissenschaftlichen Personals, die sich ausschließlich an den Maximen anglo-amerikanischer Veröffentlichungskultur orientiert, verkennt – bei aller Berechtigung qualitätssichernder Maßnahmen – die Bedeutung der vielfältigen, zeitnahen, praxisbezogenen Aufsätze in den Fachjournals. Gerade diese Veröffentlichungen tragen wesentlich zur raschen Verbreitung neuester Erkenntnisse, eines Fachwissens in sehr großer Breite und damit wesentlich zum im Weltvergleich führenden technischen Stand Deutschlands im Verkehrssektor bei.

Der Wissenschaftliche Beirat im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen fordert daher:

- Die Wissenschaftspolitik muss dafür Sorge tragen, dass eine an den Bedarfen der Gesellschaft orientierte akademische Grundausbildung, Forschung und Politikberatung dauerhaft gewährleistet wird. Hierzu gehören im Öffentlichen Verkehr sowohl die Lehrstühle und Institute der Verkehrswirtschaftswissenschaften, als auch die Institute der Verkehrsingenieurwissenschaften. Beide Fachrichtungen erfordern eine fachlich ausreichend breite und dauerhaft grundfinanzierte Ausstattung.
- Die Wissenschafts-, Ressort- und Verbandspolitik sollte bei allem Einsatz für eine weltweit Beachtung findende Grundlagenforschung den Blick für die anwendungsorientierten Fächer nicht verlieren. Gerade die Ingenieur- und Wirtschaftswissenschaften liefern wesentliche Beiträge zu einer aktuellen, praxisorientierten Forschung. Diese Aufgaben betreffen Millionen von Menschen tagtäglich und sind deshalb wieder stärker in den Vordergrund zu stellen. Sie haben eine hohe Bedeutung für die gesellschaftliche, soziale, wirtschaftliche und technologische Entwicklung unseres Staates. Es gibt keine höher- und minderwertige Forschung! Es gibt nur methodisch anspruchsvolle, ideenreiche, aus einer umfassenden Wissen und Bildung schöpfende und an gesellschaftlichen Fragestellungen orientierte realitätsnahe Forschung. Diese gilt es zu fordern und zu fördern!
- Die Verbände und Unternehmen im Aufgabengebiet des Öffentlichen Verkehrs sollten anerkennen, dass die Hochschulen beim Bachelor keine fertig berufsqualifizierten Mitarbeiter produzieren können und, dass man in diese Mitarbeiter seitens Wirtschaft und Verwaltung deutlich mehr investieren muss, als dies beim früheren Diplomingenieur der Fall war. Einzig von einem Masterabsolventen sind vergleichbare Leistungen zu fordern.

2. Verkehrswissenschaftliche Weiterbildung

Der Transfer von wissenschaftlichem Know-how in die berufliche Praxis ist Leitbild der verkehrswissenschaftlichen Weiterbildung. Die gesellschaftliche und wirtschaftliche Bedeutung von „Life-long-learning“ entwickelt sich mit der Bewusstseinsentwicklung über die Wirkungen der demografischen Entwicklung und des globalen Wettbewerbs.

Der Wissenschaftliche Beirat im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen empfiehlt dem VDV:

- solche Studienangebote an geeigneten Hochschulen im Verbund mit der VDV-Akademie zu entwickeln,
- der Wissenschaftspolitik die gesellschaftliche und wirtschaftliche Bedeutung neuer Weiterbildungsaufgaben an Hochschulen deutlich zu machen und darauf hinzuweisen, dass diese weder in den Finanzausstattungen der Hochschulen noch in deren Leistungsanerkennungen bisher ausreichend gewürdigt sind. Die Wissenschaftspolitik muss die Hochschulen mit den entsprechenden Kapazitäten für den Aufbau von Weiterbildungsangeboten ausstatten.

3. Duale Studienangebote in den Verkehrswissenschaften

Duale Studiengänge verbinden die berufsfachliche Qualifikation mit dem ersten berufsqualifizierenden Abschluss des Bachelor. Im Bereich des Öffentlichen Verkehrs werden noch keine universitären Dualen Studiengänge angeboten, obwohl sie eine Reihe von Vorteilen für die Unternehmen mit Vorteilen für die Studierenden und die Hochschulen in „Win-win-Situationen“ vereinen.

So verfügen die Studierenden nach dem Abschluss des Studiums über zwei Berufsabschlüsse. Außerdem lernen sie ihre zukünftigen Arbeitgeber frühzeitig kennen. Besonders wichtig ist, dass sie die Aufgaben derjenigen kennenlernen, für die sie später Führungsverantwortung übernehmen müssen. Daneben können sie die Zeit an der Berufsschule um bis zu einem Jahr verkürzen und sie können die Ausbildungsvergütung zur Finanzierung ihres Studiums heranziehen.

Die Unternehmen können sich ihre künftigen Mitarbeiter frühzeitig ansehen, sie besser an sich binden, was im regionalen Kontext oft ein wesentlicher Vorteil ist. Die Unternehmen erhalten über die Studierenden Zugang zum Know-how der Hochschulen. Für die Hochschulen stellen „die Dualen“ besonders engagierte und motivierte Studierende mit einem besonderen Problem- und Aufgabenverständnis dar. Außerdem stellen diese Studierenden die Verbindung zur Praxis und zu praxisgeleiteten Fragestellungen her.

Der Wissenschaftliche Beirat im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen empfiehlt dem VDV:

- stellvertretend für seine Mitgliedsunternehmen, Duale Studienangebote an Hochschulen zu entwickeln. Des Weiteren sollte der VDV seine Mitgliedsunternehmen über das Modell des Dualen Studiums, seine Vorzüge und seine Handlungsnotwendigkeiten informieren.

4. Informationspolitik und Kooperationen

Ausbildung, Forschung und Entwicklung finden dauerhaft nur in Aufgabenfeldern statt, die als attraktiv, sinnstiftend, spannend und durchaus auch als anspruchsvoll empfunden werden. Aufgabe der ÖV-Branche ist es, die Aufgabenfelder, die diesen Anforderungen genügen, der Gesellschaft immer wieder zu verdeutlichen und neue Herausforderungen zu definieren bzw. zu beschreiben.

Der Wissenschaftliche Beirat im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen empfiehlt dem VDV und seinen Mitgliedsunternehmen:

- sich bei der Bundes- und Landespolitik für eine Stärkung der verkehrswissenschaftlichen Institute im Bereich Verkehrswirtschaft und Verkehrswissenschaft zu engagieren. Daneben muss der VDV aktiv auf die Hochschulen zugehen und neue Aufgaben und Herausforderungen an die Hochschulen herantragen. Mit den Hochschulen muss der VDV Kooperationen in Bezug auf Exkursionen, Abschlussarbeiten und Praktika eingehen. Besonders wichtig für die Qualifikation im Rahmen von Doktorandenprogrammen ist die Vergabe von Forschungsprojekten zur Entwicklung von Innovationen. An den Ergebnissen können die Unternehmen des VDV partizipieren. Über die Ergebnisse solcher Aktivitäten muss die Öffentlichkeit und die Politik qualifiziert informiert werden.

Die Mitglieder des Wissenschaftlichen Beirates im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen

Univ. Prof. Dr. rer. pol. Gerd Aberle	Justus-Liebig-Universität Gießen
Univ. Prof. Dr.-Ing. Klaus J. Beckmann	KJ.Beckmann: ProStadt c/o UrbanPlan
Univ. Prof. Dr. Manfred Bruhn	Wirtschaftswissenschaftliche Fakultät, WWZ
Univ. Prof. Dr.-Ing. Uwe Clausen	Fraunhofer Institut für Materialfluss
Univ. Prof. Dr.-Ing. Carsten Gertz	TU Hamburg-Harburg
Univ. Prof. Dr. Karl-Hans Hartwig	Institut für Verkehrswissenschaft der Uni Münster
Univ. Prof. Dr.-Ing. Felix Huber	Bergische Universität Wuppertal
Univ. Prof. Dr.-Ing. Jürgen Krimmling	TU Dresden
Prof. Dr. Christofer Lenz	Oppenländer Rechtsanwälte / Universität Stuttgart
Univ. Prof. Dr.rer.pol. habil. Holger Mühlkamp	Deutsche Universität für Verwaltungswissenschaften
Univ. Prof. Dr. Frank Schulz-Nieswandt	Universität zu Köln
Univ. Prof. Dr.-Ing. Thomas Siefer	TU Braunschweig
Univ.-Prof. Dr.-Ing. Carsten Sommer	Universität Kassel

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)
Kamekestraße 37–39 · 50672 Köln
T 0221 57979-0 · F 0221 57979-8000
info@vdv.de · www.vdv.de

PARTNER DER INITIATIVE
FÜR EINE ZUKUNFTSFÄHIGE INFRASTRUKTUR

damit-deutschland-vorne-bleibt.de

