
Position

Nachwuchs- und Wissenschaftsstärkung für die Verkehrswende

Klima- und Verträglichkeitsziele im Verkehr sowie eine nachhaltige Raum-, Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung lassen sich nur erreichen, wenn die Verkehrswende auch umgesetzt werden kann. Dazu werden bei den Verkehrsunternehmen, aber auch bei den Ingenieurbüros sowie den Kommunen und Genehmigungsbehörden viele zusätzliche, gut ausgebildete Menschen benötigt, um schneller Planungen durchzuführen, Projekte zu genehmigen oder Angebote auszuweiten. Essenziell ist darüber hinaus die bauliche Umsetzung der großen Zahl an Projekten, für die mehr denn je spezialisierte Ingenieurinnen und Ingenieure gesucht werden. Die Verkehrswende erfordert auch erheblich mehr akademisch qualifiziertes Personal. Darüber hinaus sind verstärkte Forschungsanstrengungen im Bereich des Verkehrs, insbesondere auch des öffentlichen Verkehrs und des Eisenbahnverkehrs erforderlich.

Allein die über 600 Mitgliedsunternehmen im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen einschließlich der Deutschen Bahn haben in den nächsten Jahren einen jährlichen Bedarf an etwa

- 1.000 bis 1.500 Ingenieurinnen und Ingenieuren (Bau- und Verkehrsingenieurwesen, Nachrichten- und Elektrotechnik sowie Maschinenbau)
- 1.000 bis 1.500 Informatikerinnen und Informatikern
- 1.000 bis 1.500 Kaufleuten und sonstigen Akademikern (z.B. Jura, Geodäsie, Umweltschutztechnik)

Die Städte, Genehmigungsbehörden und Fachministerien beklagen zusätzlich die aktuellen quantitativen und qualitativen Defizite im Personalbereich. Auch im Bereich der Beratenden Ingenieure und in der Bau- sowie Bahnindustrie werden weitere akademische Nachwuchskräfte benötigt.

Um diesen akademischen Nachwuchs ausbilden zu können, müssen die einschlägigen Hochschulen mit ihren Verkehrsschwerpunkten gestärkt werden. Dies ist eine Aufgabe, bei der Bund und Länder sowie Hochschulen gemeinsam handeln müssen. Um die Lehrkapazitäten auszubauen, digitale Technologien in die Lehre aufzunehmen und die wissenschaftliche Basierung von verkehrspolitischen Maßnahmen zu verbessern, muss kurzfristig gehandelt werden.

Allein bis 2030 werden nach aktuellem Stand etwa 170 Mrd. € in die Schieneninfrastruktur investiert werden. Hinzu kommen Investitionen in Fahrzeuge, Werke und digitale Weiterentwicklung. Im öffentlichen Verkehr auf Straße und Schiene sollen die Kundenzahlen und transportierten Güter massiv erhöht werden. Dabei wird der gesamte öffentliche Verkehr seine Prozesse digital transformieren. Die verschiedenen Verkehrsträger müssen automatisiert und vernetzt werden. Dies bietet für heutige Studienanfänger gute Möglichkeiten für langfristig sichere Arbeitsplätze in Deutschland, die unser Land klimaneutral und nachhaltig machen.

Deshalb sollte sich die zukünftige Bundesregierung vornehmen

zur Sicherung der Ausbildung akademischer Fachkräfte

- mit den Ländern eine Strategie zur Ausweitung der Ausbildungskapazitäten der entsprechenden Lehrstühle zu erarbeiten,

- die Verkehrsschwerpunkte an den Hochschulen mit zusätzlichen Professuren (Eisenbahnbau, -betrieb und Schienenfahrzeugtechnik, ÖV, integrierte Verkehrssysteme) zu arrondieren und einschließlich der Informatik, der Verkehrsökonomie und der Stadt-/Raumentwicklung zu Clustern zu entwickeln.
- in Zusammenarbeit mit den Hochschulen und der Branche eine Kampagne zur Gewinnung von Studierenden für den öffentlichen Verkehr im Zusammenhang der Ingenieurs-, Wirtschafts- und Verhaltenswissenschaften auflegen.

zur Stärkung der Wissenschaft

- die Mittel für die Ressortforschung in diesem Bereich mindestens zu verdoppeln und damit die wissenschaftliche Fundierung von Maßnahmen in der Verkehrspolitik zu gewährleisten.
- das Deutsche Zentrum für Schienenverkehrsforschung als eigenständige Institution stärken und dauerhaft finanzieren sowie stärker mit bestehenden Verkehrsschwerpunkten in außeruniversitären Forschungszentren (z.B. DLR und Fraunhofer Gesellschaft) verknüpfen.

Im Masterplan Schienenverkehr sind bereits Maßnahmen definiert, wie Stiftungsprofessuren und die Ausstattung der Lehrstühle. Die Länder und die Hochschulen sollten durch die zügige Wiederbesetzung von Professuren mit geeigneten Widmungen dazu beitragen, dass die notwendigen Grundlagen für die Ausbildung des akademischen Nachwuchses für die Verkehrswende zu schaffen. Die Forschung im Verkehrswesen muss sich noch stärker an das veränderte Umfeld anpassen, d.h. für den Eisenbahnbereich vor dem Hintergrund der Vielzahl der Projekte Planungs- und Bauverfahren weiterzuentwickeln und stärker interdisziplinär z.B. mit der Elektrotechnik und Informatik zusammenzuarbeiten. Neben internationaler Spitzenforschung kann auch angewandte Forschung, die einen unmittelbaren praktischen Nutzen hat, neue „Leuchttürme“ in der akademischen Landschaft schaffen.

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Thomas Siefer

Vorsitzender des Wissenschaftlichen
Beirats beim VDV

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Felix Huber

stellv. Vorsitzender des Wissenschaftlichen
Beirats beim VDV