

Professor Dr.-Ing. habil. Dr.-Ing. E.h. Manfred Zschweigert

**FESTVERANSTALTUNG 20 JAHRE VOLLUNIVERSITÄT
16. Januar 2014 - Festsaal**

Vortrag

Die Überleitung der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“ Dresden in die Strukturen der heutigen Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“ an der Technischen Universität Dresden

Begrüßung

Herr Ministerialdirigent Werner,
Magnifizenzen,
Spektabilitäten,
meine Damen und Herren,

lassen Sie mich zunächst einen kurzen Abriss der Entwicklung der Verkehrswissenschaften in Dresden geben, um die heutige Situation besser verstehen zu können.

Die Verkehrswissenschaft kann in Dresden auf eine wahrlich lange Tradition zurückblicken.

Als einer der ersten universellen Verkehrsingenieure ist schon Andreas Schubert zu nennen, der als Professor an der Technischen Bildungsanstalt (TBA) in Dresden wirkte und unter anderem Theorien zu steinernen Bogenbrücken, zur Konstruktion von Dampfschiffen und Dampfmaschinen (Saxonia) und dazu Lehre und Forschung im Bereich Bauingenieurwesen und Maschinenbau betrieb.

1869 erhielt Professor Köpcke den Folgelehrstuhl für Verkehrsbauwesen. Sein Name steht vor allem für das „Blaue Wunder“ in Dresden und die 2. Elbebrücke in Riesa. Er wiederum wurde 1873 von Professor Otto Mohr, der dann vor allem als Baustatiker bekannt wurde, abgelöst.

Mit Bildung der Königlichen Sächsischen Technischen Hochschule (TH) verbreiterte und intensivierte sich das Angebot im Verkehrsbauwesen, Wasserbau, Maschinen- und Fahrzeugbau und auch das Eisenbahnsicherungs- und Fernsprechwesen fanden eine Heimstatt. Daneben wurde 1918 ein Institut für Kraftfahrwesen gegründet, womit der rasanten Entwicklung des Straßenverkehrs entsprochen wurde.

1934 kam Professor Reingruber an die TH und erhielt den nunmehr umgewidmeten Verkehrsbaulehrstuhl mit der Bezeichnung „Lehrstuhl für Eisenbahn- und Verkehrswesen“. Nach dem 2. Weltkrieg wirkte dieser wieder als Lehrstuhlinhaber und zudem als (parteiloser) Verkehrsminister in der 1. DDR-Regierung bis 1953. Er konnte somit wesentlichen Einfluss auf die Gründung der lang angestrebten Fakultät für Verkehrswissenschaften nehmen, die endlich 1950 nach langem Bemühen erfolgte und zu der bald Professor Potthoff mit dem Lehrstuhl für Betriebstechnik der Verkehrsmittel gehörte, der die Verkehrswissenschaft entscheidend mitprägte und weiterentwickelte.

1951 erfolgte die Grundsteinlegung für das Fakultätsgebäude in der Hettnerstraße, in das unsere neu gegründete Fakultät 1992 wieder einziehen konnte und das heute den Namen „Gerhart-Potthoff-Bau“ trägt.

Mit dieser Fakultätsgründung 1950 und der Absicht, sich so einer neuen komplexen Sicht der verkehrswissenschaftlichen Aufgabenstellung zu widmen, wurde erstmals in Deutschland ein völlig neuer Weg beschritten.

Meine Damen und Herren,

der jungen DDR wurden enorme Aufbauleistungen abverlangt. Das betraf entscheidend das durch Krieg und Reparationen zerrüttete Verkehrswesen. Vor allem fehlte es an akademisch ausgebildeten Führungskräften. Den Bedarf konnte die junge Fakultät nicht im Geringsten decken. Wiederum unter maßgeblichem Einfluss von Professor Reingruber wurde 1952 die Fakultät Verkehrswissenschaften aus der TH herausgelöst und damit zur Keimzelle der neu gegründeten Hochschule für Verkehrswesen.

Übrigens habe ich 1954/55 noch Vorlesungen bei Professor Reingruber gehört. Er repräsentierte den Schlag Professor, den man eigentlich nur noch aus Anekdoten kennt. So war seine Autorität in jeder Vorlesung zu spüren. Er verstand es, diese fast theatralisch zu inszenieren. Jede nicht besuchte Vorlesung war für uns Studenten weniger ein Erkenntnis-, denn ein Erlebnisverlust.

Die wissenschaftliche Profilierung der Hochschule geschah zielstrebig. Bereits im Studienjahr 1953/54 gab es 3 Fakultäten, bald waren es 6.

Daneben konnte eine umfangreiche Wissenschafts- und Forschungstätigkeit aufgenommen werden. Die wissenschaftliche Zeitschrift der HfV und die 2-jährlich stattfindenden international angelegten, überaus ergiebigen Verkehrswissenschaftlichen Tage waren ein beredtes Beispiel dafür.

Zum 10. Jahrestag der HfV 1962 wurde dieser Einrichtung der Ehrenname „Friedrich List“ verliehen. Friedrich List wurde wohl in der DDR als Vorkämpfer und Wegbereiter für ein einheitliches deutsches Eisenbahnsystem gesehen, aber vor allem für seine Verdienste um den Bau der 1. deutschen Fernbahn Leipzig – Dresden (fast genau

vor 175 Jahren) geehrt. – Er war aber zudem ein bedeutender Nationalökonom des 19. Jahrhunderts, stritt für den Wegfall der Zoll- und Mautgrenzen nicht nur in Deutschland und war ein Visionär der Europäischen Einheit – und das alles ist es, was für uns heute den Ehrennamen „Friedrich List“ so wertvoll und verpflichtend macht.

Allerdings war der Umgang mit dem Namen List nicht ganz einfach. Ich erinnere mich an Postanschriften, in denen es hieß „HfV ‚Franz Liszt‘“, wobei die Schreibweise des Namens „List“ oft variierte. Für das Studentenkabarett war schnell die Verbindung „List und Tücke“ hergestellt, wobei die Rolle der Tücke meist dem Lehrkörper zukam.

Spätestens in den 1980er Jahren zeigten sich an den wissenschaftlichen Einrichtungen die wirtschaftlichen Grenzen des Systems, ja gerüchteweise sprach man sogar von einer Einbindung der HfV in die TU. Die unmittelbare Nachbarschaft provozierte das regelrecht.

Zu Beginn der friedlichen Revolution wurde bereits im Oktober/November 1989 der HfV-Rektor wegen unangemessener Maßregelung aufbegehrender Studenten vorwiegend durch Vertreter des akademischen Mittelbaus zum Rücktritt gezwungen.

Die komplizierte, aber notwendige, oft von Emotionen begleitete Neubewertung des Personals vollzog sich in den entsprechenden Kommissionen in gleicher Weise wie an der TU.

Mit der Bestätigung der HfV als anerkannte Lehr- und Forschungsstätte im wiedergegründeten Freistaat wurden nunmehr die Studienrichtungen den neuen Anforderungen und Möglichkeiten angepasst, die Fakultät Wirtschaft und Verkehr völlig neu unter dem Gründungsdekan Professor Aberle – das ist der deutsche Verkehrswirtschaftler – gegründet.

Meine Damen und Herren,

die hohe Konzentration von Hochschulen im neuen Freistaat löste natürlich schon Sorgen um den Erhalt der Einrichtungen aus. Ministerpräsident Biedenkopf wies in einer Rektorenkonferenz 1991, an die ich mich erinnere, bereits auf notwendige Planstellenreduzierungen und Umprofilierungen hin, aber ohne Details zu nennen – trotz meiner Nachfrage.

Inzwischen entwickelte sich die HfV trotz der genannten Unsicherheiten erstaunlich gut. Der Zuspruch und das Interesse an dieser Einrichtung aus westlicher Richtung waren überraschend positiv. Unter anderem besuchte uns zu dieser Zeit der amtierende EG-Verkehrskommissar Karel van Miert, der auch abtastete, inwieweit HfV-Forschungserkenntnisse für die europäische Verkehrspolitik nutzbar gemacht werden könnten. Von westdeutschen Konzernen und Industrieunternehmen konnten reichlich Forschungsaufträge eingeworben werden (nicht nur, weil wir billiger waren),

so dass die HfV allein von Januar bis September 1992 8,8 Mio. DM aus Drittmitteln einnahm. Das war beispiellos. Auch unsere Absolventen waren im Westen hochbegehrt.

In dieser Zeit wurde das Friedrich-List-Forum als Förder- und Freundeskreis gegründet, das vor allem als Begegnungsstätte zwischen Verkehrswissenschaft und Verkehrswirtschaft beziehungsweise Verkehrsindustrie diente. Dafür wurden viele hervorragende Persönlichkeiten gewonnen. Dieses Friedrich-List-Forum hat die wissenschaftliche Entwicklung enorm begünstigt.

Meine Damen und Herren,

auch die HfV entging 1991 nicht der obligatorischen Evaluierung durch eine Kommission des Wissenschaftsrates. Im Ergebnis wurde die Einrichtung als akademische Hochschule mit Promotions- und Habilitationsrecht bestätigt.

Wir sahen durchaus in einer akademischen Hochschule in Nachbarschaft zur mächtigen TU eine Perspektive, gab es doch auch im Westen derartige Einrichtungen und hatte nicht auch die Bergakademie Freiberg einen solchen Status?

Das machte uns zunächst viel Mut, aber alsbald empfahl der Wissenschaftsrat die Fortführung der wissenschaftlichen Ausbildung an einer neuen Fakultät der TU und die Nutzung der übrigen Kapazitäten der HfV zum Aufbau einer Fachhochschule in Dresden. Also daher wehte der Wind. Es ging um unsere Infrastruktur, das heißt die Gebäude am Friedrich-List-Platz und entlang der Hochschulstraße.

Gegen diese Empfehlung protestierten nicht nur die Hochschulleitung, sondern vor allem die namhaften Repräsentanten des Friedrich-List-Forums gegenüber Ministerpräsident Biedenkopf und unserem Wissenschaftsminister Meier. Es kam zu teils hitzigen Disputen und zu Verstimmungen. Ich bin selbst mitunter zwischen die Linien geraten.

Dann gab es noch eine Besonderheit. Jetzt befasste sich sogar der komplette Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages in einer Sitzung in Dresden mit der Zukunft der HfV. Ich war zur Sitzung zugegen, hatte jedoch kein Rederecht. Aber wie zu erwarten, wurde in dieser fast zweistündigen Debatte diese, unsere einzigartige Einrichtung gewürdigt und der Fortbestand gegenüber der sächsischen Regierung dringend empfohlen.

Völlig überraschend traf uns dann im April/Mai 1992 die Nachricht, dass der Sächsische Landtag mit dem Hochschulstrukturgesetz die Auflösung der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“ zum 30. September 1992 beschlossen hatte und die Technische Universität Dresden gemeinsam mit der (neu zu bildenden) Hochschule für Technik und Wirtschaft Dresden (HTW) mit der Durchführung der Auflösung beauftragt wurde.

Da stand ich nun mit über 800 Beschäftigten und mehr als 4000 Studenten. Es war an mir, als Noch-Rektor Ruhe und Zuversicht zu verbreiten und einen vorzeitigen Exodus zu vermeiden. Pikanterweise wurde ich auch als Totengräber der HfV bezeichnet.

Für mich, für uns war es zunächst unfassbar, dass unsere auch im Westen hochgeschätzte Einrichtung geschlossen wurde. Und das ausgerechnet zu einem Zeitpunkt, da mit der deutschen Einheit die wissenschaftlichen Herausforderungen speziell im Verkehrswesen überdeutlich wurden und sogar in den Altländern neue Verkehrsstudiengänge und verkehrsorientierte Lehrinrichtungen geschaffen wurden. Natürlich gab es gelegentlich auch Häme aus dem Westen: „Wie schön, dass die Sachsen selbst diese Konkurrenz aus der Welt schaffen.“

Meine Damen und Herren,

aber in jedem Ende liegt auch ein Neuanfang und um klar zu sehen, genügt oft ein Wechsel der Blickrichtung.

Für mich hieß das, sofort mit Rektor Professor Landgraf Kontakt aufzunehmen und Modalitäten vorzubesprechen. Ich nahm fortan auch an den Senatssitzungen der TU teil, musste jedoch erfahren, dass keine Rede von einer eigenen Fakultät war. Die TU war nicht gewillt, eine weitere, die 17. oder 18. Fakultät zuzulassen und die Dekane der verwandten Fachgebiete meinten, eher eigene Professuren auf das Gebiet der Verkehrswissenschaften umprofilieren zu können, um damit die verfügbaren Planstellenreduzierungen abzufangen.

Es bedurfte wahrlich hartnäckiger Bemühungen, um letztlich eine eigene Fakultät Verkehrswissenschaften an der TU Dresden ins Leben rufen zu können, womit Traditionsbezug und bestmögliche Identität gewahrt wurden. Die Ausformung dieser neuen Fakultät lag in den Händen der Integrationskommission „Verkehrswissenschaften“, die unter dem Vorsitz des von mir sehr geschätzten Herrn Professor Heimerl aus Stuttgart Hervorragendes leistete. Wir kannten uns von Tagungen zu DDR-Zeiten. Er ist bekannt als geistiger Vater des Großprojektes „Stuttgart 21“.

Es ging darum, die verkehrswissenschaftlichen Disziplinen möglichst optimal in der neuen Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“ unter dem Gründungsdekan, Herrn Professor Hertel, zu fassen und aus dem wertvollen verbleibenden wissenschaftlichen und Verwaltungspersonal der HfV die heute so gut positionierte Hochschule für Technik und Wirtschaft Dresden zu formen.

Aber es blieben nagende Zweifel: Kann eine personell reduzierte Fakultät die erforderliche umfassende Kompetenz erhalten? Viele Wissenschaftler wanderten in den Westen ab, statt die noch fälligen Planstellenentscheidungen abzuwarten. Der Aderlass war schmerzlich.

Die neue Fakultät konnte zum 01.10.1992 mit 39 Professuren (heute sind es noch 22) und 80 weiteren wissenschaftlichen Planstellen starten, zusätzliche KW-Stellen wurden für die auslaufenden Studiengänge bereitgestellt. Neu geformt wurden die Studiengänge Verkehrsingenieurwesen und Verkehrswirtschaft, dazu wurden und werden Vertiefungsrichtungen für die Bauingenieur- und Maschineningenieurstudiengänge angeboten. Außerdem beteiligt sich die Fakultät am Studiengang Mechatronik.

Zusätzlich kann seit einigen Jahren das Masterstudium zum Bahnsystemingenieur gewählt werden, das auf die wissenschaftlichen und praktischen Anforderungen auf dem Bahnsektor im Umfeld des internationalen Eisenbahnmarktes vorbereitet.

Meine Damen und Herren,

die Fakultät verbindet so 2 Traditionen, die verkehrswissenschaftliche und die universitäre wieder fest miteinander und wagte zugleich in struktureller und inhaltlicher Hinsicht einen Neubeginn.

Man darf nicht vergessen, welch überaus mühsamer, ja aufreibender und tiefgreifender Prozess in der (unmittelbaren) Nachwendezeit die Konversion, Teilung und unausbleibliche Planstellenreduzierung für die Beteiligten mit sich brachte. Kann ein Unbeteiligter aus heutiger Sicht überhaupt ermessen, welche Euphorie, welche Gestaltungsfreude und Spannung, aber auch welche Unsicherheit, Verzweiflung, Sorge und Enttäuschung über dieser Zeitspanne lag?

Zum Stichwort „Enttäuschung“ eine Bemerkung:

So gehöre auch ich – knapp 80-jährig – zu den vergessenen Professoren- und Dozentenjahrgängen, die mit einer nicht gerade üppigen Rente abgespeist wurden, obwohl eben viele von ihnen es waren, die die Wende- und Nachwendezeit mittrugen und prägten. Die Zeit deckt alles zu. Es hat nicht einmal zu einer bescheidenen VBL-Rate gereicht. Das tut schon weh.

Dagegen sind die sogenannten Bestandsrentner (bis 1994), zu denen auch viele Träger des alten Systems gehören, unvergleichlich besser versorgt.

Zurück zum Thema:

Meine Damen und Herren, ich komme zum Schluss.

Heute können wir wohl sagen, dass unter den gegebenen Umständen die denkbar beste Lösung zur Weiterführung der Verkehrswissenschaften als interdisziplinäres Wissenschaftsgebiet zukunftsorientiert und vernetzt mit der Vielfalt der Wissenschaftsdisziplinen in der TU Dresden zum Erfolg geführt werden konnte. Ich weiß die Fakultät auf einem guten Weg.

Wir sprechen zudem mit Stolz von der nunmehr fast 65-jährigen „Dresdner Schule der deutschen Verkehrswissenschaft“ von der Gründung der 1. Fakultät bis heute!

Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.