



**TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
DRESDEN**

Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“

DISKUSSIONSBEITRÄGE AUS DEM INSTITUT FÜR WIRTSCHAFT UND VERKEHR

NR.1 /2007

BERNHARD WIELAND

**LAUDATIO ZUR VERLEIHUNG DER
EHRENDOKTORWÜRDE AN HERRN
PROF. DR. RER. POL. HABIL. GERD ABERLE
AM 31. JANUAR 2007**

**HERAUSGEBER: DIE PROFESSOREN DES
INSTITUTS FÜR WIRTSCHAFT UND VERKEHR
ISSN 1433-626X**

Die in diesem Diskussionsbeitrag vertretenen Standpunkte liegen ausschließlich in der Verantwortung der Verfasser bzw. des Verfassers und decken sich nicht zwingend mit denen der Herausgeber.

Standpoints expressed in this discussion paper are within the responsibility of the author(s) and do not necessarily reflect those of the editors.

Laudatio
zur Verleihung der Ehrendoktorwürde an Herrn Prof. Dr. rer. pol. habil.
Gerd Aberle
am 31. Januar 2007

von
Bernhard Wieland
Technische Universität Dresden
Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“

Magnifizenz,
Spektabilitäten,
sehr geehrter Herr Kollege Aberle,
sehr geehrte Frau Aberle,
meine Damen und Herren,

wenn man die Verdienste von Professor Aberle richtig würdigen und ideengeschichtlich richtig einordnen will, muss man sich gedanklich in die Zeit kurz nach dem Zweiten Weltkrieg zurückversetzen. Wie Sie wissen, erfolgte zu dieser Zeit unter der Ägide Ludwig Erhards der Übergang von der totalitären Staatswirtschaft des Dritten Reiches zur Marktwirtschaft.

Entgegen einer weit verbreiteten Ansicht erstreckte sich das Erhardsche Reformwerk jedoch keineswegs auf alle Bereiche der Volkswirtschaft. Es gab Ausnahmereiche und dazu gehörte insbesondere der schon vor dem zweiten Weltkrieg hoch regulierte Bereich des Verkehrs. Der Ordnungsrahmen des Verkehrs wurde aus der Vorkriegszeit fast unverändert in die Erhard-Zeit übernommen. So wurde bei allen Verkehrsträgern die vor dem Krieg bestehende Regulierung des Marktzutritts unverändert beibehalten. Auch die Tarife wurden wie ehemals vom Staat koordiniert. Leitgedanke war dabei - ebenfalls wie vor dem Krieg - die Abstimmung der Tarife von Straße und Binnenschiff auf die Eisenbahntarife. In der marktwirtschaft-

lichen Ordnung der Bundesrepublik stellte der Verkehrssektor mit diesen (und noch weiteren) Regulierungen quasi eine Insel der Planwirtschaft dar, und dies sollte noch lange so bleiben.

Der Grund für diese Sonderbehandlung des Verkehrssektors lag stark in sozial- und regionalpolitischen Gründen (wie etwa der zureichenden Anbindung des „Zonenrandgebietes“). Sie lag aber auch in einer bestimmten, spezifisch deutschen verkehrswissenschaftlichen Doktrin, die als „Besonderheitenlehre des Verkehrs“ bekannt ist und die von Emil Sax und anderen in der zweiten Hälfte des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts entwickelt worden war. Diese Lehre besagte, dass aufgrund gewisser produktionstechnischer und gemeinwirtschaftlicher Eigenheiten des Verkehrs der Markt nicht funktionieren könne. Ich will diese Laudatio nicht in eine Vorlesung über Verkehrspolitik umfunktionieren und beschränke mich deshalb darauf, festzustellen, dass heute von der Besonderheitenlehre nur noch ihr gemeinwirtschaftlicher Teil in Form des Argumentes von der Daseinsvorsorge übriggeblieben ist. Verkehr, so das Argument, diene der gesellschaftlichen Daseinsvorsorge und müsse deshalb dem Bereich des Marktes entzogen werden.

Der gemeinwirtschaftliche Teil der Besonderheitenlehre wurde nach dem Krieg vor allem von Karl Öttle, in vielen Publikationen vertreten, einem würdigen alten Herrn, in dessen Seminar in München ich selbst noch einen von heftigem aber gütigem Kopfschütteln begleiteten Vortrag gehalten habe.

Die Vertreter der Besonderheitenlehre wurden vehement von jenen Verkehrswirtschaftlern attackiert, die ihre volkswirtschaftliche Ausbildung in der sogenannten ordoliberalen Freiburger Schule erhalten hatten und für die ich hier als Verkehrswirte stellvertretend Walter Hamm und Rainer Willeke nenne. Und damit berühren wir bereits die Gefilde unseres heutigen Ehrendoktors, denn Prof. Aberle hat in Freiburg studiert und dann später bei Rainer Willeke promoviert. Was die Ordoliberalen nachdrücklich proklamierten, war, dass der Wettbewerb und – damit untrennbar verbunden – frei gestaltbare Preise im Verkehrswesen eine ebenso große Rolle spielen könnten wie in den anderen von Ludwig Erhard reformierten Bereichen der deutschen Volkswirtschaft. Es komme nur darauf an, den richtigen ordnungspolitischen Rahmen (daher die Bezeichnung „Ordoliberalen“) zu schaffen. Ganz im Geist dieser Denkrichtung betitelte Walter Hamm deshalb auch 1964 sein einflussreiches Buch: „Preise als verkehrspolitisches Ordnungsinstrument“. Nicht etwa „Lenkungsinstrument“, wie man heute vermutlich formulieren würde, sondern „Ordnungsinstrument“.

Die ordoliberalen Schule hatte jedoch ein Problem: Sie war stark geisteswissenschaftlich orientiert und hatte einen deutlichen Widerwillen gegen die mehr mathematisch geprägte zeitgenössische Wirtschaftstheorie der angelsächsischen Schule. Es blieb der auf Willeke und Hamm intellektuell folgenden Generation überlassen, diesen Widerstand zu überwinden und durch ihre wissenschaftliche Praxis zu zeigen, dass das Instrumentarium der modernen Mikroökonomie und Wettbewerbstheorie sehr wohl mit Gewinn auf den Verkehrssektor angewandt werden kann und dass der wissenschaftliche Gehalt – und damit die wissenschaftliche Seriosität - der verkehrswirtschaftlichen Analysen dadurch entscheidend verbessert wird. Ich möchte ausdrücklich darauf hinweisen, dass die Anwendung des mikroökonomischen Instrumentariums auf den Verkehr nicht automatisch ein Eintreten für mehr Markt oder mehr Deregulierung bedeutet. In der modernen Mikroökonomie gibt es durchaus eine Analyse des Marktversagens, jedoch nicht als speziell auf den Verkehr zugeschnittene Besonderheitenlehre (die immer verdächtig ist, ganz egal, für welche Branche sie entwickelt wird) sondern als eine auf alle Branchen in gleicher Weise anwendbare Theorie.

Allerdings hielt sich die Besonderheitenlehre noch eine ganze Weile und ist vielleicht auch heute noch nicht völlig überwunden, insbesondere in den Kreisen der Politik. Der EU-Vertrag von Amsterdam beispielsweise enthält in Artikel 71 die Formulierung, dass der Rat im Bereich des Verkehrs gewisse Maßnahmen treffen könne, jedoch „unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Verkehrs“.

Lassen wir zur Thematik der Besonderheitenlehre unseren heutigen Ehrendoktor selbst zu Worte kommen, der noch 1985 in einem Beitrag zur Festschrift für Fritz Voigt, dem großen Bonner Verkehrswissenschaftler, ausreichend Anlass sah, folgendes zu schreiben: „Gerade für den nicht ausschließlich im Verkehrsbereich tätigen Wirtschaftswissenschaftler, der sich generell mit den Fragen der Wettbewerbspolitik und der Leistungsfähigkeit des Wettbewerbs befasst, ist es immer wieder beeindruckend und bedrückend zugleich, mit welcher Einseitigkeit und von speziellen Verkehrsträgerinteressen geprägter Argumentation die sonst so plakativ vertretene Marktwirtschaft hier mit wesentlichen Steuerungsinstrumenten außer Kraft gesetzt bleibt. Die Parolen von den sogenannten Besonderheiten des Verkehrs und den „gemeinwirtschaftlichen Aufgaben“, von „höherwertigen Rechtsgütern“ und einem drohenden „ruinösen Verdrängungswettbewerb“ bei mehr marktwirtschaftlicher Orientierung werden offensichtlich von der Verkehrspolitik seit Jahrzehnten akzeptiert, obwohl jeder Beleg für

diese Behauptungen fehlt, vielmehr gegenteilige Untersuchungsergebnisse vorliegen. Mit Erschrecken ist festzustellen, dass die amtliche Verkehrspolitik das, was in einer Marktwirtschaft zu den Grundelementen aktiver Betätigung zählt, nämlich individuelle Preis- und Kapazitätspolitik zu betreiben, im Transportsektor kriminalisiert.“ (Aberle, 1984, S.26)

Unter den Namen, die mit der Überwindung der Besonderheitenlehre und der Rückführung des Verkehrssektors in den Rahmen der normalen mikroökonomischen Analyse verbunden sind, befinden sich Ewers, Rothengatter, Baum, Knieps, bis zu einem gewissen Grad auch Seidenfus, und – wie gerade gesehen - unser heutiger Ehrendoktor Aberle. In seinem Fall ist die Adaption der zeitgenössischen mathematischen Mikroökonomie konkret an zwei interessanten Veröffentlichungen aus den Jahren 1971 und 1973 nachweisbar. Beide sind der Oligopoltheorie gewidmet. Die erste Veröffentlichung wurde zusammen mit Herbert Baum als Koautor in der Zeitschrift für Nationalökonomie 1971 unter dem Titel, „Zur Kritik der Dyopoltheorie von Krelle, eine Erwiderung auf Heertje“ publiziert. Sie ist eine formale Arbeit der mathematischen Wirtschaftstheorie, wie sie in rein ordoliberalen Kreisen niemals dem guten Ton entsprochen hätte. Die zweite Arbeit, diesmal ohne Koautor, erschien 1973 in der Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft unter dem Titel „Reaktionshypothesen in Oligopolmodellen und oligopolistisches Marktverhalten.“ Sie enthält eine umfassende Übersicht über die zeitgenössische Oligopoltheorie und zeigt eine souveräne Handhabung auch der angelsächsischen Literatur zum Thema. Beide Arbeiten führen vor Augen, dass hier eine neue Generation am Werke ist, die deutlich über das ordoliberale Fundament hinausgeht.

In jüngster Zeit sind die verkehrsökonomischen Methoden nochmals verfeinert worden, vor allem unter dem Einfluss der Industrieökonomik, die in den 70er/80er Jahren entstand und der modernen empirischen Verfahren. Mit dem damit gesetzten Impuls scheint es der deutschen verkehrswirtschaftlichen Forschung nunmehr zu gelingen, den Anschluss an den Stand in den angelsächsischen Ländern, in den Niederlanden und in Frankreich, um unsere wichtigsten Konkurrenzländer zu nennen, wieder zu erreichen.

Soweit die ideengeschichtliche Einordnung von Prof. Aberles Wirken, vor deren Hintergrund ich nunmehr in die Schilderung des wissenschaftlichen Werdegangs von Prof. Aberle eintreten kann. Aberle hat in Freiburg und Köln studiert und an beiden Orten zunächst den Geist des Ordoliberalismus geatmet. Als ersten akademischen Abschluss erwarb er 1962 den Grad des Diplom-Kaufmanns - man höre und staune! - ,also einen Abschluss als Betriebswirt!

Wollte ich jetzt die traditionelle Frotzelei zwischen Betriebswirten und Volkswirten aufgreifen, könnte ich sagen, der Schock, den er dabei erlitt, war so groß, dass er sich umgehend entschloss, lieber Volkswirt zu werden. Jedenfalls promovierte er im Jahr 1965 in Köln unter der Ägide von Prof. Willeke mit einem *volkswirtschaftlichen* Thema zum Dr. rer. pol. und habilitierte sich 1971 für das Lehrgebiet „Wirtschaftliche Staatswissenschaften“, eine Bezeichnung, die es aus Traditionsgründen in dieser Form nur in Köln gibt, mit der aber Volkswirtschaftslehre gemeint ist. Der Titel der Dissertation lautete: Die Grundlagen einer ökonomischen Verkehrscoordination unter besonderer Berücksichtigung des Zu- und Ablaufverkehrs der Binnenhäfen, 1965. Der Titel der Habilitationsschrift lautete: Verkehrsinfrastrukturinvestitionen im Wachstumsprozeß entwickelter Volkswirtschaften, 1972.

Es wäre jedoch zu kurz gegriffen, die betriebswirtschaftliche Vergangenheit von Prof. Aberle lediglich als vorübergehende berufliche Verirrung abzutun. Tatsächlich meine ich feststellen zu können, dass das solide betriebswirtschaftliche Fundament in den späteren Analysen von Prof. Aberle deutlich zu spüren ist und ihnen eine Bodenhaftung verleiht, die man geradezu als ein Stilmerkmal des Aberleschen Oeuvres ansehen kann. Wer eine Studie wie die von Aberle/Zeike aus dem Jahr 2001 mit dem Titel „Die Bahnstrukturreform 1994 – Erfolg oder Mißerfolg?“ in die Hand nimmt, mit ihrer umfangreichen Analyse der finanzwirtschaftlichen Transaktionen zwischen Bund und Deutscher Bahn AG, sieht sofort, dass hier jemand redet, der das betriebswirtschaftliche Rechnungswesen aus dem Effeff kennt und der deshalb zielsicher den Finger auf die wunden Punkte legen kann. Ähnliches gilt für Aberles Analysen zur Wegekostenrechnung. Und auch sein neben der Verkehrspolitik zweites wissenschaftliches Standbein, die Verkehrsbetriebslehre und Logistik, hat von seinem soliden betriebswirtschaftlichen Fundament profitiert. Auch Prof. Aberles Lehrprogramm in Gießen bestand, und besteht immer noch, zu etwa einem Drittel aus verkehrs**betriebswirtschaftlichen** Inhalten.

1973, zwei Jahre nach seiner Habilitation, erhielt Aberle einen Ruf auf eine ordentliche Professur für Wirtschaftswissenschaften an der Justus-Liebig-Universität in Gießen. Er ist Gießen bis heute treu geblieben, ungeachtet ehrenvoller Rufe nach Dortmund, Berlin und Köln. Ich weiß nicht, ob seine Gießener Professur damals schon „Lehrstuhl für Wettbewerbstheorie, Wettbewerbspolitik und Transportwirtschaft“ hieß, aber als Inhaber dieses Lehrstuhls ist Prof. Aberle letztes Jahr emeritiert worden, nicht nur zum Bedauern der Universität sondern auch sehr zum Bedauern seiner Studenten. Ich habe mir die kleine Mühe gemacht, einmal die Kommentare zu Prof. Aberle auf der ansonsten ja nicht unproblematischen Internet-Seite

meinprof.de nachzulesen und fand dabei unter anderem folgendes: „Gerd ist Kult“, „.....Die Gerd-Show muss man gesehen haben.“, und: „Gerd Aberle ist in seiner amüsanten Arroganz gegenüber Studenten und Kollegen wohl einzigartig“. Und schließlich, damit es nicht nur bei den „Show-Aspekten“ bleibt: „Nicht einfach, aber gut.“ Die Studenten dankten ihm für die Gerd-Show und sein Engagement in der Lehre mit einem Geschenk betitelt „Havanna an Chablis“. Meine Damen und Herren, in einer Zeit, in der die Lehre an den Universitäten nichts mehr gilt und von ihnen auch nach außen nicht mehr zu ihren Leistungsparametern gerechnet wird, scheint mir ein solches Engagement für die Lehre und ein solcher Erfolg bei den Studierenden erwähnenswert.

Ein Jahr nach der Wende, am 15. September 1990, wurde Prof. Aberle Gastprofessor für Mikroökonomik und Transportwirtschaft an der damaligen Hochschule für Verkehrswesen (HfV) in Dresden. Die Rolle, die er in der Folgezeit für die im Zuge der Neuordnung entstandene Fakultät „Friedrich List“ gespielt hat, wurde vom Rektor bereits in seinem Grußwort hinreichend gewürdigt.

Prof. Aberle hat während seines wissenschaftlichen Lebens neben seiner Professur bzw. seinen Professuren (wenn man das Dresdner Engagement noch hinzurechnet) eine Fülle weiterer Tätigkeiten wahrgenommen. Am wirkungsmächtigsten war natürlich seine Mitgliedschaft in der Regierungskommission Bahn von 1989 bis 1991, deren Arbeit ja 1994 in die Bahnreform mündete. Aberle hat die Bahnpolitik in Deutschland seither mit einer Fülle von kritischen, aber – so weit ich sehen kann - gegenüber der Bahn nie feindlichen oder unfairen Kommentaren begleitet. Seine größte Sorge war und ist, dass die mit der Bahnreform angestrebten Ziele, vor allem die Sicherung des Wettbewerbs auf der Schiene, verwässert oder sogar in ihr Gegenteil verkehrt werden könnten.

Eine weitere besonders herauszuhebende Aktivität ist sein Wirken im wissenschaftlichen Beirat des BMVBS. Unter seinem Vorsitz sind mehrere sehr einflussreiche Gutachten entstanden, wobei ich insbesondere an das Gutachten „Faire Preise für die Infrastrukturbenutzung“ vom August 1999 denke, das eine Stellungnahme zum gleichnamigen Weißbuch der EU Kommission war. Es ist interessant, dass Aberle sich bereits genau 30 Jahre vorher ausführlich mit dieser Thematik beschäftigt hat, und zwar in einem Aufsatz mit dem Titel „Verkehrsinfrastruktur, Preispolitik und optimale Verkehrscoordination“, der 1969 in der Zeitschrift für Verkehrswissenschaft erschien. Liest man diesen Aufsatz heute, muss man einer-

seits den Scharfsinn des Autors bewundern, dessen Argumente immer noch weitgehend unbeschädigt da stehen, andererseits ist man jedoch entsetzt, in welchem Ausmaß offenbar die gleichen Fragen und Argumente immer wieder erneut durchgekaut werden und alle vorherigen Beiträge dazu einfach vergessen werden. Man gewinnt den Eindruck, dass hier stärker noch als anderswo der Satz gilt: „Wer die Geschichte (d.h. hier: die Literatur) nicht kennt, ist verdammt, sie zu wiederholen.“ Hinsichtlich des Gutachtens selbst hat Prof. Aberle allerdings stets betont, dass es zwar unter seinem Vorsitz, nicht jedoch von ihm alleine geschrieben wurde und den Input der übrigen Kollegen, insbesondere den von Prof. Rothengatter, hervorgehoben. Dieses Gutachten hat viel dazu beigetragen, die Kommission in ihrer bis dahin bestehenden eindeutigen Präferenz für das Prinzip der sozialen Grenzkostenpreise wankend zu machen und diese Präferenz noch einmal zu überdenken. Ich selbst habe auf einer Konferenz in Berlin erlebt, wie ein hoher Repräsentant der Kommission dies explizit zugegeben hat. Die Kommission nimmt heute zur Frage der Infrastrukturbepreisung eine viel differenziertere Haltung ein als früher, vielleicht so differenziert, dass man mittlerweile nicht mehr ganz weiß, welche Haltung sie überhaupt noch einnimmt. Jedenfalls ist seit der Richtlinie 2001/12 (im Rahmen des 1. Eisenbahnpakets) zumindest im Eisenbahnwesen inzwischen das gesamte Instrumentarium der Preistheorie zulässig – von Ramsey-Preisen über mehrteilige und optionale Tarife bis hin zu Spitzenlastpreisen.

Meine Damen und Herren, lassen Sie mich nun kurz auch etwas mehr im einzelnen zu den wissenschaftlichen Debatten sagen, die Prof. Aberle ausgelöst hat. Ich möchte mich dabei auf zwei Themenkreise beschränken, die Prof. Aberle besonders beeinflusst hat, die Wegekostenrechnung und die Regionalisierung des ÖPNV.

Der erste Themenbereich ist die sogenannte Wegekostendebatte. Bei der Wegekostendebatte geht es in erster Linie um die Frage, wie viel an volkswirtschaftlichem Kosten einer Gesellschaft durch die Verkehrsinfrastruktur insgesamt auferlegt werden. Der Löwenanteil dieser Kosten, mehr als 80%-90% sind Fixkosten in der Form von Kapitalkosten (Zinsen und Abschreibungen), die durch das in der Verkehrsinfrastruktur gebundene Kapital entstehen. Nur rund 10-20% sind nutzungsabhängig. Natürlich ist es für eine Volkswirtschaft wichtig, sich darüber klarzuwerden, wie viel Geld in die Verkehrsinfrastruktur fließt. Denn jeder weitere Euro, der in die Verkehrsinfrastruktur investiert wird, könnte schließlich auch für andere Zwecke verwendet werden, etwa für Krankenhäuser, Sozialeinrichtungen, Schulen oder auch Universitäten. Möglicherweise erzielt das Kapital in diesen alternativen Nutzungen weit

höhere volkswirtschaftliche Wachstumseffekte als im Verkehr. Die Methodik, mit der die Wegekosten bestimmt werden und die zunächst vom DIW, Berlin, entwickelt wurde, ist die der Kapitalisierung der Investitionsausgaben und die Verteilung dieses kapitalisierten Fixkostenblocks auf die Lebensdauer der Infrastruktur. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass einerseits die gegenwärtigen Nutzer einer Infrastruktur zur Deckung früherer Investitionen herangezogen werden, dass sie aber andererseits nicht mit den vollen Kosten von Infrastrukturanteilen belastet werden, die sie nur zu einem Teil der Lebensdauer dieser Infrastrukturteile selbst in Anspruch nehmen.

Aberle hat dieser Vorgehensweise den Ansatz einer Einnahmen-Ausgaben-Rechnung entgegengestellt, in dem einem bestimmten Jahr nur die jeweils in ihm getätigten Ausgaben als Infrastrukturkosten zugerechnet werden. Einer Nutzergeneration werden demzufolge nur die während ihrer Lebens- oder Nutzungsdauer verursachten Infrastrukturausgaben als Infrastrukturkosten zugerechnet. Aberle hat diesen kühnen Wechsel der Perspektive vor allem mit zwei Argumenten verteidigt: Erstens, mit den Schwierigkeiten, das Wegekaptal hinreichend genau zu bestimmen. Und in der Tat verlangt ja die Bestimmung des Wegekaptals sowohl die Bestimmung eines Ausgangskaptalstocks, der oft über Jahrzehnte hinweg aus der Rückschau konstruiert werden muss, als auch seine permanente Fortschreibung im Sinne des Perpetual Inventory Concepts, durch fortlaufende Berücksichtigung der Zu- und Abgänge aus dem Bestand - ebenfalls keine ganz leichte Aufgabe. Die Ausgabenrechnung scheint den gordischen Knoten dieser Schwierigkeiten auf den ersten Blick elegant zu durchhauen.

Das zweite Argument Aberles gegen die klassische Wegekostenrechnung besteht in seiner Ablehnung der Diskontierung von Infrastrukturkosten, also die Verwendung eines kalkulatorischen Zinses bei der Ermittlung von Infrastrukturkosten, zumindest im Bereich der Straße und der Binnenschifffahrt. Aberle hat die Ansicht vertreten, die Verwendung eines Zinssatzes entspräche einer falschen Analogie, in der eine Volkswirtschaft quasi wie ein Unternehmen aufgefasst werde, das die Opportunitätskosten des von ihm eingesetzten Kaptals berücksichtigen müsse. Ein Unternehmen muss natürlich immer berücksichtigen, dass es das von ihm eingesetzte Kaptal ja auch anderweitig verwenden könnte. Das Unternehmen könnte das Kaptal insbesondere am Kaptalmarkt anlegen, wenn es dort eine höhere Rendite brächte. Eine Volkswirtschaft hingegen habe nach Aberle ja gar keine andere Wahl als in Infrastruktur zu investieren. Insofern gäbe es auch keine Opportunitätskosten. (vgl. Aberle 2003, S.379, Aberle/Engel, 1992, S.15 f.) Für den Bereich der Bahn hat Aberle diesen Standpunkt nach der

Bahnreform abgeschwächt. Nach der Reform agiert die Bahn ja in der Tat quasi unternehmerisch.

Ich darf sagen, sehr geehrter Herr Kollege Aberle, auch im Rahmen einer Laudatio, dass diese Positionen nicht ganz unwidersprochen geblieben sind, obwohl Sie insbesondere in der Diskontierungsfrage im In- und Ausland intellektuelle Bundesgenossen haben. Kritik mindert aber nicht wissenschaftliches Verdienst. Im Gegenteil: Ein Wissenschaftler lebt nicht nur davon, dass alle seine Lösungsvorschläge von der wissenschaftlichen Community übernommen werden sondern mindestens ebenso – wenn nicht noch mehr – durch neue Ideen. Und hier kann man in der Tat sagen, dass Ihre Intervention die teilweise schon etwas steril gewordene Debatte um die Wegekostenrechnung deutlich belebt und befruchtet hat. Ich persönlich glaube, dass in dieser Debatte vor allem ein Hinweis von Ihnen bisher nicht genügend gewürdigt worden ist. Nämlich der, dass auch die Periodisierung der Investitionskosten ja im Grunde nichts anderes als eine willkürliche Schlüsselung über die Zeit darstellt, wie es bei jeder Vollkostenrechnung (oder Fully Distributed Cost Rechnung) der Fall ist. Mittlerweile versuchen verschiedene Forscher die Willkürlichkeit der bisher bekannten Vollkostenschlüssel durch neue, aus der kooperativen Spieltheorie entlehnte Konzepte zu durchbrechen. Dies geschieht aber, so weit mir bekannt, noch nicht intertemporal, Ich vermute, dass sich hier ein großes Forschungsfeld auftut.

Das zweite große Gebiet der Verkehrswirtschaft, das Prof. Aberle nachdrücklich beeinflusst hat, ist das der Eisenbahnpolitik, insbesondere im Zusammenhang mit der deutschen Bahnreform. Man darf wohl sagen, dass die Idee der Regionalisierung zum großen Teil in Gießen geboren worden ist. In einem Beitrag aus dem Jahr 1987 mit dem Titel „Öffentlicher Personennahverkehr in der Fläche – organisatorische und finanzpolitische Reformvorschläge“ ist die Grundidee bereits voll entwickelt. Ich zitiere aus einem „Kuppelprodukt“ dieser Arbeit, einem Gastkommentar aus „Der Nahverkehr“ 6/87 (S.6-7), in dem Aberle die Grundgedanken einer von ihm vorgeschlagenen Neukonzeption des ÖPNV in der Fläche erläutert: „Die organisatorische Neuordnung basiert auf der Überlegung, dass Umfang und qualitative Strukturierung des ÖPNV in der Fläche nicht durch übergeordnete zentrale Institutionen festgelegt, sondern *regionalisiert*, also quasi „vor Ort“ von den politischen Entscheidungsträgern, definiert werden. Als solche regionalen Entscheidungsträger können insbesondere Landkreise bzw. Verbände von Kreisen auftreten. Es wäre sinnvoll, den ÖPNV in der Fläche zu einer Pflichtaufgabe der Kreise zu erklären. Die Kreise bzw. Verbände von Kreisen betreiben

selbst keinen ÖPNV, gründen jedoch eine regionale Verkehrsgesellschaft, die ihrerseits Fahrleistungsaufträge an die regionalen ÖPNV-Anbieter erteilt“ „Die regionale Verkehrsgesellschaft ist für die regionale Organisation des ÖPNV zuständig und vereinnahmt auch die öffentlichen Finanzmittel aufgrund der Zuweisungen im vertikalen Länderfinanzausgleich und der Ausgleichzahlungen nach § 45 a PBefG“ Hier sind die Grundzüge der mit der Bahnreform einige Jahre später verwirklichten Regionalisierung schon deutlich vorgezeichnet.

Meine Damen und Herren, lassen Sie mich nun langsam in die Zielgerade dieser Laudatio einbiegen, nicht allerdings ohne noch zwei wichtige Aspekte von Prof. Aberles Schaffen zu würdigen. Über die Lehre habe ich vorhin schon gesprochen. Über die Lehre in Verkehrswirtschaft kann man jedoch nicht reden, ohne gleichzeitig auf das Standardlehrbuch der deutschen Verkehrswirtschaft zu sprechen zu kommen, das unter dem Titel „Transportwirtschaft“ mittlerweile in 4. Auflage erschienen ist, und an dem kein Student und kein Professor vorbeigehen kann (sehr zur Freude des Verlages). Die nächste Auflage ist, soviel ich weiß, schon geplant. Auch das Lehrbuch „Wettbewerbstheorie und Wettbewerbspolitik“, das allerdings etwas weniger umfassend ist als die „Transportwirtschaft“, befindet sich derzeit in 2. Auflage.

Der letzte wichtige Aspekt auf den ich nun zuletzt noch zu sprechen kommen möchte, ist Prof. Aberles Tätigkeit als Mitherausgeber und Chefredakteur der Zeitschrift „Internationales Verkehrswesen“. Diese Zeitschrift ist das zentrale Organ der Deutschen Verkehrswissenschaftlich Gesellschaft (DVWG) und sicherlich die meistgelesene verkehrswissenschaftliche Zeitschrift in Deutschland. Sie wird von Professor Aberle seit Jahren quasi im Ein-Mann-Betrieb herausgegeben, wobei vor allem die Rubriken am Anfang zum großen Teil von ihm selbst geschrieben werden, eine ganz unglaubliche Arbeitsleistung. Ich zitierte oben seine Studenten mit dem Ausdruck „Gerd ist Kult“. „Kult“ ist ganz sicher der Aberle-Kommentar auf der ersten Seite des „Internationalen Verkehrswesens“, der bei den Verkehrswissenschaftlern mittlerweile eine ähnliche Stellung einzunehmen scheint wie früher der berühmte Kommentar von Wolfram Engels auf der letzten Seite der „Wirtschaftswoche“. Das generelle Charakteristikum dieser Kommentare ist ihre prägnante, manchmal natürlich auch pointierte Darstellung (selbst komplizierter Sachverhalte), ihr Mut zu unpopulären Positionen (auch vor den Thronen der Mächtigen), ihre Eloquenz und ihr Witz. Zahllose „Aberlismen“ gehen auf diesen Kommentar zurück, soviel ich weiß auch die berühmte Charakterisierung der Bahn (vor der Reform) als „Selbstbedienungsladen ohne Kasse“. Im Visier dieser Formulierung

waren die Politiker, die meinten die Bahn mit zahllosen politischen Forderungen überlasten zu können und sich dann über hohe Defizite wunderten.

Meine Damen und Herren, ich könnte mit den Verdiensten von Prof. Aberle noch lange weiter fort fahren, etwa mit seiner Herausgeberschaft der Gießener Studien und dem Kreis seiner Schüler, die es inzwischen selbst zu Rang und Namen gebracht haben und von denen sich einige heute hier im Publikum befinden. Irgendwann sollte aber jede Laudatio zum Schluss kommen. Ich habe dafür ein Zitat aus dem „Lob der Torheit“ von Erasmus von Rotterdam ausgesucht. In dieser kleinen, höchst amüsanten Schrift, die auch heute nichts (oder fast nichts) Verstaubtes an sich hat, lobt Erasmus die Torheit, weil viele Aktivitäten noch nicht einmal begonnen würden, wenn nicht die Torheit der Betroffenen dafür sorgte. Und natürlich geht Erasmus dabei auch auf die Gelehrten bzw. die Schriftsteller ein. Was in aller Welt kann einen Gelehrten bewegen, seine mühevollen und oftmals frustrierende Tätigkeit zu verrichten?

„Seinen trügerischen Lohn sucht er in der Anerkennung, die er aber nur bei wenigen findet und die ihn teuer genug zu stehen kommt. Nachtwachen, Schlaflosigkeit,, Schweiß und Qualen gilt es auf sich zu nehmen. Dazu kommt die Zerrüttung der Gesundheit, die äußere Verkümmern, Trübseligkeit oder gar Blindheit, Armut, Neid, Verzicht auf Vergnügungen, vorzeitiges Altern, früher Tod und was dergleichen „Köstlichkeiten“ sind. Für solche Übel glaubt sich der Weise entschädigt, wenn er bei dem einen oder anderen Depp in Gnaden aufgenommen wird.“

Nun, Herr Kollege Aberle, weder Trübseligkeit noch äußere Verkümmern habe ich bisher an Ihnen wahrgenommen, auch nicht Blindheit, Armut, Neid. Auch nicht Verzicht auf Vergnügungen – denn Ihre bloße Tätigkeit scheint Ihnen das schiere Vergnügen zu sein. Und vor allem nicht frühzeitiges Altern. Und dass Sie uns, die wir Ihnen heute den Ehrendoktor verleihen, nicht für Deppen halten, hoffen wir natürlich!

In der Laudatio zitierte Veröffentlichungen von Prof. Aberle:

Aberle, G. (1963): Zur Frage des kalkulatorischen Zinses in der Verkehrswirtschaft, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 34. Jg., S. 98-105.

Aberle, G. (1965): Möglichkeiten und Grenzen preispolitischer Wettbewerbsmaßnahmen der Anbieter von Güterverkehrsleistungen, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 36. Jg., S. 232-244.

Aberle, G. (1966): Die Grundlagen einer ökonomischen Verkehrscoordination unter besonderer Berücksichtigung des Zu- und Ablaufverkehrs der Binnenhäfen, Buchreihe des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln, Band 21, Düsseldorf. (zugl. Dissertation der Universität zu Köln 1965).

Aberle, G. (1969): Verkehrsinfrastruktur, Preispolitik und optimale Verkehrscoordination, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 40. Jg., S. 151-169.

Aberle, G.; Baum, H. (1971): Zur Kritik der Dyopoltheorie von Krelle, in: Zeitschrift für Nationalökonomie, 31. Jg., S. 183-200.

Aberle, G. (1972): Verkehrsinfrastrukturinvestitionen im Wachstumsprozess entwickelter Volkswirtschaften, Buchreihe des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln, Band 27, Düsseldorf.

Aberle, G. (1973): Reaktionshypothesen in Oligopolmodellen und oligopolistisches Marktverhalten, in: Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft, Bd. 129, Heft 3, S. 454-477.

Aberle, G. (1973): Wege zur Sanierung der Eisenbahn. Die Bundesbahn im internationalen Leistungsvergleich (mit Rainer Willeke), Schriftenreihe des Verbandes der Automobilindustrie, Band 14, Frankfurt am Main.

Aberle, G. (1984): Verkehrswissenschaft als Beispielfall dynamischer, interdisziplinärer wirtschaftswissenschaftlicher Forschungsentwicklung, in: S. Klatt (Hrsg.): Perspektiven verkehrswissenschaftlicher Forschung, Festschrift für Fritz Voigt zum 75. Geburtstag, Berlin.

Aberle, G. (1984): Mehr Markt im Verkehr? – Der politische Mut fehlt, in: Wirtschaftsdienst, 64. Jg., S. 584-587.

Aberle, G. (1987): Der ÖPNV in der Fläche, in: Der Nahverkehr, 5. Jg., S. 6-7.

Aberle, G. (1988): Zukunftsperspektiven der Deutschen Bundesbahn, Heidelberg.

Aberle, G. (1989): Verkehrswirtschaft – Ein Infrastrukturbereich im Umbruch, in: Orientierungen, 42. Jg., S. 40-44.

Aberle, G. (1992): Wettbewerbstheorie und Wettbewerbspolitik, 2. Auflage, Stuttgart, Berlin, Köln, ISBN 3-17-011662-2.

Aberle, G., Engel, C. (1992): Verkehrswegerechnung und Optimierung der Verkehrsinfrastrukturnutzung – Problemanalyse und Lösungsvorschläge vor dem Hintergrund der EG-Harmonisierungsbemühungen für den Straßen- und Eisenbahnverkehr (Giessener Studien zur Transportwirtschaft und Kommunikation, Band 6), Hamburg

Aberle, G. (1995): Mobilitätsentwicklung – Beeinflussungspotentiale und ihre Grenzen, in: Hamburger Jahrbuch für Wirtschafts- und Gesellschaftspolitik (Veröffentlichung des HWWA-Institut für Wirtschaftsforschung - Hamburg), 40. Jg., S. 151-170.

Aberle, G., Zeike, O. (2001). ADAC-Studie zur Mobilität: Die Bahnstrukturreform 1994-Erfolg oder Misserfolg?, München

Aberle, G. (2003): Transportwirtschaft - Einzelwirtschaftliche und Gesamtwirtschaftliche Grundlagen, 4. Auflage, München, Wien. ISBN 3-486-27289-6.

Aberle, G. (2003): Rail Policy and Rail Subsidies – an endless history with weak results, in: European Conference of Ministers of Transport (ECMT) (Hrsg.): Fifty Years of Transport Policy - Successes, Failures and New Challenges, Paris, S. 19-42. ISBN: 92-821-0313

Ein ausführliches Literaturverzeichnis von Prof. Aberle findet sich unter
<http://www.uni-giessen.de/ma/pub/Aberle/>

SEIT 1998 SIND FOLGENDE DISKUSSIONSBEITRÄGE ERSCHIENEN:

- 1/1998 Röhl, Klaus-Heiner: Gewerbeflächenmanagement in Agglomerationsräumen - Institutionelle Lösungsansätze und die Einflußmöglichkeiten der Regionalplanung**
- 2/1998 Bröcker, Johannes und Frank Richter: Entwicklungsmuster ostdeutscher Stadtregionen nach 1945**
- 3/1998 Bröcker, Johannes: Welfare Effects of a Transport Subsidy in a Spatial Price Equilibrium**
- 4/1998 Bröcker, Johannes: Spatial Effects of Transeuropean Networks: preliminary results from a spatial computable general equilibrium analysis**
- 5/1998 Bröcker, Johannes: Spatial Effects of Transport Infrastructure: The Role of Market Structure**
- 1/1999 Bröcker, Johannes und Martin Schneider: How does Economic development in Eastern Europe affect Austria's regions? A multiregional general equilibrium framework**
- 2/1999 Richter, Frank: Ökonomische Hintergründe der Verwaltungsreform von 1952 in der DDR**
- 1/2000 Röhl, Klaus-Heiner: Die Eignung der sächsischen Agglomerationsräume als Innovations- und Wachstumspole für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes**
- 2/2000 Röhl, Klaus-Heiner: Der Aufbau der ostdeutschen Infrastruktur und sein Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung in Sachsen**
- 3/2000 Kummer, Sebastian; Mating, Anette; Käsbauer, Markus; Einbock, Marcus: Franchising bei Verkehrsbetrieben**
- 4/2000 Westphal, Jan R.: Komplexitätsmanagement in der Produktionslogistik**
- 5/2000 Röhl, Klaus-Heiner: Saxony's Capital Dresden – on the Way to become Eastern Germany's first "Innovative Milieu"?**
- 6/2000 Schramm, Hans-Joachim: Electronic Commerce im Lebensmitteleinzelhandel - Auswertung einer Konsumentenbefragung im Großraum Dresden**
- 1/2001 Schramm, Hans-Joachim; Veith, Elisabeth: Schwerlasttransport auf deutschen Straßen, Ergebnisse einer Befragung deutscher Schwerlasttransportunternehmen**

- 2/2001 Schramm, Hans-Joachim; Eberl, Katharina: Privatisierung und Going Public von staatlichen Eisenbahnunternehmen - Versuch eines adaptiven Vergleichs zwischen Japan und Deutschland
- 1/2002 Kummer, Sebastian; Schmidt, Silvia: Methodik der Generierung und Anwendung wertorientierter Performance-Kennzahlen zur Beurteilung der Entwicklung des Unternehmenswertes von Flughafenunternehmen
- 2/2002 Wieland, Bernhard: Economic and Ecological Sustainability - The Identity of Opposites?
- 1/2003 Freyer, Walter; Groß, Sven: Tourismus und Verkehr - Die Wechselwirkungen von mobilitätsrelevanten Ansprüchen von touristisch Reisenden und Angeboten (touristischer) Transportunternehmen
- 2/2003 Stopka, Ulrike; Urban, Thomas: Implikationen neuer Vertriebs- und Distributionsformen auf das Customer Relationship Management und die Gestaltung von virtuellen Marktplätzen im BtoC-Bereich
- 1/2004 Hoppe, Mirko; Schramm, Hans-Joachim: Use of Interorganisational Systems - An Empirical Analysis
- 2/2004 Wieland, Bernhard; Seidel, Tina; Matthes, Andreas; Schlag, Bernhard: Transport Policy, Acceptance and the Media
- 1/2005 Brunow, Stephan; Hirte, Georg: Age Structure and Regional Income Growth
- 2/2005 Stopka, Ulrike; Urban, Thomas: Erklärungsmodell zur Beurteilung der betriebswirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit des Kundenbeziehungsmanagements sowie Untersuchung zur Usability von Online-Angeboten im elektronischen Retailbanking
- 3/2005 Urban, Thomas: Medienökonomie
- 4/2005 Urban, Thomas: eMerging-Media: Entwicklung der zukünftigen Kommunikations- und Medienlandschaft
- 1/2006 Wieland, Bernhard: Special Interest Groups and 4th Best Transport Pricing
- 2/2006 Ammoser, Hendrik; Hoppe, Mirko: Glossar Verkehrswesen und Verkehrswissenschaften
- 1/2007 Wieland, Bernhard: Laudatio zur Verleihung der Ehrendoktorwürde an Herrn Prof. Dr. rer. pol. habil. Gerd Aberle

