

Univ.-Prof. Dr.-Ing. habil. Günter H. Hertel  
Ingenieurbüro/Innovations-, Qualitäts- und BusinessExcellence-Management (IBH)  
Straße des Friedens 39  
01723 Kesselsdorf bei Dresden  
mailto: Guenter.H.Hertel\_IBH@web.de



## **Prof. Karl Gerhart Potthoff, der Nestor der Verkehrsströmungslehre wird 110 Jahre alt – zur Dresdner Schule der Verkehrswissenschaften \*)**

1. Zum 110. Geburtstag des Nestors der Verkehrsströmungslehre
2. Die Stochastik in der Verkehrsströmungslehre ist tot – es lebe die Stochastik
3. Was bleibt?
4. Absolventen der Hochschule für Verkehrswesen und der Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“ begehrt und überall präsent
5. Potthoff – ein Überlebenskünstler? Eine „Anekdote“, wie sie in „Tälern der Ahnungslosigkeit“ auftreten kann
6. Epilog
7. Info-Kasten (Vita des Autors, Verweis auf Vorlass)

### **1. Zum 110. Geburtstag des Nestors der Verkehrsströmungslehre Karl Gerhart Potthoff**

(\*09.05.1908 in Frankenthal/Sachsen, †25.09.1989 in Dresden/Sachsen) (Abb. 1).

Das Gebäude der Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“ der Technischen Universität Dresden trägt den Ehrennamen „Potthoff-Bau“. Die Dresdner Schule der Verkehrswissenschaften trägt seinen Ruf weiter über die Elbestadt hinaus.

Karl Gerhart Potthoff wurde noch in das zweite deutsche Kaiserreich hineingeboren, sieht als Heranwachsender bereits die Urkatastrophe des 20. Jahrhunderts, erlebt diesen 1. Weltkrieg und seine Folgen in anschließender Hungersnot, Inflation, politischen Straßenkämpfen, Zerfall der Sitten und den Aufstieg des Nationalismus. Aber er lässt sich weder im nationalsozialistischen Reich noch in 4 ½-jähriger sowjetischer Kriegsgefangenschaft korrumpieren. Er bleibt zeitlebens der Bürger und Wissenschaftler Gerhart Potthoff – auch in der DDR wird er nicht "Genosse Potthoff".

Gerhart Potthoff erlebt die Vereinigung der beiden deutschen Staaten nicht mehr. Freilich war und ist er weit vor der politischen Wende nicht nur im gesamten Deutschland, sondern auch in vielen, zumindest europäischen Ländern bekannt, durch sein 5-bändiges Werk „Verkehrsströmungslehre“ (siehe Potthoff: „Verkehrsströmungslehre Bd. 1 bis 5“ [2] - [6]) berühmt und von Wissenschaftlern wie Schülern verehrt (Abb. 2).

Gerhart Potthoff kann die institutionelle und personelle Erneuerung der sächsischen Hochschullandschaft nicht mehr begleiten, wie er es mit Sicherheit getan hätte. Er nimmt wachen Anteil, praktisch bis zum letzten Moment seines irdischen Lebens, geachtet als Mensch, gefragt als Wissenschaftler, verehrt als väterlicher Begleiter seiner Mitarbeiter, Schüler, Studenten und Alumni.

Der Autor ist sich sicher, dass er die Gründung der neuen Fakultät für Verkehrswissenschaften „Friedrich List“ an der TU Dresden im Jahre 1992, der ersten Fakultät mit Eigennamen an dieser Alma Mater, begrüßt hätte (vgl. Bild 3).

Gerhart Potthoff studierte von 1927 – 1932 Bauingenieurwesen an der TH Dresden und absolvierte anschließend eine 3-jährige Ausbildung zum Regierungsbaumeister. Als seinen wichtigsten Lehrer nennt er **Professor Wilhelm Müller d. Ä.** (1882 – 1956). Mit ihm, Potthoffs Lehrer an der TH Berlin-Charlottenburg, der späteren TU Berlin, erklärt sich auch die enge wissenschaftliche und persönliche Bindung der Dresdner Schule der Verkehrswissenschaften mit der Aachener. Prof. Müller d. Ä. lieferte die Denkmuster und mit seinem Werk „Die Fahrdynamik der Verkehrsmittel“ auch eine wesentliche wissenschaftliche Methodologie der Eisenbahnbetriebswissenschaften quasi über das Kriegsende und Teilung Europas hinweg von

Dresden über Berlin-Charlottenburg nach Aachen. Müller wurde der erste Direktor des Verkehrswissenschaftlichen Instituts an der RWTH Aachen nach dem II. Weltkrieg, gefolgt von dessen Schülern **Professor Hermann Nebelung** und ab 1975 **Professor Wulff Schwanhäußer**, der sich als Schüler Potthoffs bezeichnet, obwohl er nie eine Vorlesung Potthoffs hörte. Sein Nachfolger **Prof. Ekkehard Wendler** (\*19. November 1965; † 28. November 2011) vereinigt die Dresdner Schule (Schüler des Autors) und die Aachener (Schüler Prof. Schwanhäußers) in seiner bis heute unübertroffenen Dissertation [11].

Potthoff entscheidet sich nach dem Studium zunächst nicht für eine wissenschaftliche Laufbahn, sondern für die raue Praxis der Eisenbahn. So lebt er vor, was er später von seinen Mitarbeitern und Schülern erwartet und in Studienprogramme gießt: Potthoff nimmt ab 1932 eine dreijährige Ausbildung zum Regierungsbaumeister am Betriebsamt 3 der Reichsbahndirektion Dresden auf. Hier arbeitet er u. a. als Bauführer beim Auflassen des Oberauer Tunnels an der Eisenbahnstrecke Leipzig-Dresden und berichtet darüber im "Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens" Berlin 90 (1936), S. 178 – 183 (Nr. 1 seiner handgeschriebenen Bibliographie [12], in [1] erstmals veröffentlicht).

Trotz praktischer Beanspruchung als Regierungsbaumeister bleibt Potthoff wissenschaftlich hellwach. Seine Dissertation über Fahrzeitermittlung von Eisenbahnfahrzeugen, die er 1939 an der TU Berlin-Charlottenburg verteidigt, steht noch ganz im Forschungsfeld seines Lehrers Wilhelm Müller d. Ä. Potthoff entwickelt sein wissenschaftliches Forschungsfeld weiter und habilitiert sich 1942 an der TH Berlin-Charlottenburg mit einer Arbeit über Anlaufsteigungen bei Ablaufanlagen, die ebenfalls im "Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens" Berlin 97 (1942), S. 165 – 175 publiziert wird [12].

In den Jahren 1939 – 1941 ist er als Leiter des Reichsbahn-Betriebsamt Böhmisches Leipa (Česka Lipa) tätig; kriegsbedingt wird er 1941 – 1945 Dezernent in der Reichsbahndirektion Oppeln/Oberschlesien. Erstaunlich in Zeit und Komplexität: Potthoff wirkt synchron zu seinen praktischen Tätigkeiten als ambitionierter Hochschullehrer. In den Jahren 1943 – 1945 ist er zum Honorarprofessor für Erdbau und Fahrdynamik an der Technischen Hochschule Breslau berufen – erneut eine Verbreiterung seiner wissenschaftlichen Lehr- und Forschungstätigkeit. Im Zeitraum 1942 bis 1944 entstehen die wissenschaftlichen Publikationen Nr. 8 bis 21 (nach eigenhändiger Publikationsliste, siehe [1]) – ein erstaunliches Ergebnis, in den drei letzten Kriegsjahren!

Obwohl nicht im militärischen Dienst, kommt Potthoff – weil in Eisenbahner-Uniform – in sowjetische Kriegsgefangenschaft. In dieser Zeit erlernt er die russische Sprache, die er leidlich nutzt, um später sowohl die Korrespondenz zu sowjetischen Hochschulen mit verkehrswissenschaftlichen Disziplinen zu führen als auch den Aufbau der Forschungs- und Lehr-Infrastruktur an der Technischen Hochschule in Dresden zu forcieren, an die er im Sommer 1950 zum Professor mit Lehrauftrag und ein Jahr später (1951) zum Professor mit Lehrstuhl für Betriebstechnik der Verkehrsmittel berufen wird.

Der parteilose Gerhart Potthoff übernimmt in der – auch durch seinen maßgeblichen Einfluss – im Jahr 1952 gegründeten Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“ Dresden die Ämter des Prorektors für Forschungsangelegenheiten und des Dekans der Fakultät Verkehrstechnik ein.

Potthoff bleibt auf Lebenszeit „seiner“ Hochschule verbunden und prägt sie. Er verantwortet als langjähriger Dekan die Fakultät Verkehrstechnik (1952 – 1956 und 1962 – 1966), gründet den breiter aufgestellten Lehr- und Forschungsverbund von Lehrstühlen und Instituten unter dem programmatischen, fast schon visionären Schirm „Technische Verkehrskybernetik“ und bleibt

auch nach seiner Emeritierung im Jahre 1973 ein beliebter, agiler und stets präsenter Hochschullehrer bis zu seinem Ableben im September des Jahres 1989.

## 2. Die Stochastik in der Verkehrsströmungslehre ist tot – es lebe die Stochastik

Unter maßgeblichem Einfluss Potthoffs entwickelte sich die Eisenbahn- und Verkehrsbetriebswissenschaft von einer deskriptiven (deterministischen, beobachtenden, die Verkehrsvorgänge durchleuchtenden) zu einer modellbasierten Disziplin, deren geistiger Vater wohl **Philip M. Morse** war [11]. Mit Potthoffs Emeritierung waren die wesentlichen Grundlagen der stochastischen Modellierung von Verkehrsvorgängen gelegt.

Aber es gab keinen direkten Nachfolger Potthoffs. Vielmehr erfolgte ein Rückfall in kleinteilige, elementar-deterministische Raum-Zeit-Analysen, die einzelne Elemente des Verkehrssystems beleuchteten, aber zunehmend das Gesamtsystem aus dem Auge verloren.

Der Autor kann sich einer Begebenheit etwa im Jahre 1986 erinnern, in der seine und die Arbeiten an der RWTH Aachen zur stochastischen Modellierbarkeit von Fahrplan-Erstellungsprozessen und -qualitäten mit heftiger Kritik sowohl von deutschen als auch von sowjetischen Vertretern des Determinismus kommentiert wurden.

Diese Phase überdauerte das Ende der DDR zum Glück nicht. Heute erleben Potthoffs Gedanken und die in den 1990ern wiederbelebte Dresdner Schule der Verkehrswissenschaften nicht nur ihre Renaissance, sondern allerorten ihre Weiterentwicklung: In Aachen mit Prof. Nießen, in Braunschweig mit Prof. Pacht, in Darmstadt mit Prof. Oetting, in Stuttgart mit Prof. Martin (Pacht und Martin sind Schüler des Autors). Sie nutzen auch die Weiterentwicklungen der Bedienungstheorie im Verkehrswesen [8] als Standardwerk.

## 3. Was bleibt?

- Potthoff als Vorbild
  - **Potthoffs akademisches Ethos** ist ein ausgesprochen human-zentriertes. Studenten, Mitarbeiter, Kollegen sind ihm Familie wie zu Führende. Mit sanfter Sprache und fester Kraft führte er sie, die Studenten, Mitarbeiter und Kollegen. Überzeugungskraft resultierte bei ihm aus innerem Wertekanon und äußerer Haltung.
    - Individuell und persönlich war seine Kommunikation.
    - Begreifbar und anfassbar seine akademische Lehre und seine wissenschaftlichen Forschungsergebnisse (siehe Bild 4 – sein bis heute "gültiges" **Tafelbild**)
    - Anspruchsvoll und nachhaltig die Betreuung der wissenschaftlichen Arbeiten seiner Mitarbeiter und Schüler
    - Fordernd und zugleich fördernd seine wissenschaftlichen Analysen und wissenschaftspolitischen Verlautbarungen
- Potthoffs stochastische Modellierung von Verkehrsvorgängen
  - Mit dem grundlegenden Nachweis der Zweckdienlichkeit stochastischer Modellierung von Verkehrsvorgängen wurden und werden immer neue Innovationen in die Eisenbahnbetriebswissenschaft kreiert. Ein Ende ist nicht abzusehen.
- Potthoffs Verkehrsmaßlehre
  - Die zeitlos gültige Verkehrsmaßlehre Potthoffs ist bis heute in ihrer Bedeutung verkannt. Mit den Grundgrößen Verkehrsmenge, -weg und -zeit werden weitere Größen abgeleitet (Verkehrstromstärke, -Geschwindigkeit, -Arbeit, -Leistung, -Dichte, -Qualität, -Wirkungsgrad, -Energie, ...), die weit über die ursprünglichen physikalischen Indikatoren für Verkehrssysteme hinausreichen.
  - **Ein Blick in den „Klassiker“ Potthoff tut auch heute not und gut!**

#### 4. Absolventen der Hochschule für Verkehrswesen und der Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“ begehrt und überall präsent

- Der Autor wirkte als Vice President Research & Technology der DaimlerChrysler AG u. a. als Key Account Manager für die AEG-Elektrifizierungs-Geschäftseinheit in Frankfurt/Main. Es war wohl 1998, als er von den ca. 30 anwesenden Führungskräften erfuhr, dass mehr als die Hälfte Absolventen der Dresdner Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“ (HfV) seien.
- Bereits unmittelbar nach 1989 konnte man beobachten, ob und wie Absolventen der HfV im Wettbewerb mit ihren Kollegen aus den klassischen Studiengängen des Bau-, Elektro-, Maschinenbau-Ingenieurs der alten Bundesrepublik um begehrte Arbeitsplätze bei den damals noch beiden deutschen Bahnen (DR und DB) sich arrangieren werden. **Ekkehard Wendler**, damals frisch gebackener Absolvent der Dresdner HfV, später **Professor in Aachen** schrieb am 20.01.1992: Derzeit tobe ein Kampf um die "Kompetenzen" der HfV-Absolventen, und er rät mir (als damaligen Prorektor der HfV), die Absolventen der Technischen Verkehrskybernetik als Bauingenieure zu bezeichnen, damit sie kompatibel würden [13]. Obwohl die HfV abzuwickeln war, haben wir zum Glück diese Anpassung nicht machen müssen. Im Gegenteil...
- **Prof. Jörn Pacht** schrieb am 22.12.2017 nach Empfang von [1]: „Sie erwähnten die erstaunliche Zahl an Universitätslehrstühlen, die heute mit Leuten besetzt sind, die aus der von Potthoff begründeten "Dresdner Schule der Verkehrswissenschaft" hervorgingen. Auch in der Praxis trifft man überall auf Absolventen der HfV oder der Fakultät Verkehrswissenschaften der TU Dresden. Es gibt wohl kaum ein anderes Beispiel aus der jüngeren Wissenschaft, dass ein einzelner Professor mit der von ihm begründeten "Dresdner Schule" ein Lehr- und Forschungsgebiet über die politischen Systemgrenzen hinweg derart nachhaltig prägte. Dass ich heute nicht nur Hochschullehrer, sondern seit über zehn Jahren Studiendekan eines Verkehrsstudiengangs bin, der seit diesem Jahr übrigens auch an der TU Braunschweig die Bezeichnung Verkehrsingenieurwesen trägt, wäre ohne Potthoff nie möglich geworden....“ [13]

#### 5. Potthoff – ein Überlebenskünstler? Eine „Anekdote“, wie sie in „Tälern der Ahnungslosigkeit“ auftreten kann

Im Zusammenhang mit der Aussendung des Sonderdrucks von [1] Ende des Jahres 2017 erhielt der Autor zahlreiche Resonanzen, durchweg Potthoff würdigende und die Mühe der Ausarbeitung anerkennende. Sie sind teilweise oben angeführt.

Es gab nur eine kritische Bemerkung: „*Er (der Artikel) zeigt die sehr interessante Biographie eines Wissenschaftlers, dem es offenbar gelungen ist, über mehrere Systemwechsel hinweg fast ungebrochen Karriere zu machen. Da würde man gerne mehr wissen.*“ Der den Sonderdruck an das Archiv einer ausländischen Universität vermittelnde österreichische Professor zitiert genüsslich seinen Vater (ca. 1890 – 1953). Um 1950 habe er gesagt: "Von 1934 bis 1938 bin ich nicht gesessen, 1938 bis 45 hab' ich überlebt, und nach 1945 haben's mich auch nicht eingesperrt. Ich muss einen miesen Charakter haben." [13]

#### 6. Epilog

„...Wir werden in der wissenschaftlichen Erkenntnis umso vollkommener und glücklicher sein, je mehr wir uns diesem Ideal des Zurücktretens der Person hinter der Aufgabe nähern. Das hat zur Voraussetzung, dass wir uns dankbar unserer Vorgänger und Lehrer erinnern, dass wir gern und großzügig mit den Zeitgenossen zusammenarbeiten und dass wir versuchen, unsere Erkenntnisse auf

Schüler zu übertragen. Dann braucht uns um die Zukunft der Transporttheorie nicht bange zu sein.“ (Potthoff in [7]).

Gleichwohl ist ein persönlicher Dank unbedingt notwendig: Dass uns der wissenschaftliche Zugang zu Potthoffs Werk, Leben und Ethos heute so unkompliziert möglich ist, verdanken wir der sorgfältigen Pflege seines Nachlasses im Universitätsarchiv der TU Dresden, besonders Frau Angela Buchwald, Diplomlehrerin und Facharchivarin.

\*) Eine ausführliche Würdigung des Lebens und Wirkens Karl Gerhart Potthoffs mit einem Nachwort seines Sohnes Dr. Helfried Potthoff erschien mit Günter H. Hertel „Karl Gerhart Potthoff – ein Leben in Sachsen, Schlesien und Böhmen: Ein Werk, die Verkehrsströmungslehre, für die gesamte Welt, seinem 110. Geburtstag gewidmet“ in Schriften der Sudetendeutschen Akademie der Wissenschaften und Künste, Band 37, München 2017, S. 195 – 222. Volltext online: <http://www.sudetendeutsche-akademie.eu/Bd37/Hertel.pdf>; <http://www.sudetendeutsche-akademie.eu/pubjah.htm> [1]

## Quellen:

- [1] Hertel, Günter H. (2017): „Karl Gerhart Potthoff – ein Leben in Sachsen, Schlesien und Böhmen: Ein Werk, die Verkehrsströmungslehre, für die gesamte Welt, seinem 110. Geburtstag gewidmet“ in Schriften der Sudetendeutschen Akademie der Wissenschaften und Künste, Band 37, München 2017, S. 195 – 222. Volltext online: <http://www.sudetendeutsche-akademie.eu/Bd37/Hertel.pdf>; <http://www.sudetendeutsche-akademie.eu/pubjah.htm>
- [2] Potthoff, Gerhart (1962 – 1980): „Verkehrsströmungslehre“, Band 1: „Die Zugfolge auf Strecken und in Bahnhöfen“, Berlin, transpress 1. Auflage 1962, 2. Auflage 1970, 3. Auflage 1980
- [3] Potthoff, Gerhart (1963 – 1977): „Verkehrsströmungslehre“, Band 2: „Betriebstechnik des Rangierens“, Berlin, transpress 1. Auflage 1963, 2. Auflage 1968, 3. Auflage 1977
- [4] Potthoff, Gerhart (1965 – 1970): „Verkehrsströmungslehre“, Band 3: „Die Verkehrsströme im Netz“, Berlin, transpress 1. Auflage 1965, 2. Auflage 1970
- [5] Potthoff, Gerhart (1972): „Verkehrsströmungslehre“, Band 4: „Analyse von Verkehrssystemen“, Berlin, transpress 1972
- [6] Potthoff, Gerhart (1965 – 1969): „Verkehrsströmungslehre“, Band 5: „Die Bedienungstheorie im Verkehrswesen“, Berlin, transpress 1. Auflage. 1965, 2. Auflage 1969
- [7] Potthoff, Gerhart (1984): „Zum Stand der Transporttheorie“, Vortrag zum 4. Absolvententreffen des Absolventenjahrgangs 1955 – 1959 der Fachrichtung Eisenbahnbetrieb der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“ am 19.10.1984. Das Manuskript des Vortrags liegt im Universitätsarchiv der TU Dresden und wurde im Jahre 2010 posthum in geringer Auflage veröffentlicht: „Die Eisenbahnbetriebsstudenten 1955 – 1959 und ihr Hochschullehrer Professor Potthoff. Rückblick und Erinnerungen über Studienzeit, persönliche Kontakte, berufliche Entwicklungen und Absolvententreffen der Studenten des Studienjahrgangs Eisenbahnbetrieb 1955 – 1959 der ehemaligen Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“ Dresden“ (ohne ISBN). Herausgegeben von: Dr.-Ing. Ulrich Rabe unter Mitarbeit von Dipl.-Ing. Edith Krannich, Prof. Dr.-Ing. habil. Werner Schnabel und Dr.-Ing. Günter Sonntag (siehe [12])
- [8] Fischer, Klaus und Hertel, Günter H. (1990): Bedienungssysteme im Transportwesen. Grundlagen und Anwendungen der Bedienungstheorie. transpress-Verlagsgesellschaft mbH Berlin. ISBN 3-344-00342-9.
- [9] Hertel, Günter H. (1992) (Hrsg.): „Festschrift zur Gründung der Fakultät für Verkehrswissenschaften „Friedrich List“ an der Technischen Universität Dresden 1992“, Universitätsarchiv der TU Dresden.
- [10] Morse, Philip M.: „Queues, Inventories and Maintenance. The Analysis of Operational Systems with Variable Demand and Supply“. Operational Research Society of America, Band 1, 1958. Exemplar mit kritischen Kommentierungen Potthoffs, seines Oberassistenten Dr. Hochsteiner und des Autors als Teil des Vorlasses des Autors an das Universitätsarchiv übergeben.
- [11] Wendler, Ekkehard: „Analytische Berechnung der planmäßigen Wartezeiten bei asynchroner Fahrplankonstruktion“. Dissertation, RWTH Aachen. Verkehrswissenschaftliches Institut: Veröffentlichungen des Verkehrswissenschaftlichen Instituts der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule Aachen; H. 55. Kurzfassung: <http://www.via.rwth-aachen.de/schriftenreihe.php#srbox12>;
- [12] Nachlass Prof. Gerhart Potthoff im Universitätsarchiv der TU Dresden: [https://tu-dresden.de/ua/ressourcen/dateien/findbuecher-und-bestaende/integrierte-einrichtungen/findbuch\\_nl\\_potthoff](https://tu-dresden.de/ua/ressourcen/dateien/findbuecher-und-bestaende/integrierte-einrichtungen/findbuch_nl_potthoff)
- [13] Vorlass Univ.-Prof. Dr.-Ing. habil. Günter H. Hertel im Universitätsarchiv der TU Dresden: <https://tu-dresden.de/ua/archiv-bestaende/nachlaesse-der-tu-dresden/nachlaesse-h-k>

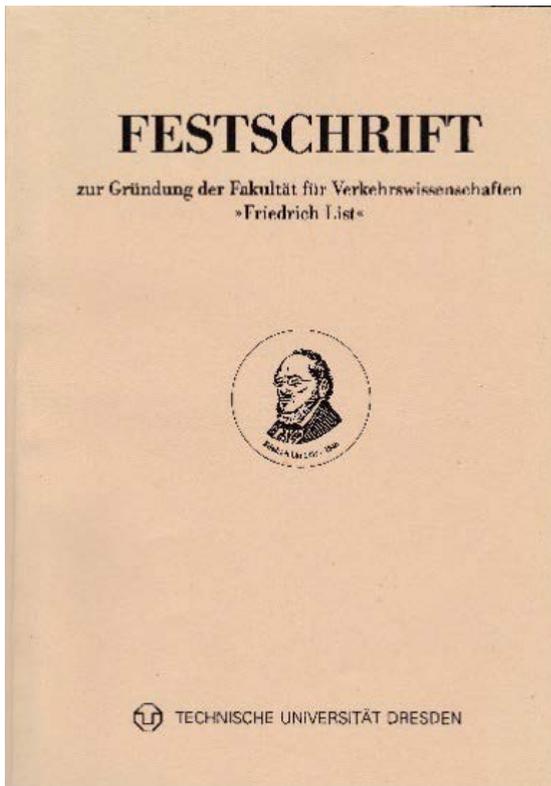
Bilder:



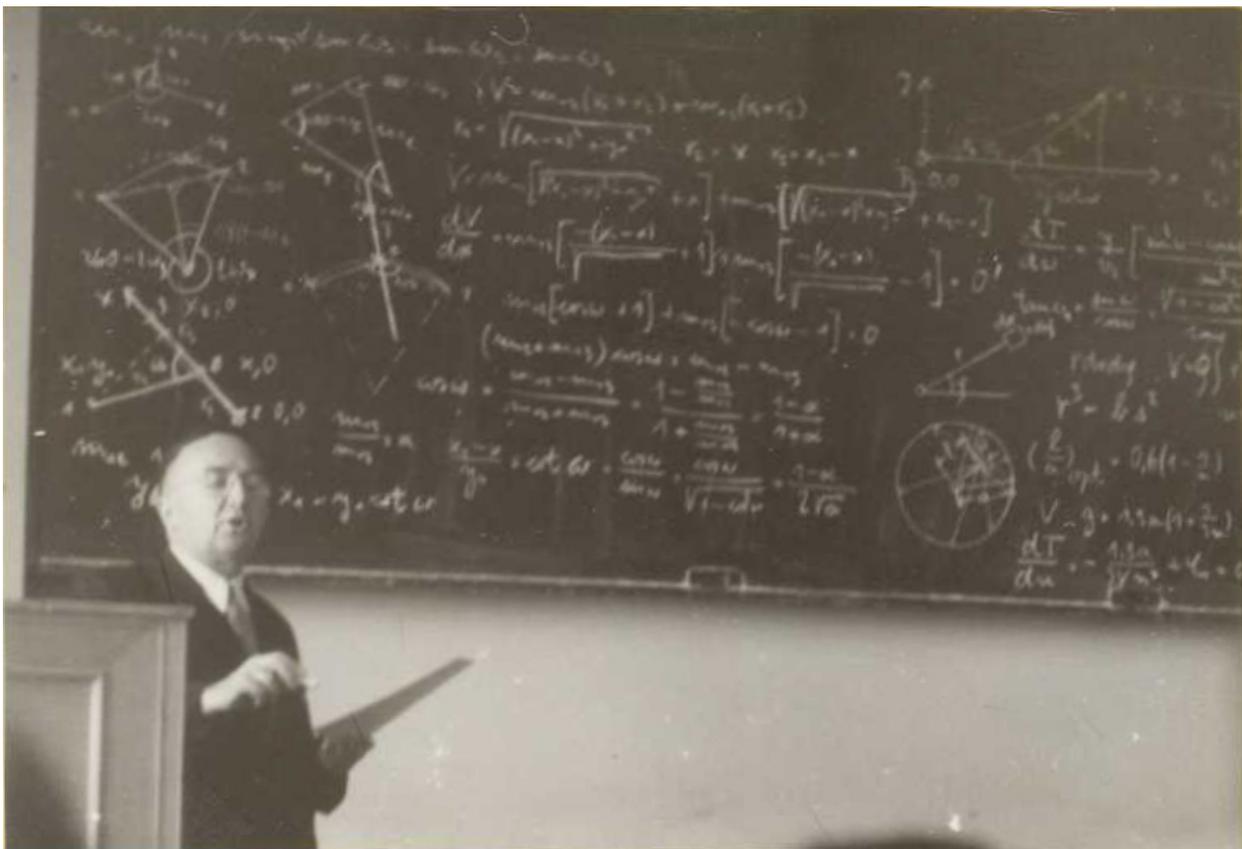
Bild 1: Karl Gerhart Potthoff \*09. Mai 1908 in Frankenthal/Sachsen; † 25.09.1989 in Dresden (Foto: [12; 1955\_6.1.\_271b])



Bild 2: Übersicht über Potthoffs wichtigste Monografien (Bildquelle: Hertel, Günter H. [1])



*Bild 3:* Festschrift zur Gründung der Fakultät für Verkehrswissenschaften „Friedrich List“ an der Technischen Universität Dresden (Hrsg. Prof. Dr.-Ing. habil. Günter H. Hertel 1992) – [13]



*Bild 4:* Potthoff während einer Vorlesung am 14.05.1959 (Tafelbild1\_potthoff. Fotoautor Dr. Ulrich Rabe, Student Matrikel „Eisenbahnbetrieb“ (Be) 1954 – 1959 bei Potthoff. Genehmigung des Fotoautors für Veröffentlichung am 20. Mai 2009 erhalten.) [12]

**Info-Kasten (Vita des Autors, Verweis auf Vorlass):**

Autor:

Univ.-Prof. Dr.-Ing. habil. Günter H. Hertel

Schüler (1966 – 1971) und mittelbarer Nachfolger Potthoffs ab 1992

Prorektor für Forschung und wissenschaftlichen Nachwuchs der Hochschule für Verkehrswesen

„Friedrich List“ 1991 – 1992 und Beauftragter für deren Abwicklung

Gründungsdekan bzw. Dekan der Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“ der TU Dresden  
1992 – 1996

Inhaber des Lehrstuhls Verkehrsströmungslehre und -Systemtheorie an der Fakultät

Verkehrswissenschaften „Friedrich List“ der TU Dresden (1992-1996)

Vice President Research & Technology (1996 – 2006) bzw. Vice President Corporate Quality

Management der DaimlerChrysler AG (2000 – 2002)

Berater und Auditor für Qualitätsmanagementsysteme an Universitäten und Hochschulen in Asien  
und Europa seit 2007

CEO & Präsident des Europäischen Instituts für Postgraduale Bildung EIPOS an der TU Dresden 2007 –  
2010

o. Univ.-Prof. für Managementwissenschaften an der Palacký-Universität

Olomouc/Olmütz/Tschechien 2011 – 2016

Freiberuflicher Professor für Managementwissenschaften an deutschen und ausländischen

Universitäten und Hochschulen seit 2011.

Inhaber des Ingenieurbüros IBH für Innovations-, Qualitäts- und BusinessExcellence-Management seit  
2007

Vorlassgeber seines wissenschaftlichen und wissenschaftspolitischen Archivs an das  
Universitätsarchiv der TU Dresden seit 2018.