



Sonderpreis Persönlichkeit 2021

Verleihung am 15.11.2021 in der Paulskirche Frankfurt am Main

Laudatio für Prof. Dr. Dr. h.c. (em.) Gerd Aberle

Sehr geehrte Festversammlung,
Lieber Herr Prof. Aberle,

mit der Verleihung des 1. Innovationspreises der Deutschen Mobilitätswirtschaft in der Preiskategorie Persönlichkeit – und das an einem solchen ehrwürdigen, geschichtsträchtigen Ort wie der Paulskirche – gehen Sie heute als Erster in die „Hall of Fame“ der deutschen Verkehrs- und Mobilitätsbranche ein.

Damit wird Ihr ohnehin schon weitreichender Bekanntheitsgrad in der nationalen und internationalen Community der Verkehrswissenschaft und -praxis quasi gekrönt und gleichsam von einem Hauch Unsterblichkeit umweht.

Dazu gratuliere ich Ihnen von ganzem Herzen.

Sehr verehrte Damen und Herren,
im Namen der Jury darf ich betonen: Herr Prof. Aberle erhält diesen Preis für seine ganz außergewöhnliche Lebensleistung und sein herausragendes fachliches Engagement für den Fortschritt im Verkehrs-, Logistik- und Mobilitätsbereich.

Hier hat er immer wieder wichtige Impulse gesetzt und Entscheider in Verkehrspolitik und -wirtschaft eloquent mit wissenschaftlich begründeten Argumenten überzeugt.



Staat, Markt und Verkehr – diese „never ending story“, oftmals kontrovers diskutiert und mit Spannungen verschiedenster Couleur beladen, beackert Prof. Aberle seit Jahrzehnten sehr erfolgreich – und das in zwei eng miteinander verwobenen Aktivitäten und Funktionen.

Da ist zum einen der Wissenschaftler Gerd Aberle, der nach Abschluss des Studiums der Wirtschafts- und Sozialwissenschaften an den Universitäten Freiburg und Köln 1962, der Promotion zum Dr. rer. pol. 1965 und der Habilitation für „Wirtschaftliche Staatswissenschaften“ 1971, zum ordentlichen Universitätsprofessor des Lehrstuhls für Wettbewerbstheorie und –politik sowie Transportmanagement/ Logistik der Justus-Liebig-Universität Gießen berufen wurde.

Dort lehrte und forschte er von 1973 bis zu seiner Emeritierung 2006. Zahlreiche Doktoranden und Habilitanden gingen durch seine Schule. Einige von ihnen haben heute selbst einschlägige Professuren in der Verkehrswissenschaft oder anderweitige Positionen mit Rang und Namen inne.

Schaut man auf die Homepage der Professur VWL I an der Universität Gießen ist unter seinem Namen eine beeindruckende Anzahl an Monografien, Beiträgen in wissenschaftlichen Zeitschriften, Gutachten für Politik, Verbände, Enquete-Kommissionen des Deutschen Bundestages, Diskussionspapieren und Schriftenreihen zu finden.

Allen voran der Klassiker, das absolute Standardwerk „Transportwirtschaft“, das bereits in der 5. überarbeiteten und erweiterten Auflage erschienen ist. Welcher Studierende der Verkehrswirtschaft oder Verkehrspraktiker kennt und nutzt dieses Werk nicht?

Sein Untertitel „Einzelwirtschaftliche und gesamtwirtschaftliche Grundlagen“, verrät uns, dass Prof. Aberle zu der selteneren Spezies von Ökonomen gehört, die als Diplom-Kaufmann ein solides betriebswirtschaftliches Fundament erworben haben und

gleichzeitig verkehrswirtschaftliche Problemstellungen mit den Methoden und Instrumentarien der Mikroökonomie sowie der Wettbewerbs- und Regulierungstheorie als Volkswirt bearbeiten können.

Diese Universalität haben wohl auch seine Studenten gespürt.

So muss er im Wintersemester 2005/2006 wirklich zur Hochform aufgelaufen sein, wie die Bewertungen seiner Lehrveranstaltung „Preis und Markt“ im durchaus diskussionswürdigen Internetportal „mein Prof.de“ zeigen.

Dort sind solche Kommentare zu finden, wie

„Einer der besten. Nicht einfach, aber gut“,

„Gerd Aberle ist der geborene Entertainer und dazu noch der einzige Verkehrs-Papst Deutschlands“,

„Er ist einfach nur Weltklasse!“,

„Gerd ist Kult!“

Ja, was soll man da noch hinzufügen?

Die wissenschaftliche Befassung Prof. Aberles mit Erscheinungen des Marktversagens auf Verkehrsmärkten, die ein Eingreifen des Staates durch ordnungspolitisch gebotene Regulierungsansätze begründen, aber auch seine wohl durchdachten Plädoyers für das freie Spiel der Marktkräfte haben ihn in seiner zweiten Funktion – oder besser gesagt Mission – zu einem der gefragtesten Experten und Berater von Verkehrspolitik, Verkehrsunternehmen, -verbänden und -organisationen werden lassen. Hier kann ich nur einige, ausgewählte Betätigungsfelder nennen, wie

- Mitglied des Wissenschaftlichen Beirats des Bundesministers für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Berlin; bis 2007
- Vizepräsident der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, Berlin; bis 2008

- Vorsitzender des wissenschaftlichen Beirats des Innovationszentrums für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) GmbH, Berlin
- Mitglied des Wissenschaftlichen Beirats des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV), Köln
- Vorsitzender des Konzernbeirats der Deutschen Bahn AG, Berlin
- Mitglied des Arbeitskreises Kartellrecht des Bundeskartellamts, Bonn
- Mitglied des Aufsichtsrats mehrerer Transportunternehmen.

Am bekanntesten und wirkungsmächtigsten waren dabei sicher seine Aktivitäten im Wissenschaftlichen Beirat des Bundesministers für Verkehr, Bau und Wohnungswesen. Ich erinnere hier nur an die Studien und Diskussionen zur Wegekostenrechnung und der Notwendigkeit fairer Preise bzw. Wegeentgelte als Beitrag zur Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen.

Hinzu kommt seine äußerst engagierte Arbeit in der Regierungskommission Bahn, deren Ergebnisse 1994 in der allen bestens bekannten Bahnreform mündeten.

Die Sicherung eines marktkonformen Wettbewerbs auf der Schiene, die Entlastung der Bahn von zahlreichen politischen und sozialstaatlichen Forderungen sowie die heute nicht mehr wegzudenkende Regionalisierung des ÖPNV in der Fläche einschließlich ihrer Finanzierungsmodelle, all das waren Ansätze, die zum großen Teil in Gießen „ausgebrütet“ und dann durch die Regierungskommission Bahn vorgezeichnet wurden.

Letzteres führte in der Konsequenz dazu, dass sich die Bahnen – auch der ehemalige Monopolist – „entsprechend ihrer Leistungsmöglichkeiten im Wettbewerb um die Nahverkehrsaufträge unternehmerisch bewerben müssen“, wie Aberle 2017 in seiner legendären Rubrik „KURZ + KRITISCH“ im „Internationalen Verkehrswesen“ anmerkt.¹

Schon zu diesem Zeitpunkt, wie auch 4 Jahre später im Wahljahr 2021, hält er eine neue Bahnreform, die das Netz der DB AG in eine „Anstalt öffentlichen Rechts“ umwandeln

¹ Internationales Verkehrswesen (69) 2, 2017, S. 9

soll, für nicht zielführend, wohlwissend, dass dazu von verschiedenen Seiten gegensätzliche Positionen vertreten werden.

Aber, meine Damen und Herren: ein kritischer Geist wie Herr Aberle lebt ja geradezu davon, dass seine Ideen die Diskussion und den Meinungsstreit um die besten Lösungsansätze entfachen.

Und hier bin ich an einem weiteren wichtigen Punkt angekommen, der die Jury in ihrer Entscheidungsfindung wesentlich beeinflusst hat.

Das ist die ungeheure Arbeitsleistung, die unser Preisträger über Jahrzehnte für die Verkehrsbranche und deren kritische Reflektion mit dem Ziel einer kontinuierlichen Anpassung an die sich schnell wandelnden Markt- und Umweltbedingungen geleistet hat.

Hier sehen wir vor allem sein langjähriges Wirken als Herausgeber und Chefredakteur der im deutschsprachigen Raum führenden Fachzeitschrift "Internationales Verkehrswesen". Auch heute ist er als Ehrenmitglied im Herausgeberbeirat immer noch sehr aktiv.

Seine Kolumnen auf der ersten Seite der Zeitschrift und später die bereits erwähnte Rubrik „Gerd Aberle KURZ + KRITISCH“ zeugen von einer Persönlichkeit mit Mut zum Vertreten unpopulärer Positionen, gegen den Strom zu schwimmen, sich mit unrealistischen Prognosen und Fehlentwicklungen auseinanderzusetzen und daraus zwingend notwendige Handlungserfordernisse abzuleiten.

Seine Argumente sind prägnant, von einer bestechenden Logik und selbst bei komplexeren Sachverhalten genau auf den Punkt gebracht.

So attackiert er z. B. unter der Überschrift „Von Versäumnissen, Wunschkonzerten und ökonomischem Unsinn“, dass die Autobahnen mit kostenintensiven und störanfälligen

Oberleitungen für LKW und Platooning aufgerüstet werden sollen, anstatt die finanziellen Mittel in die Beseitigung der Infrastrukturdefizite des umweltfreundlicheren Schienenverkehrs sowie die Reduzierung der Flächenbeanspruchung durch LKW-Transporte zu investieren.²

Dazu kann man jetzt stehen wie man will, wie wir heute von Staatssekretär Deutschendorf schon vernommen haben. Fakt ist aber wohl, dass seit gefühlt 60 Jahren jeder Verkehrsminister versprochen hat, den Anteil des Schienengüterverkehrs am Modal Split in Größenordnungen zu erhöhen, was mit genauso schöner Regelmäßigkeit immer wieder gescheitert ist.

Aber nicht nur der Schienenverkehr und die Eisenbahnpolitik sind Aberles Metier. Nein, er beherrscht die Klaviatur der Bewertung ökonomischer Zusammenhänge über die gesamte Bandbreite der Verkehrsträger hinweg, sei es Straße, Luft, Hafen- oder Binnenschiffverkehrslogistik. Das muss ihm erst einmal jemand nachmachen!

Meine sehr verehrten Damen und Herren,
lassen Sie mich zum Schluss Ihnen noch verraten, warum gerade ich als Angehöriger der Jury und Mitglied der Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“ der Technischen Universität Dresden hier stehe und die Laudatio für Prof. Aberle halten darf. Das hat quasi einen historischen Hintergrund, den es noch unbedingt zu erwähnen gilt.

Es war die Zeit der Wende und des politischen Umbruchs zu Beginn der 90er Jahre, die auch die Notwendigkeit eines grundlegenden Wandels in der Universitäts- und Hochschulausbildung in den neuen Bundesländern mit sich brachte. Hier suchte Prof. Aberle als einer der ersten den Kontakt zu den Verkehrswissenschaftlern in Dresden. Mit der ihm eigenen Energie, Tatkraft und großem Erfahrungsschatz wollte er seinen Beitrag zu eben dieser Transformation leisten.

Deshalb nahm er 1990 die Berufung auf eine Gastprofessur für Mikroökonomik und Transportwirtschaft an der damaligen Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“ an

² Internationales Verkehrswesen (69) 4, 2017, S. 9



und wurde nachfolgend zum Gründungsdekan der Fakultät für Wirtschaft und Verkehr an dieser Hochschule bestellt. Als dann 1992 die Entscheidung fiel, die Verkehrswissenschaften als eine Fakultät in die TU Dresden zu integrieren, war er in der vom Sächsischen Staatsminister für Wissenschaft und Kunst berufenen Integrationskommission nebst Prof. Heimerl und anderen Kollegen wiederum mit viel Akribie und Einfühlungsvermögen an vorderster Front beim Neuaufbau dieser Fakultät dabei.

Für seine Verdienste um Verkehrswirtschaft, Verkehrspolitik und Hochschulpolitik wurde Prof. Aberle schließlich 2007 von der TU Dresden mit dem akademischen Grad des Doktor Honoris causa geehrt.

Und so schließt sich nunmehr nach vielen Jahren der Kreis zu meiner heutigen Dankesrede an Herrn Kollegen Aberle.

Wenn Einer für die deutsche Mobilitätswirtschaft etwas Großartiges leistet, dürfen letztlich alle jubeln.

Deshalb, lieber Herr Aberle gratuliere ich Ihnen, aber ein wenig auch der gesamten Verkehrsbranche, zum heutigen Ehrenpreis, der vom Förderkreis der DVWG vergeben wird, aufs allerherzlichste und sage nochmals „Dankeschön“!!!

Laudatorin: Prof. Dr. Ulrike Stopka, TU Dresden