

# SCHIENE EUROPAS



## OFFIZIELLES MITTEILUNGSBLATT

ASSOCIATION EUROPEENNE DES CHEMINOTS

EUROPÄISCHE VEREINIGUNG DER EISENBÄHNER – Sektion Deutschland e. V.





# Aktuelle Termine, Inhalt, Impressum

## AKTUELLE VERANSTALTUNGSTERMINE

16.-23.05.04	OV Nürnberg: Frühjahrsreise an den Neusiedler See mit Tagesausflügen nach Wien, Budapest, Bratislava und Sopron sowie Wanderung entlang der Semmeringbahn
20.05.2004	OV Ludwigslust: Radtour zum Herrentag
04.06.2004	RV Hamburg: Besichtigung der Lufthansawerft
26.06.2004	RV Hamburg: Traditionelle Tagesfahrt in Moor und Heide
17.07.2004	RV Frankfurt: Gartenfest bei Fam. Prädel in Friedberg
17./18.07.04	OV Berlin: Gartensommerparty bei Fam. VOß in Rheinsberg
07.08.2004	RV Hamburg: Kremserfahrt um Ludwigslust
14.08.2004	RV Frankfurt: Gartenfest bei Fam. Dietrich
04.09.2004	RV Frankfurt: Tagesausflug in die Region Karlsruhe
Anf. Okt.04	OV Nürnberg: Herbstreise (6 Tage) ins Wallis (Schweiz)
16.10.2004	RV Frankfurt: Besichtigung der Baustelle Ubf Ffm-Ost
23.10.2004	RV Hamburg Führung durch die Hansestadt Lübeck

## INHALT

	Seite
Aktuelle Termine	2
Inhalt, Impressum	2
EU-Erweiterungl	3-6
Güterverkehr	7-8
Meldungen	9-10
Reisevorschau Lettland	11-13
Reiseanmeldung	14
Schiffsreise nach Riga	15
Bericht RV Frankfurt	16
Bericht RV Wittenberge	17
Besondere Geburtstage	18
Vereinsnachrichten, Trauer	18
Regelmäßige Treffen	18
Anschriften der Vorstände	19

## EUROPÄISCHE TREFFEN 2004 UND 2005

31.05.-05.06.04	Europäische Tage in Riga, Lettland
12.09.-18.09.04	Europäische Tage in Dourdan, Frankreich
Frühjahr 2005	Europäische Tage auf Sardinien im Golf von Orosei, Italien
Herbst 2005	Europäische Tage in Nürnberg, Deutschland

Titelbild  
Güterzuglokomotive  
Baureihe 182; Bild von  
Railion Deutschland AG

Bitte teilen Sie Ihre Termine rechtzeitig Eugen Wirsing mit.

## IMPRESSUM

Herausgeber: A.E.C.  
Sektion Deutschland e.V.  
Redaktion: R. Altendorf

Mitwirkende:  
Manfred J. Körber,  
M. Schampel, H.-G. Vanselow,  
A. Gralla, R. Altendorf

**Redaktionsschluß** für  
Heft 2/2004: 21. Juni 2004

## Liebe Mitglieder, liebe Leserinnen und Leser,

*In der 4. Ausgabe 2003 der SCHIENE EUROPAS (Seite 9) hatten wir das Programm der Europäischen Tage vom 12.09.2004 bis 18.09.2004 in DOURDAN vorgestellt und einen vorläufigen Preis für die Reise genannt. Wie uns die Sektion Frankreich inzwischen mitgeteilt hat, erhöht sich dieser Preis um 60 Euro auf **ca. 510 Euro** (pro Person im Doppelzimmer). Die Steigerung wird von den französischen Kollegen mit erhöhten Hotelkosten begründet.*

*Nun noch etwas in eigener Sache: Die Redaktionsarbeit haben wir auf eine breitere Basis gestellt. Ein Redaktionsteam hat die anliegenden Aufgaben übernommen, dem Arnold Gralla, Eugen Wirsing und Reinhold Altendorf angehören. Wir hoffen, durch diese Disposition noch mehr den Wünschen und Vorstellungen unserer Leserinnen und Leser gerecht zu werden.*

*Im europäischen Geist und mit besten Grüßen*

**Ihr Redaktionsteam**

Hinweis:  
Für namentlich unterzeichnete Beiträge übernimmt die Redaktion keinerlei Verantwortung. Sie behält sich redaktionelle Änderungen oder Kürzung der Beiträge ausdrücklich vor.

**InterNet** home-pages:  
[www.A-E-C.net](http://www.A-E-C.net)  
[www.aec-rv-hagen.de](http://www.aec-rv-hagen.de)

**E-mail:**  
[Schiene.europas@gmx.de](mailto:Schiene.europas@gmx.de)



# EU-Erweiterung

## Fit für den EURO?

### Die erweiterte EU auf der Zielgeraden zur gemeinsamen Währung?

Der nachfolgende Artikel beinhaltet eine Kurzfassung des Vortrages von **Manfred J. Körber**, der erst vor wenigen Wochen aus seiner Funktion als Direktor für Kommunikation der Europäischen Zentralbank (EZB) in den Ruhestand getreten ist. Er sprach im Rahmen einer Veranstaltung des Kuratoriums Kulturelles Frankfurt e.V. am 30. März 2004 in Frankfurt am Main.

#### A. 1. Mai 2004

Ein historisches Datum nähert sich mit Riesenschritten. Am 1. Mai wächst die Europäische Union mit einem Schlag um 10 auf 25 Staaten. Die Gemeinschaft umfaßt dann 455 Mio Bürger. Das gemeinsame Inlandsprodukt beträgt nach den Zahlen von 2002 9.600 Mrd €, der Anteil am Welthandel etwa 38 %. Zum Vergleich: in den USA erzeugten 290 Mio Menschen ein Brutto-Inlandsprodukt von umgerechnet 9.400 Mrd. €. Ihr Welthandelsanteil betrug rd. 16%. Die vergleichbaren Werte für Japan: 127 Mio Menschen, 3000 Mrd € Inlandsprodukt und 6 % Welthandelsanteil.

Die EU definiert sich als ein gemeinsamer Binnenmarkt mit im Prinzip freiem grenzüberschreitendem Verkehr von Arbeitskräften, Gütern und Kapital zwischen dann 25 weiterhin politisch autonomen Nationalstaaten. Der entscheidende Unterschied zu Volkswirtschaften wie Japan oder den Vereinigten Staaten liegt also im Fortbestehen unabhängiger Nationalstaaten, die sich ein Regelwerk für einen gemeinsamen und einheitlichen Binnenmarkt gegeben haben.

Ein Element, und dazu noch ein ganz entscheidendes für die Verwirklichung eines gemeinsamen Binnenmarktes ist eine gemeinsame Währung. Ihre Einführung wird zu Recht als die Vollendung des gemeinsamen Binnenmarktes der Zwölf gesehen.

#### B. Rahmenbedingungen

Eine Gemeinsame Währung erfordert zwangsläufig eine einheitliche Geldpolitik. Sie wurde aus der nationalen Zuständigkeit genommen und in die Hände der Europäischen Zentralbank gelegt. Diese entscheidet über die Zinsen, zu denen sich die Banken und Sparkassen aus allen Ländern beim Zentralbanksystem refinanzieren können.

Der Schritt zur einheitlichen Währung und die Über-

tragung der Geldpolitik auf eine zentrale supranationale Einrichtung bedeuten den Verzicht auf ein eminent wichtiges nationales Souveränitätsrecht. Das stellt sicherlich die höchste und letzte Stufe politischer Integration dar; aber eben nur für den Bereich der Geldpolitik.

Die Europäische Union der 25 wird gefeiert werden als ein Meilenstein auf dem Wege zur politischen Integration Europas. Und das mit einem gewissen Recht. Dass sich 25 Länder, darunter eine Anzahl früherer Mitglieder des Ostblocks, in einem friedlichen Prozess zu einer Union zusammenschließen, die doch offensichtlich über ausschließlich wirtschaftliche Zielsetzungen hinausgeht, kann nicht hoch genug geschätzt werden. Schließlich setzt dieser Schritt die Anerkennung gemeinsamer Werte sowie die Übernahme von Regelungen und Gesetzen voraus, die auf gemeinsamen Wertvorstellungen beruhen.

Die Mitgliedstaaten haben sich nach dem EG-Vertrag verpflichtet, ihre Wirtschaftspolitik bei fortbestehender nationaler Verantwortung als Angelegenheit von gemeinsamem Interesse zu betrachten.

Sie haben sich zentrale Abstimmungs- und Koordinierungsgremien gegeben für die verschiedenen Politikbereiche. Das sind die Räte der Fachminister und für die ganz großen Fragen der Europäische Rat der Regierungs- und Staatschefs. Für das Gebiet der Wirtschafts- und Finanzpolitik ist der Rat der Wirtschafts- und Finanzminister zuständig, kurz ECO-FIN-Rat.

Den maßgeblichen Koordinierungs- und Überwachungsrahmen auf finanzpolitischem Gebiet gibt der EG-Vertrag vor. Als Konsequenz aus der Verpflichtung zur gemeinsamen Währung haben die Regierungen der Mitgliedsländer zugleich auf einem anderen Kerngebiet staatlicher Souveränität gewisse Einschränkungen akzeptiert, nämlich der Budgetpolitik. Sie haben sich verpflichtet, übermäßige Haushaltsdefizite zu vermeiden. In Ergänzung der Bestimmungen des EG-Vertrages haben die Mitgliedsländer den Stabilitäts- und Wachstumspakt geschlossen. Das geschah übrigens auf Betreiben der Bundesrepublik Deutschland.

Den Stabilitäts- und Wachstumspakts zu befolgen, liegt im wohlverstandenen Interesse jeden einzelnen Mitgliedslandes selbst, und zwar nicht zuletzt wegen der zunehmenden Vergreisung der Bevölkerung. Das verlangt aber auch die Rücksichtnahme auf die



# EU-Erweiterung

Partnerländer. Denn haushaltspolitisches Fehlverhalten, namentlich großer Länder, bedroht die gesamtwirtschaftliche Stabilität in der Gemeinschaft und schädigt zugleich auch die Nachbarn.

Daher haben die EU-Staaten ihr Haushaltsgebaren in noch nie zuvor gesehener Weise der gemeinschaftlichen Prüfung und ggf. auch Sanktionierung durch die Partner, konkret durch den ECOFIN, unterworfen.

## C. EU-Beitritt

Wenn gemeinsames Geld die Vollendung des gemeinsamen EU-Binnenmarktes bedeutet, sollte es doch eigentlich nicht schnell genug gehen können mit einer einheitlichen Währung für alle künftigen EU-Länder. Das ist offenbar die Ansicht einiger Regierungen der neuen Mitgliedsländer. Das wiederum nährt bei manchen der „Alteingesessenen“ Befürchtungen, dass eine zu rasche Ausdehnung der gemeinsamen Währung auf die Neuzugänge die Funktionsfähigkeit der europäischen Geldpolitik beeinträchtigen und die Stabilität der Währung schwächen könnte.

Die am 1. Mai diesen Jahres der EU beitretenden Länder haben neben einer Reihe von politischen Kriterien, wie hinreichend etablierte demokratische Verfassung oder Achtung der Menschenrechte, auch wesentliche wirtschaftliche Anforderungen erfüllt. Sie verfügen über eine funktionierende Marktwirtschaft. Sie erscheinen befähigt, dem Wettbewerb und den Marktkräften innerhalb der Gemeinschaft standzuhalten. Sie haben den Nachweis erbracht, dass sie die Pflichten einer EU-Mitgliedschaft auf sich nehmen können.

Das alles war Voraussetzung dafür, dass die entsprechenden Beitrittsverträge mit der EU abgeschlossen werden konnten. Inzwischen sind diese in allen betroffenen Ländern ratifiziert.

Mit dem EU-Beitritt werden alle Länder zugleich Mitglied der sogen. dritten Stufe der Wirtschafts- und Währungsunion. Allerdings und das ist ganz wichtig sie werden „Mitgliedstaaten, für die eine Ausnahmeregelung gilt“. So der gesetzeshübrokratische Wortlaut. Diese Ausnahme besagt, sie werden nicht auch gleichzeitig Mitglieder des Währungsteiles der Union, kurz Währungsunion. Der Euro wird noch nicht ihre Währung. Dazu müssen sie erst bestimmte, weiterreichende Bedingungen erfüllen.

Andererseits ist die Mitgliedschaft im Euro-Club nicht ins Belieben der einzelnen Beitrittsländer gestellt. Sobald sie die Voraussetzungen für den Euro-Beitritt

erfüllen, dürfen sie nicht einfach dem Euro fernbleiben. Anders als Dänemark und Großbritannien haben sie kein Recht „to opt out“, also nach eigenem Entschluss den Euro nicht zu übernehmen.

Sie haben vielmehr erstens die Pflicht, von Beginn ihrer EU-Mitgliedschaft an ihre Wechselkurspolitik als eine Angelegenheit gemeinsamen Interesses zu behandeln. Zweitens sind sie gehalten, Preisstabilität als das vorrangige Ziel ihrer zunächst weiterhin selbständigen Geldpolitik anzustreben. Im Übrigen wird von ihnen erwartet, dass sie sich bemühen, Konvergenz ihrer Volkswirtschaft mit dem Euro-Gebiet zu erreichen und damit die Befähigung, der Währungsunion beizutreten.

---

## Beitrittskandidaten:

*Estland, Lettland, Litauen, Malta, Polen, Slowakei, Slowenien, Tschechische Republik, Ungarn, Zypern.*

*Die Hoffnungen sind groß, die Unsicherheiten ebenso.*

*Die Wohlstandsunterschiede in der EU nehmen zu.*

*Was bedeutet die Erweiterung der EU am 1. Mai praktisch?*

*Welche Chancen bringt sie für die deutsche Wirtschaft?*

*Welche Chancen bieten sich den Verkehrsträgern in Deutschland?*

*Welche Folgen ergeben sich hierzulande für den Arbeitsmarkt und die Sozialsysteme?*

*Bleibt der EURO stabil?*

---

## D. Kriterien

Aber noch ist es längst nicht soweit. Die Neumitglieder werden auch nach dem Beitritt zur EU am 1. Mai ante portas bleiben, soweit es um den Euro und die einheitliche Geldpolitik geht.

Ob und wann ein Land, seine wirtschaftlichen Verhältnisse als reif für den Anschluss an den Euro anzusehen sind, wird zu beurteilen sein an Hand der



# EU-Erweiterung

gleichen Kriterien, nach denen seinerzeit die Beitrittsfähigkeit der gegenwärtigen Mitglieder der Währungsunion entschieden wurde. Das sind die sogen. Konvergenzkriterien.

Die Konvergenzkriterien sollen eine nachhaltige wirtschaftliche Konvergenz mit dem Euro-Gebiet sicherstellen. Sie verlangen daher folgendes:

1. Ein hohes Maß an **Preisstabilität**.
2. Die Haushaltslage muss dauerhaft stabil sein, also keine übermäßigen **Haushaltsdefizite**. Diese beginnen bei drei Prozent des Bruttoinlandsproduktes (BIP).
3. Die öffentliche **Verschuldung** darf 60% des BIP nicht überschreiten.
4. Die **langfristigen Zinsen** dürfen das Zinsniveau der drei preisstabilsten EU-Länder um nicht mehr als 2 Prozentpunkte überschreiten, auch das ein Zeichen für hinreichend nachhaltige Stabilität und Konvergenz.

Das sind keine mechanisch anwendbaren Messlatten. Vielmehr werden Erfolge in der Vergangenheit beim Defizitabbau wie auch die Aussichten auf Besserung mit zu berücksichtigen sein.

Schließlich muss der Wechselkurs gegenüber dem Euro über eine Periode von zwei Jahren eine Standard-Schwankungsbreite eingehalten haben, ohne Spannungen ausgesetzt gewesen zu sein. Insbesondere darf die Währung nicht abgewertet haben. Daran wird man ablesen können, ob die Finanzmärkte die wirtschaftliche Position des Landes für stabil erachten und die Wirtschaftspolitik seiner Regierung für angemessen und dauerhaft durchhaltbar ansehen.

## E. Vorbereitung

Wie sind nun die Aussichten zu beurteilen, dass die Neumitglieder der EU die besagten Kriterien für den Eintritt in die Währungsunion, also die Übernahme des Euro bald erfüllen?

Beitrittsländer, die ihre Währung aus eigenem Entschluss schon heute in der einen oder anderen Form an den Euro gebunden haben, erreichten im allgemeinen schon eine hohe Wechselkursstabilität. Andere Länder mit noch flexiblen Wechselkursen mussten zum Teil erhebliche Schwankungen hinnehmen. Abwertungen dieser Währungen spiegelten typischerweise Politikversagen der betreffenden Länder wider wie etwa mangelnde Haushalts-

disziplin und daraus resultierender Vertrauensverlust.

Die auch innerhalb der EU bzw. des Euro-Gebiets heiß debattierten Defizite der öffentlichen Haushalte bleiben in den Beitrittsländern insgesamt noch deutlich über der geforderten Höchstgrenze von 3% des BIP. Mit Ausnahme des kleinen Estlands waren alle Länder mehr oder weniger stark im Minus. Sechs lagen klar über den an sich auch nur in Ausnahmesituationen gestatteten 3%. Was noch bedenklicher stimmt, die meisten Beitrittsländer haben ihre mittelfristigen Budgetstrategien gegenüber früheren Plänen gelockert. Das lässt wenig Konsolidierungsfortschritte in der vorhersehbaren Zukunft erwarten.

Vor diesem Hintergrund, die Bemerkung sei hier erlaubt, ist die mangelnde Haushaltsdisziplin und die Missachtung des Stabilitäts- und Wachstumspaktes durch einige große EU-Länder, namentlich Frankreich und Deutschland, ganz besonders verwerflich. Wie will man denn eigentlich glaubwürdig den Beitrittsländern Haushaltsdisziplin zur Voraussetzung für den Euro machen, wenn man selbst vertragliche Verpflichtungen bricht.

Die meisten Beitrittsländer mögen einen, wenn auch geringen Trost aus der Tatsache schöpfen, dass die Verschuldung der öffentlichen Hand im Verhältnis zu ihrem Bruttoinlandsprodukt (mit Ausnahme Zyperns und Maltas) zumeist deutlich unter der für die Beitrittsentscheidung wichtigen Grenze von 60% liegt. Zum Vergleich: die gegenwärtigen EU-Länder liegen darüber. Und das gilt mittlerweile auch für die Bundesrepublik.

Im Rückblick auf die vergangenen Jahre erreichten die Beitrittsländer ein deutlich höheres Wachstum als die EU. Bei halbwegs realistischen Annahmen über einen anhaltenden Wachstumsvorsprung der Beitrittsländer über die nächsten Dekaden von zwei Prozentpunkten pro Jahr könnten nach Berechnungen der EZB die am meisten fortgeschrittenen Länder (Zypern und Slowenien) den EU-Durchschnitt Mitte der nächsten Dekade erreichen. Die Tschechische Republik z.B. müsste bis in die 20er Jahre warten. Die Länder am unteren Ende der Einkommensskala würden zum Durchschnitt der EU erst in den fünfziger Jahren dieses Jahrhunderts aufschließen.

Andererseits besagen Durchschnitte nicht alles. Die relativ besten unter den Beitrittsländern, Zypern und Slowenien, erreichen bereits heute das Einkommensniveau der „ärmsten“ EU-Länder, Griechenland und Portugal (die derzeit bei 70% des EU-Durchschnitts liegen).



# EU-Erweiterung

Die Beitrittsländer haben ihre Märkte für Güter und Leistungen erfreulich rasch und relativ weitgehend dereguliert und damit Standards des einheitlichen Marktes erreicht. Nachholbedarf besteht vor allem noch für Preise von Wasser, Strom und etlichen öffentlichen Leistungen.

Wie für kleine Länder typisch sind die Volkswirtschaften der Beitrittsländer mit Ausnahme Polens extrem offene Wirtschaftsräume. Ihr Außenhandel im Verhältnis zum Bruttoinlandsprodukt ist hoch (fast 100% im Durchschnitt). Er ist deutlich höher als im Durchschnitt der EU-Länder. Kein Wunder angesichts deren viel größerer Binnenmärkte.

Alles in allem haben die Beitrittsländer beträchtliche Fortschritte auf dem Weg zu leistungsfähigen, marktwirtschaftlich ausgerichteten Volkswirtschaften erzielt. Diese Fortschritte umfassen den Abbau von Inflation, Verbesserung ihrer wirtschaftlichen Fundamentaldaten und ihrer Wirtschaftsstruktur. Damit haben sie sich der Wirtschaftsstruktur der EU-Staaten ein gutes Stück näher gebracht.

Dieses insgesamt ermutigende Urteil darf nicht über die zwischen den Beitrittsländern fortbestehenden erheblichen Unterschiede hinwegtäuschen. Solche Unterschiede kann man sowohl hinsichtlich der nominalen Konvergenzkriterien beobachten als auch bei den realwirtschaftlichen Kriterien (Arbeitsmarkt, Fiskalpolitik, außenwirtschaftliche Position).

## **F. Aufnahmeentscheidung**

Alle besprochenen Kriterien werden für jedes einzelne Land vom Europäischen Rat in der Zusammensetzung der Regierungs- bzw. Staatschefs heranzuziehen sein, wenn er über die Aufnahme in die Währungsunion entscheidet. Der Rat entscheidet dabei auf der Grundlage einer Empfehlung des Ministerrats, dem ECOFIN. Dieser wiederum wird sich auf zwei Berichte über den Konvergenzfortschritt stützen, einen von der EZB und einen von der Europäischen Kommission.

Bis zu diesem endgültigen Entscheidungstermin werden Kommission und EZB mindestens alle zwei Jahre je einen Konvergenzbericht vorlegen. Die Konvergenzfortschritte wie auch etwaige Konvergenzmängel werden darin für alle sichtbar gemacht. Etwaige Mängelrügen werden den Regierungen der Beitrittsländer vor Augen führen, was es noch zu tun gibt, bevor die Übernahme des Euro in Frage kommt.

Einem finalen Eignungstest eigener Art durch die Finanzmärkte werden sich die Beitrittsländer in den

mindestens zwei Jahren unterwerfen müssen, die dem Eignungsurteil vorausgehen.

An der Entscheidung über das Eingehen eines Wechselkursverbundes und die Fixierung des Mittelkurses zum Euro sind beteiligt die Finanzminister der Euro-Länder, die EZB sowie die Minister und Notenbankchefs derjenigen Länder, die dem Wechselkursverbund beitreten wollen oder schon angehören.

Nach dem gegenwärtigen Kenntnisstand wollen Estland, Litauen, Slowenien und Zypern kurzfristig in einen Wechselkursverbund mit dem Euro, um ab 2007 endgültig mit Euro zahlen zu können. Polen, Ungarn und die Tschechische Republik hoffen auf eine Euro-Einführung zwischen 2008 und 2010.

Zu hoffen bleibt, dass die Diskussion um und die Entscheidung über die beiden Schritte, Eintritt in den Wechselkursverbund und später Übernahme des Euro, nicht von politischem Prestigedenken geprägt wird, sondern dass allein wirtschaftlicher Sachverstand sich durchsetzt.

Man kann nicht oft genug wiederholen: Ein Land muss wirklich fit sein für den Euro, will es größere Reibungsverluste und dramatische Einbrüche seiner Wettbewerbsfähigkeit mit schlimmen Folgen für die Beschäftigung vermeiden.

Einmal dem Euro beigetreten, muss ein Land auf Dauer mithalten können. Die Gemeinschaft darf nicht mit eventuell strauchelnden Mitgliedern belastet werden. Denn die Übernahme des Euro bedeutet eine unwiderrufliche Festschreibung des Wechselkurses.

## **G. Fazit**

Die strikte Anwendung der Konvergenzkriterien einschließlich der Testperiode im Wechselkursverbund soll also keineswegs neue EU-Mitglieder möglichst lange vom Euro fernhalten. Sie dient vor allem dem Schutz der neuen Mitglieder selbst, von denen die meisten ja nach Durchlaufen eines gewaltigen Transformationsprozesses hinsichtlich Einkommen und Produktivität noch kräftig aufholen müssen, bevor sie auf eine eigene Geldpolitik, aber auch auf die Möglichkeit der Wechselkurskorrektur verzichten können.

Sicherlich werden die einzelnen Beitrittsländer die Euro-Reife zu unterschiedlichen Zeitpunkten erlangen. Das von einigen Ländern angepeilte Jahr 2007 erscheint ehrgeizig. Selbst Länder, die diesen frühen Termin im Blick haben, darf man noch nicht in



## Kurs Europa: Railion mit neuem europäischem Engagement

*Bereits heute sind über fünfzig Prozent aller Transporte von Railion grenzüberschreitend*

### Erwartungen des Marktes an die Eisenbahnen

Durch das Zusammenwachsen der europäischen Märkte, der EU-Osterweiterung und den Trend zum Outsourcing kompletter Leistungspakete werden dem Güterverkehrsmarkt Wachstumsraten von jährlich 2,8 Prozent bis 2015 prognostiziert. Als Alternative gegen verstopfte Autobahnen ist die Schiene der Hoffnungsträger, der von diesem Wachstum überproportional profitieren soll. Die höchsten jährlichen Zuwachsraten erwartet man bei komplexen Logistikdienstleistungen, denn die Produzenten verlagern ihre Logistikprozesse verstärkt nach außen und schreiben dazu komplette Leistungspakete aus. Integrierte Transport- und Logistikdienstleistungen werden also zum strategischen Erfolgsfaktor. Wachstum kann nur auf Basis weltweiter Netzwerke erfolgen. Der Markt von morgen verlangt ein qualitativ hochwertiges Schienennetzwerk als Bestandteil eines dichten Landverkehrsnetzwerkes in Europa und ein leistungsfähiges globales Luft- und Seefrachtnetz. Für die heute noch stark national ausgerichteten europäischen Eisenbahnen bedeutet das, dass Wachstum in erster Linie auf den internationalen Strecken möglich ist. Der Kunde erwartet ein europaweites Transportmanagement mit einheitlich hoher Qualität hinsichtlich Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit und das zu einem wettbewerbsfähigen Preis gegenüber dem LKW.

### Systemzugang Schiene

Die Situation stellt sich anders als beim LKW auf der Straße dar. Nach über eineinhalb Jahrhunderten technischer Entwicklung sind die Schieneninfrastrukturen der europäischen Staaten noch immer national ausgerichtet und viele Zugangshemmnisse müssen bei grenzüberschreitenden Verkehren überwunden werden. Dazu gehören unter anderem verschiedene Signalsysteme, verschiedene Stromsysteme, unterschiedliche Spurweiten, unterschiedliche Sprachanforderungen und nicht zuletzt auch deutlich verschieden ausgestaltete administrative Zugangsbedingungen zur jeweiligen Infrastruktur selbst. Die Bahn kann also nicht wie der LKW an innereuropäischen Grenzen einfach durchfahren, sondern büßt durch zeitaufwändige Prozesse ihre Wettbewerbsvorteile zum LKW ein. Nur in Kooperationen mit den Nachbarbahnen ist es möglich, dass ein und derselbe Lokführer etwa einen Zug aus Paris über Saarbrücken nach Mannheim fährt.

Im Gegensatz dazu existiert auf der Straße mit Freigabe der Kabotage seit dem 01. Juli 1998 - ein ungehinderter Marktzugang. Eine ausreichende Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem LKW können die Eisenbahnen deshalb nur erreichen, wenn die Politik gleiche Rahmenbedingungen für alle Verkehrsträger schafft, europaweit.

Zwar kann die DB-Tochter Stinnes mit ihrer Güterbahn Railion im Güterverkehr bei zunehmender Konkurrenz in Deutschland eine gute Bilanz vorweisen. Doch die technischen und rechtlichen Rahmenbedingungen bremsen die Bahn in ihrer internationalen Entwicklung. Unterschiedliche verkehrspolitische Auflagen sowie veraltete Strukturen im europäischen Schienenverkehr verhindern, dass die Bahn frei auf dem europäischen Markt auftreten kann. Gerade im Bereich Transport und Logistik stehen dem freien Warenverkehr die nationalen Grenzen im Weg. Zwar tritt Stinnes auf der Straße, im Luft- und Seeverkehr international auf. Doch während in Deutschland der Wettbewerb auf der Schiene längst begonnen hat, ist der internationale Schienengüterverkehr vielfach noch von in Jahrzehnten gewachsenen Kooperationsmodellen geprägt.

### Die internationale Aufstellung von Railion

Forciert durch die EU Liberalisierungspolitik arbeitet Railion gemeinsam mit den Partnerbahnen unter Hochdruck an einheitlichen Regelungen und Vorschriften. Auch große Investitionen in länderübergreifend einsetzbare Fahrzeuge werden seitens Railion und der kooperierenden Nachbarbahnen getätigt. Bis 2008 laufen rund 400 Mehrfrequenzlokomotiven der Baureihe 185 und bis 2005 allein rund hundert universell einsetzbare Mehrsystemlokomotiven der Baureihe 189 dem Railion-Fuhrpark zu.

Die Zusammenarbeit mit anderen Bahnen ist jedoch teilweise schwierig, da diese nur national auftreten und auf ihrem Territorium kaum Konkurrenz zulassen wollen. Aus diesem Grund hat Railion - genauer deren Vorgängerin DB Cargo - den strategisch naheliegenden Weg beschritten und den Güterverkehr in Dänemark und in den Niederlanden übernommen. Railion Nederland und Railion Danmark sind nun Teil der Railion-Gruppe. Zudem ist Railion an dem Schweizer Unternehmen BLS Cargo mit 20 Prozent beteiligt. Die Railion Gruppe ist für weitere Partner offen, da gerade im Verbundsystem die Transportprozesse europaweit besser gesteuert



# Güterverkehr

werden können. Railion bietet dem Kunden ein standardisiertes und speziell auf ihn zugeschnittenes Angebot, ganz nach dem Grundsatz "One face to the customer".

## Die Bedeutung des Alpentransits für Railion

Bereits heute sind über fünfzig Prozent aller Transporte von Railion grenzüberschreitend. Der Verkehrstrom zwischen Deutschland und Italien ist dabei am bedeutendsten. Über 13 Millionen Tonnen werden hier jährlich umweltfreundlich durch Railion und seine Partner über die Alpen transportiert. Hinzu kommen noch etwa 3 Millionen Tonnen jährlich im Wechselverkehr auf der Schiene zwischen Deutschland und der Schweiz. Der Alpentransit über Lötschberg, Gotthard und Brenner hat deswegen für Railion absolute Priorität, zumal dem Güterverkehr über die Alpen insgesamt hohe Steigerungsraten für die nächsten Jahre vorausgesagt werden. Die Schweiz packt dieses Thema an und schafft durch die großen Tunnelprojekte am Lötschberg und am Gotthard sowie durch weitere Baumaßnahmen die Voraussetzungen, den Mehrverkehr deutlich auf die Schiene zu lenken. Es ist Ziel von Railion, hier gemeinsam mit den Partnereisenbahnen durch qualitativ hochwertige und attraktive Leistungsangebote mehr Verkehr auf der Schiene abzuwickeln und somit einen aktiven Beitrag zum Schutz unserer Umwelt zu leisten.

## „Open Access“

Die gesetzlichen Grundlagen sind bereits geschaffen: Gemäß den EU-Richtlinien 2001/12-14 EG können Eisenbahnverkehrsunternehmen auch die Infrastrukturen in anderen Ländern nutzen, einheitliche Grundsätze dafür sind entwickelt. Diese Richtlinien wurden bisher aber noch nicht in das bestehende Länderverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der Europäischen Union aufgenommen und damit auch noch nicht in nationales schweizerisches Recht umgesetzt.

Unter Beachtung dieser Tatsache musste für die Organisation von Transporten durch Railion auf der schweizerischen Infrastruktur noch die Bildung einer internationalen Gruppierung gemäß der Richtlinie 1991/440 - gemeinsam mit Rail Cargo Austria - vorgenommen werden. Seit dem 06. Oktober 2003 nehmen einige Railion-Züge planmäßig die umweltfreundlichere - weil durchgehend elektrifizierte - Route durch die Schweiz am Bodensee entlang. Bisher führen die Züge von Rangierbahnhöfen in Deutschland mit Dieseltraktion über Lindau nach Österreich.

Railion verfügt als erstes nicht-schweizerisches Eisenbahnverkehrsunternehmen über die erforder-

liche Sicherheitsbescheinigung, die ihr durch das Schweizer Bundesamt für Verkehr erteilt wurde. Damit ist Railion zur Aufnahme eigener Transportleistungen in der Schweiz berechtigt. Lokführer aus Deutschland und der Schweiz fahren die Züge, die mit der modernen Baureihe 185 bespannt sind, durchgehend von Deutschland bis zur schweizerisch-österreichischen Grenze.

Wenn die rechtlichen Voraussetzungen gemäß den Richtlinien 2001/12-14 auch in der Schweiz gegeben sind, können die Kunden besonders im Wechselverkehr von den dann möglichen Transportangeboten aus einer Hand profitieren.

## Zusammenarbeit mit BLS

Im Transit durch die Schweiz erwarten die Kunden durchgehende Angebote auf beiden Hauptachsen. Neben umfangreichen Leistungen auf der Lötschberg-Simplon-Achse intensiviert Railion die erfolgreiche Kooperation mit der schweizerischen Privatbahn BLS Cargo AG. An der BLS Cargo AG sind die BLS Lötschbergbahn AG (77,7%), die Railion Deutschland AG (20%) sowie der italienische Spediteur Ambrogio (2,3%) beteiligt.

Der Schwerpunkt der zusätzlichen Leistungen liegt auf der Gotthard-Achse Basel Chiasso mit rund 80 Güterzügen pro Woche. Der Gotthard-Pass ist die Hauptachse im alpenquerenden Verkehr und kann durch die Kooperation mit BLS und mit 65 schweiztauglichen Railion-Loks der Baureihe 185 durchgehend von Deutschland bis zur italienischen Grenze befahren werden. BLS Cargo AG stellt dabei die Lokführerleistungen vor allem aus dem neu aufgebauten Lokführerdepot in Erstfeld und dem bereits bestehenden in Haltingen.

Die durchgehenden Gotthardverkehre sind ein enormer Vorteil für den Kunden, der durch die grenzüberschreitende Produktionsoptimierung zuverlässige Schienentransporte aus einer Hand erhält. Railion baut mit BLS auf eine langfristige und partnerschaftliche Zusammenarbeit, um dem Kunden eine zuverlässige Leistung anzubieten und ihn zum Umsteigen von der Straße auf die Schiene zu bewegen.

## Gute Perspektiven

Ob über Beteiligungen oder Kooperationen, die positiven Entwicklungen im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr sind nicht mehr aufzuhalten. In der Schweiz konnten dabei bisher nur gute Erfahrungen gesammelt werden. Die Zusammenarbeit mit dem schweizerischen Bundesamt für Verkehr als auch mit SBB-Infrastruktur ist ausgezeichnet. Gemeinsam wurde ein Sicherheitsmanagement-



# Meldungen

system abgestimmt und die notwendigen Spielregeln und Vorschriften vereinbart. Auch in Italien sind die Voraussetzungen für eine stärkere produktive Präsenz für Railion geschaffen, damit von Skandinavien oder von den Nordseehäfen bis Italien ein Transportangebot aus einer Hand verwirklicht werden kann.

Die Unternehmenszielsetzung von Railion ist somit auf gutem Weg:



Ausbau des europäischen Schienengütertransportnetzes



Angemessene Verzinsung des eingesetzten Kapitals



Hohe Ankunftspünktlichkeit und Zuverlässigkeit für die Kunden



Dauerhafte Partizipation am Marktwachstum im Transportsektor



Sichere Arbeitsplätze für die Mitarbeiter und hoher volkswirtschaftlicher Nutzen für die Menschen in Europa

Railion möchte mit dieser Vision die Marktführerschaft als Europas Carrier Nummer eins halten und weiter ausbauen.

(Railion Deutschland AG)

## Bahn will Töchter verkaufen

Die Deutsche Bahn will nach Pressemeldungen die Reisegesellschaft Ameropa sowie die Busunternehmen Deutsche Touring und Bayern Express verkaufen. Dies sei bereits beschlossen, so ein Konzernsprecher. Die Verkaufserlöse sollen wieder in das Kerngeschäft zurückfließen.

Auch die Tochter Mitropa mit stationärer Gastronomie in Bahnhöfen und an Autobahnen beabsichtigt die Bahn zu veräußern. Dem müssen aber noch der Aufsichtsrat der Bahn, die Kartellbehörden und das Bundesverkehrsministerium zustimmen.

Vom geplanten Mitropa-Verkauf nicht betroffen ist die Bewirtschaftung der Fern- und Nachtreisezüge, da dieser Servicebereich im Fernverkehr verbleibt. ag

## Hessen steigt in Flughafen Hahn GmbH ein

Das Land Hessen will sich künftig mit 17,5 Prozent an der Flughafen Hahn GmbH beteiligen. Bisher hielt die Fraport AG 73,07 Prozent und das Land

Rheinland-Pfalz 26,93 Prozent der Gesellschaftsanteile. Zukünftig wird die Fraport AG nur noch 65 Prozent der Anteile besitzen und die Länder Hessen und Rheinland-Pfalz werden jeweils mit einem Anteil von 17,5 Prozent beteiligt sein. Das Land Hessen sieht in der Beteiligung u.a. einen weiteren Schritt zur Verwirklichung des gemeinsamen Systems der Flughäfen Frankfurt und Hahn. ag

## Lärmschutz im Mittelrheintal

Die Deutsche Bahn investiert zur Zeit insgesamt 70 Millionen Euro für Lärmschutzmaßnahmen im Mittelrheintal. Beidseitig des Rheins zwischen Koblenz und Mainz/Wiesbaden sind 46 Ortschaften von erheblichem Zuglärm betroffen. In 24 dieser Ortschaften wurden bereits Schallschutzwände gebaut bzw. geplant. Als weitere Schutzmaßnahmen wurden mit finanzieller Beteiligung der Hausbesitzer Schallschutzfenster eingebaut sowie Außenwände und Dächer entsprechend isoliert. Bis zum Ende dieses Jahres hofft die Bahn einen Großteil der geplanten Maßnahmen abgeschlossen zu haben.

Zusätzlich könnte die so genannte Flüsterbremse die Bewohner des Mittelrheintals entlasten. Hierfür müssten aber im Laufe der Zeit alle 11800 Güterwagen der Bahn mit einem Aufwand von rd. 472 Millionen Euro umgerüstet werden. Derzeit stehen aber für solche Umrüstungsarbeiten lediglich ca. 27 Millionen Euro aus den oben genannten 70 Millionen Euro zur Verfügung. ag

## Großauftrag für Siemens

Die spanische Eisenbahngesellschaft Renfe bestellte Anfang März beim Siemens-Konzern zehn Hochgeschwindigkeitszüge für ca. 240 Millionen Euro. Für deren Wartung über 14 Jahre wurden weitere 190 Millionen Euro vereinbart. Die Technik der neuen Züge basiert auf dem ICE 3, der außer in Deutschland auch in den Niederlanden, Belgien und der Schweiz eingesetzt wird. ag

## Neue Elektronische Stellwerke

Die Deutsche Bahn hat im letzten Jahr 34 Elektronische Stellwerke (ESTW) in Betrieb genommen. Rund 557 Millionen Euro wurden dafür investiert. Diese neuen Stellwerke ermöglichen es, die Schieneninfrastruktur immer wirtschaftlicher und zuverlässiger betreiben zu können. Derzeit verfügt die Bahn über rund 126 Elektronische Stellwerke. Die Bedienung der ESTW erfolgt fast ausschließlich aus bundesweit sieben Betriebszentralen. Von dort wird der Betrieb auf den angeschlossenen Strecken rechner-



# Meldungen

unterstützt überwacht, disponiert und gesteuert. Zu den größten ESTW, die in 2003 in Betrieb genommen wurden, gehören die Stellwerkszentralen in Braunschweig, Leipzig-Ost, Lübeck, Magdeburg und Rosenheim. ag

## **Eurotunnel erwägt Preissenkungen**

Seit der Inbetriebnahme des Eisenbahntunnels unter dem Ärmelkanal arbeitet der Betreiber mit Verlust. Dem unter einer Schuldenlast von rund 9 Milliarden Euro leidenden Unternehmen droht die Insolvenz, wenn nicht bald eine harte Sanierung eingeleitet wird.

Durch hohe Abschreibungen verzeichnete Eurotunnel in 2003 einen Verlust von 1,89 Milliarden Euro. Dieser Fehlbetrag war somit etwa doppelt so hoch wie der Umsatz.

Der Betreiber des Tunnels will nun durch Preissenkungen das Geschäft beleben. Zuvor müssten aber die Schulden gesenkt werden. Eine entsprechende Umschuldung könnte ggf. durch eine Kapitalerhöhung und die Ausgabe von Anleihen auf künftige Gewinne erreicht werden, so der Eurotunnel-Konzernchef. ag

## **2004 das Jahr der ÖBB-Neuorganisation**

Nach Veröffentlichung des Bundesbahnstrukturgesetzes am 12. Januar 2004 ist klar, dass sich bei den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) in 2004 vieles verändern wird. So werden die ÖBB in die vier Aktiengesellschaften Infrastruktur Bau AG, Infrastruktur Betrieb AG, Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria AG aufgeteilt. Neben diesen Aktiengesellschaften gibt es noch fünf Gesellschaften mit beschränkter Haftung. So teilen sich z.B. künftig der Personen- und Güterverkehr die ÖBB Traktion GmbH und ÖBB Technische Services GmbH. Noch nicht erledigt ist das Thema ÖBB-Dienstrecht. In naher Zukunft soll aber auch hier Klarheit herbeigeführt werden. ag

## **10 Jahre Deutsche Bahn AG**

Die Deutsche Bahn AG zieht zehn Jahre nach der Gründung der Aktiengesellschaft eine positive Bilanz. Die Ausrichtung auf unternehmerische Strukturen und ein konsequenter Rationalisierungskurs haben die Produktivität um mehr als das Doppelte gesteigert. Vorstandschef Hartmut Mehdorn fasst die bisherige Entwicklung von der Behördenbahn zum Wirtschaftsunternehmen zusammen: "Die Bahnreform ist ein Erfolg. Wir haben die uns gesetzten Ziele im Wesentlichen erreicht. Der Steuerzahler wurde deutlich entlastet - stärker als damals prognostiziert." Für die kommenden Jahre kündigte der Bahnchef profi-

tables Wachstum und die Kapitalmarktfähigkeit an.

Aufsichtsratschef Dr. Michael Frenzel bestätigt den Kurs des Unternehmens: "Die Bahn ist heute ein hochmoderner, effizienter ganzheitlich agierender Mobilitäts- und Logistikdienstleister. Und als solcher verdient sie es, wahrgenommen zu."

(DBAG; Presse-Information)

## **Am Börsengang der Bahn scheiden sich die Geister**

Das Ziel eines Börsengangs der Deutschen Bahn AG und das Herauslösen des Schienennetzes aus dem Konzern entzweien die Experten der Bahn. Dies hat die Anhörung des Bundestags-Verkehrsausschusses in Berlin belegt. Den meisten Beobachtern der Deutschen Bahn erscheint jedoch in jedem Fall ein rascher Börsengang unrealistisch. Der Gießener Wirtschaftsprofessor Gerd Aberle nannte die derzeitige Erlössituation der Bahn „wenig zufrieden stellend“. Um Kapitalmarktfähigkeit unter Beweis zu stellen, müsse das Unternehmen zunächst „einen nachhaltigen Gewinnprozess einleiten“. Nur bei besseren Ergebnissen könnten potentielle Investoren eine Dividende erwarten, sagte Aberle.

Der ehemalige DB-Vorstand Wilhelm Pällmann, Vorsitzender der Regierungskommission zur Infrastrukturfinanzierung, bezeichnete die Trennung von Schienennetz und Betrieb als wesentliche Voraussetzung für einen Börsengang. Bahn-Chef Hartmut Mehdorn will die Deutsche Bahn dagegen als integriertes Unternehmen einschließlich Netz an die Börse bringen. „Fahrzeug und Fahrweg der Eisenbahn sind eine Einheit“, formulierte Mehdorns Marketingvorstand Klaus Daubertshäuser in der Anhörung. Auf die Vorteile des Verbunds dürfe nicht verzichtet werden. Dem Kritiker Pällmann stimmten der Verkehrswissenschaftler Gottfried Illgmann, der Geschäftsführer des Umweltverbandes Verkehrsclub Deutschland (VCD), Jan Werner, und der Geschäftsführer des Bahn-Konkurrenten Connex, Hans Leister, zu. Das Diskriminierungspotential eines integrierten Unternehmens sei enorm groß. Nur eine neutrale Netzgesellschaft werde die Kapazitäten angemessen auslasten. Pällmann und Aberle betonten, entscheidend sei nicht, ob und wie die Bahn aktuell ihre Wettbewerber benachteilige, sondern wie groß das Potential dafür sei. Die Erfahrungen in anderen Branchen zeigten, dass rechtliche Vorkehrungen innerhalb der Konzerngesellschaften („chinesische Mauern“) nicht tragfähig seien. Der Regulierungsbedarf bliebe beim Börsengang der Bahn mit Netz hoch.

Dagegen warnte der Berliner Wirtschaftsprofessor Horst Albach, die Risiken einer Trennung von Netz



### Sachlichkeit in Schönheit verwandeln

*Spaziergänge durch die Hansestadt Riga*

*Von Peter Hahn*

Das Hotel in Riga will es mir leichtmachen. Vor meinem Fenster im siebten Stock breitet sich von Nord nach Süd das Panorama der achthundert jährigen Stadt aus: der Hafen, an dem eine Katamaranfähre aus Stockholm liegt, das Schloss, in dem die Präsidentin Lettlands residiert, St. Jacobi mit seiner „Balkonglocke“, Dom, Petrikirche, Zeppelinhallen, Fernsehturm.

Das Hotel liegt am Ufer der Daugava. Von der Quelle bis hierher hat die Düna, wie der Fluss seit je von den Baltendeutschen genannt wird, eintausend Kilometer nebst Russland und Weißrussland hinter sich gebracht hat. Breit gebettet und zögerlich zieht sie vorüber. In der Altstadt, am Rathausmarkt, stellt seit 1999 wieder eine alte Attraktion von Riga: 150 000 Besucher zählt das Schwarzhäupterhaus im Jahr. Der Satteldachbau ist ein zweistöckiges gotisches Gebäude nebst Speichergeschossen aus rotem Ziegelstein. Der Giebel ist mit Skulpturen geschmückt, Neptun für den Hafen, Merkur für die Kaufleute. Staunend steht man vor dieser perfekten Handwerkerarbeit, nicht ahnend, dass dieses Haus eine vollständige Rekonstruktion ist.

Seine Geschichte ist kein Ruhmesblatt unserer eigenen Geschichte. Während die übrige Stadt fast unzerstört bleibt, sind ausgerechnet Schwarzhäupterhaus, Rathaus und Petrikirche seit dem 29. Juni 1941 nur noch Ruinen. Das Schwarzhäupterhaus hat seinen Namen der Tatsache zu verdanken, dass es seit 1477 Sitz und Herberge der Compagnie der Schwarzen Häupter war, einer Verbindung junger und unverheirateter Kaufmänner. Ihr Schutzpatron wie der der Krieger ist der heilige Mauritius. Und die schwarze Sturmhaube der Krieger hat dem Haus den Namen gegeben. Nachzutragen ist, dass die deutschstämmigen Schwarzhäupter 1939 „heim ins Reich“ mußten und seither in Bremen residieren.

Um Krieg und Kleinkrieg geht es auch nebenan. Im ehemaligen „Museum der Lettischen Roten Schützen“ ist seit 1993 das Okkupationsmuseum (Latvijas Okupācijas muzejs) untergebracht. Zugegeben, der kantige Quaderriegel aus den Siebzigern ist ein harter Brocken in diesem rekonstruierten pseudohistorischen Rathausmarktensemble, aber er gehört neben Mittelalter und Jugendstil nun einmal auch zu „Kulturas Pieminekļis“, ob mit oder ohne das blauweiße Etikett vom Denkmalschutz. Der Germanistikstudent und Museumsführer Andris Justs beklagt den Zustand des Dokumentationszentrums: „Im Sommer eine Bratpfanne, im Winter ein Kühl-

schrank. Obwohl achtzig Prozent unserer Mittel von Exilletten gespendet werden, will die Stadt Riga das Haus weghaben.“

Wer Land und Leute verstehen will, darf sich in Riga nicht nur am üppigen Jugendstil erfreuen. Beim Flanieren kommen dem Spaziergänger die tollsten Ideen. Was wäre, wenn der Osten keinen Westen gehabt hätte. Das schönere Deutschland hätte es vielleicht gegeben, das ehrlichere allemal, wiedererstandenen aus der Geschichte, nicht aus bodenlosen Milliarden. Während achthundert Kilometer westlich manche Chance durch das Versprechen auf blühende Landschaften vertan wurde, setzen zweieinhalb Millionen Letten auf Lettland, auf Tapferkeit, Gerechtigkeit, Mäßigkeit und Klugheit, auf die eigene Kraft.

Inzwischen sprechen die Letten nicht nur Lettisch und Russisch, auch ein feines Englisch und viele junge Leute auch gutes Deutsch. Im Restaurant „Symposium“ saßen sie an einem Tisch, der Lette Karlis Cirilus, der an der Rigaer Universität Germanistik studiert, und der Deutsche Bertolt Flick, der vor Jahren die offizielle Sprachprüfung in Lettisch absolviert hat. Den einen entdeckte bereits der Deutsche Akademische Austauschdienst DAAD für ein Gastsemester an der Rostocker Universität, der andere steuert als Vorsitzender des Aufsichtsrats die nationale Fluglinie Air Baltic in die Gewinnzone. Die Nato, darin sind sie sich einig, wollen beide, der Lette, weil er Sicherheit für sein Land, der Deutsche, weil er endlich normale Beziehungen zu Russland erhofft. Beide Ansätze sind verständlich. Lettlands Geschichte war mit Kriegen, Eroberern, Unterjochung, Deportation, Flucht, Tod und Mord verbunden: 1581 polnisch, 1621 schwedisch, 1710 russisch, 1918 lettisch, 1940 sowjetisch, 1941 deutsch, 1944 sowjetisch.

Die Rückbesinnung auf die unabhängigen Jahre vom 18. November 1918 bis zum 17. Juni 1940 allein kann es nicht gewesen sein, die nach fünfzig Jahren destruktiver sowjetischer Okkupation am 21. August 1991 wieder eine Republik Lettland hervorbrachte. Alexander von Humboldt, der das Land zwischen Königsberg und St. Petersburg bereiste, spürte schon damals: „Wenn Schinkel dort einige Backsteine zusammenklauben ließe, ein Zirkel von kunstliebenden Judendemoiselles und eine Akademie auf jenen mit Gestrüpp bewachsenen Sandsteppen eingerichtet würde, so fehlte nichts, um ein neues Berlin zu bilden“, einen Ort der geistigen Begegnung, des freimütigen Gesprächs, der ungezwungenen Geselligkeit. Riga war das von Anbeginn. Kurze Zeit nach der



## Reisevorschau Lettland

Gründung im Jahre 1201 schuf sich die Bürgerschaft mit der „Gilde zum Heiligen Geist“ ihre erste Organisation. Die Kaufleute zogen nach und gründeten die „Große Gilde“ (Lielaja Gilde). Ihr Vereinshaus mit dem zweischiffigen Münstersaal und der Brautkammer hat neben diversen Umbauten auch den Brand von 1963 überstanden. Längst ist der Bau neogotisch bestens restauriert und wieder Haus der Rigaer Philharmonie.

Viel und wenig, groß und klein sind hier ebenso wie erster und letzter relative Begriffe. Neben Lübeck war die Stadt am Rigaischen Meerbusen seit 1282 eines der ersten Mitglieder der Hanse. Wo sonst in Europa gab es so früh einen Vertrag zwischen dem Erzbischof und dem Livländischen Orden über die Doppelherrschaft in der Stadt, wo eine städtische Bauordnung, eine weltliche Schule, eine öffentliche Bibliothek, ein Museum für Stadtgeschichte? Wenn man bedenkt, dass diesem Volk in der Lettischen Sozialistischen Sowjetrepublik die eigene Sprache genommen wurde, ist es erstaunlich, dass die Vereinten Nationen Lettland gleich als entwickeltes Land einstufen konnten, vor allem wegen seines hohen Bildungsstandes. Was hier als wichtig und inspirierend empfunden wird, gilt draußen in der Welt als auf der Höhe der Zeit.

„Wer nicht vorwärts gehet, geht zurück“, schrieb Johann Gottfried Herder im Dezember 1766 aus Riga nach Deutschland. „Ich lerne hier immer, von mir und von anderen. Warum machen Sie sich nicht auf nach Kurland?“ Herder, damals Pfarrer und Lehrer an der Domschule, wohnte „in einer Gegend, die das Kloster heißt und mir es auch ist“. Für den deutschen Freund hatte er „überflüssige Gelegenheiten, da ich drei Zimmer bewohne, und ich kann Sie auf meiner Stube“ haben, und das sehr leidlich und angenehm“.

Das dürfte heutzutage erst recht kein Problem sein. Quartiere gibt es in jeder Qualität und Preisklasse. Wer den Überblick behalten möchte, zieht ins „Daugava“ am Fluss oder ins „Latvija“ an der Esplanade, wo im 26. Stock auch anständige Cocktails mit Aussicht serviert werden. Wer es mittendrin und doch ruhig, gemütlich und elegant liebt, wird sich für „Grand Palace“ oder „Konventa Seta“ entscheiden. Das eine liegt zwischen Dom und Schloss und beherbergte bereits Catherine Deneuve und Sting, das andere besteht aus den mittelalterlichen Gebäuden des Konventhofes, die restauriert und zum Hotel umfunktioniert wurden.

Riga hat neben der Altstadt eine Neustadt und eine Plattenstadt. Zwischen alter und neuer Stadt schlängeln sich die parallel verlaufenden Boulevardringe entlang. Hier lag einst der Festungsgraben. Als er

Mitte des neunzehnten Jahrhunderts bedeutungslos geworden war, wurde das Areal in Parkanlage und Stadtkanal umgewandelt. Drumherum stehen prachtvolle Wohnhäuser und bedeutende Bauten: die Universität, die Botschaften Deutschlands, Frankreichs und der Vereinigten Staaten, die Hypothekbank, das Nationaltheater - ein in sich geschlossenes Denkmal des Historismus. Das alles ist in bestem Zustand, wie überhaupt die Stadt sich gepflegt präsentiert. Riga ist für alles gerüstet.

Flanieren wir hinüber zum sogenannten „Weißen Haus“. 1863 wurde es als Deutsches Theater eröffnet, 1920 avancierte es zur Lettischen Nationaloper, zwischen 1990 und 1995 wurde es rekonstruiert. Nun besteht es aus zwei Teilen, dem Opernhaus mit seiner griechischen Tempelfassade, und dem ehemaligen Kesselhaus mit Schlot, in das eine Experimentierbühne eingebaut wurde. Sechshundert Mitarbeiter werden hier beschäftigt, die Hälfte davon sind Künstler. Umgerechnet 3,8 Millionen Euro gibt der Staat, der Rest kommt aus der Theaterkasse. Parkett, drei Ränge und eine Galerie für Stehplätze offerieren 946 Plätze zu Preisen zwischen drei und vierzig Euro. Die Auslastung liegt bei neunzig Prozent.

Für Richard Wagner wären das goldene Zeiten gewesen. Kaum hatte er im Herbst 1837 die Kapellmeisterstelle am Deutschen Theater angetreten, wurde er nach einem Intendantenwechsel wieder stellungslos. Hoch verschuldet floh Wagner nach Paris. Mehr Glück hatte später ein echter Rigaer. „Der immer heitere Mann“ war laut „Rigaer Rundschau“ von 1932 ein Geheimtipp. „Empfehl’n se mich weiter“, rief er von der Bühne des Deutschen Schauspiels. Das geschah auch. Am Berliner „Kabarett der Komiker“ trat er 1939 seinen Triumphzug an. In den fünfziger und sechziger Jahren war er der beliebteste Alleinunterhalter: „Ich bin heute aber auch wieder ein Schelm.“ Wir erinnern uns - Heinz Erhardt.

Die Verbindungen zwischen Ost- und Westeuropa waren zu jeder Zeit wechselseitig bedeutsam. Noch aber sind die bekannten Namen mehr Geschichte als Gegenwart und Zukunft: Der Filmregisseur Sergej Eisenstein ist hier geboren, der Schriftsteller Werner Bergengruen, der Philosoph Sir Isaiah Berlin, der Architekt Gunnar Birkerts, der Dirigent Mariss Jansons, der Komponist Peteris Vasks, der Geiger Gidon Kremer, der Tänzer Michail Barischnikow, die Sopranistin Inessa Galante, auch der Eishockeyspieler Sandis Ozolins. Die lettische Hauptstadt hat 800 000 Einwohner. 47,2 Prozent sind Russen, 38,7 Prozent Letten, den Rest machen Weißrussen, Ukrainer, Polen, Juden, Litauer, Deutsche, Roma und Esten aus. Wenn Lettland seine Letten eines Tages nicht mehr nach Staatsbürger und Bewohner



## Reisevorschau Lettland

der Republik Lettland sortiert, dann könnten aus dieser derzeit nicht unproblematischen Konstellation in Zukunft kräftige Impulse kommen - auch eine Tradition der Hansestadt.

Zu jeder Zeit haben Minderheiten Stadt und Land geprägt. Die Russen dominierten nach dem Zweiten, die Letten nach dem Ersten Weltkrieg, die deutsche Minderheit zwischen dem neunzehnten und dem zwanzigsten Jahrhundert. In dieser Zeit, in den Jahren zwischen 1899 und 1912, entstand in Riga die europäische Hauptstadt des Jugendstils - mit mehr als dreihundert Bauwerken im Stadtzentrum, die in den letzten elf Jahren größtenteils und vorzüglich restauriert wurden.

Als ich Karlis Cirilus im „Casablanca“ am Domplatz meine angelesenen Richtig-Reisen-Wünsche vorsichtig beibringen will, unterbricht er mich sofort. „Den Touristen wird immer nur die Alberta iela gezeigt. Gut, der Architekt Michail Eisenstein hat für diese Gegend immerhin fünfzehn Häuser entworfen, alle verschwenderisch geschmückt, wirkungsvoll, blendend, aber wir haben mehr und anderes.“ Damit meint er wohl jene Abstufungen, auf die sich Janis Krastins in seinem Band „Jugendstil in der Baukunst Rigas“ festgelegt hat: eklektizistisch, dekorativ, lotrecht und national-romantisch. Wir einigten uns auf Spaziergänge durch Quartiere, deren Straßen allesamt in der Neustadt, also hinter den Boulevards, liegen.

Erster Gang: Kronvalda bulvaris, Vilandes, Elizabetes, Strelnieku, Alberta, Antonijas. Zweiter Gang: Brivibas, Lacpleša, Stabu, Gertrudes, Terbatas, Kr. Barona. Dritter Gang: A. Caka, Lacpleša, Matisa. Der Rigaer Jugendstil hat tatsächlich mehr und anderes zu bieten. Die Einflüsse aus Berlin und Wien sind nicht zu leugnen, zumal die Architekten dort studiert hatten; indem diese aber den örtlichen Gegebenheiten angepasst wurden, bildete sich in den Jahren von 1899 bis 1912 eine charakteristische Baukunst heraus. Neben den frühen Bauten mit den üppig geschmückten Fassaden in der Alberta iela sind die typischen vertikal ausgerichteten Häuser des „lotrechten“ Jugendstils mit ihren Erkern und den dekorativen Reliefs unter den Erkerfenstern in der Lacpleša leicht auszumachen. Trotz einer reichen plastischen Struktur wirkt die Architektur der „nationalen Romantik“ dagegen melancholisch, schwerfällig, zurückhaltend.

Was wäre, wenn, frage ich mich nach diesen Spaziergängen, wenn wenigstens einige der hiezulande werkenden Architekten am Freitag mittag in Tempelhof eine Fokker 50 der Air Baltic besteigen würden, um sich zwei Stunden später in Riga anzusehen, wie man Sachlichkeit in Schönheit verwan-

deln und Schönheit für jeden und an jedem Ort schaffen kann.

Schönheit hat natürlich ihren Preis. Die Altstadt wurde und wird von reichen Leuten bewohnt, der Jugendstil gehörte und gehört den oberen Schichten. Der Fotograf Arnis Balcus, den ich am Ende dieser Reise noch treffe, lebt dort nicht. Seine Bilder entstehen an den Rändern von Riga. Nicht ohne Stolz zeigt er eine Ausgabe des Moskauer Journals „Foto & Video“, das auf sechs Farbseiten seine kuriosen Interpretationen von den Außenseitern der Gesellschaft präsentiert. Diese Bilder provozieren, nur scheinbar begeben sie sich auf das Niveau der Banalität, sie sind mehrdeutig, sie sind intim, niemals aber vulgär und geschmacklos. Der Fotograf spielt - mit visuellen Klischees, mit dem Verlust an Identität, mit der Ironie. Seinen Studienaufenthalt im Künstlerhaus Schloss Wiepersdorf hat er als „a little Sanatorium“ in Erinnerung, „but the photography is the way to compensate our social desires“. Vier Tage Riga, das kann nur ein Anfang gewesen sein. (Der Bericht erschien im „Reisblatt“ der FAZ).

### **Für die Letten ändert sich mit dem EU-Beitritt zunächst nicht viel**

Estland wird zum EU-Beitritt eine Million Bäume pflanzen, und alle drei baltischen Staaten setzen zum 1. Mai auf Blasorchester, Feuerwerke oder feierliche Reden. Aber was wird sich an jenem Tag für Letten, Esten, Litauer ändern? Die Antwort in Riga ist ernüchternd: Man werde dann an der Grenze andere Formulare ausfüllen, sagt die für die EU-Koordination verantwortliche Beamtin im lettischen Außenministerium. Auch bei früheren Beitrittswellen habe sich für die beitretende Bevölkerung zunächst wenig verändert. Selbst jene, die Sinn haben für Symbole und historische Dimensionen, wiegeln ab. Der frühere estnische Präsident Meri sagt, Estland sei immer ein Teil Europas gewesen. In den Jahren sowjetischer Besatzung habe sein Land Selbständigkeit und Demokratie verloren, aber nicht die Zugehörigkeit zu Europa. Daher empfinde er den Vollzug des Beitritts nicht als historische Wiederkehr, sondern als „ein kleines, ruhiges, fast bürokratisches Ereignis“.

Der Beitritt ist ein langer Prozess, dem der 1. Mai nur ein sichtbares und unumstößliches Datum gibt. Neue Mitglieder haben dann das Recht zur Abstimmung und Einflussnahme in Rat und Kommission auch offiziell, was sie indes schon seit der Unterzeichnung der Beitrittsverträge ein Jahr zuvor hatten. Einer der wichtigsten Punkte, die Anpassung der nationalen an die europäische Rechtsordnung, ist bereits weitgehend vollzogen. Insofern ist Lettland schon einbezogen in die gemeinsame europäische Rechts- und Wertegemeinschaft. (Auszug aus der FAZ).



# Reiseanmeldung

**Europäische Tage der A.E.C. in** \_\_\_\_\_  
von \_\_\_\_\_ bis \_\_\_\_\_

1. Person:

**Name:** \_\_\_\_\_ **Vorname:** \_\_\_\_\_

**Strasse** \_\_\_\_\_

PLZ/Ort \_\_\_\_\_ Telefon \_\_\_\_\_

2. Person:

**Name:** \_\_\_\_\_ **Vorname:** \_\_\_\_\_

**Strasse** \_\_\_\_\_

PLZ/Ort \_\_\_\_\_ Telefon \_\_\_\_\_

3. **Ankunft am** \_\_\_\_\_ **Abreise am** \_\_\_\_\_

Zug-Nr./Uhrzeit \_\_\_\_\_ /mit Auto/ Zug-Nr./Uhrzeit

4. Einzelperson: Wollen Sie mit einem anderen Teilnehmer  
zusammen untergebracht werden? Ja --- Nein

Einzelzimmer Ja --- Nein

*Bitte deutlich schreiben!*

4. Gesamtkosten: ca. \_\_\_\_\_ EURO mit / ohne Einzelzimmerzuschlag  
(Für Teilnehmer, die bereits am .....anreisen, wird ein Aufschlag von.....€ berechnet)

## 5. Anmeldungen an:

**Frau Marita Kynast-Kohl, Finkenstr. 8, 31698 Lindhorst**

Tel.: 05725/6708 Fax: 05725/915838

Zahlungen auf das AEC-Konto Sparda-Bank **Hannover**,

Konto: **100 924 814** BLZ: **250 905 00**

Kennwort: Europäische Tage in.....

Anzahlung von ..... € pro Person

Gesamtpreis: ..... €, Einzelzimmerzuschlag: ..... €



# Schiffsreise nach RIGA

## Schiffsreise zu den Europäischen Tagen 2004 nach Riga vom 28.05. bis 08.06.2004

Sehr geehrte Damen und Herren,  
liebe Vereinsmitglieder,

Wir reisen mit einer großen internationalen Gruppe von A.E.C.-Mitgliedern mit einem Fährschiff von Lübeck Siems direkt nach Riga. Freitag, den 28.05.2004 werden wir uns mit den Teilnehmern um 19.30 Uhr im Hamburger Hauptbahnhof vor dem Reisezentrum treffen und dann gemeinsam um 20.05 Uhr mit dem RE 11452 nach Lübeck Hbf fahren. Dort werde ich für einen Transfer mit einem Bus oder Großraumtaxi auf eigene Kosten sorgen. Gegen 22.00 Uhr werden wir unser Fährschiff, die „MS Kaunas“ betreten und unsere Kabinen (Doppelkabinen mit WC und Dusche) beziehen können. Auf dem Fährschiff bekommen wir Vollpension (im Preis enthalten) einschließlich Frühstück am Sonntag dem 30.05.2004. Der Veranstalter der Europäischen Tage holt uns direkt vom Schiff ab und bringt uns auch wieder am 06.06.2004 mit dem Transfer zum Schiff. Alles in allem eine gemütliche und bequeme Seereise.

Ich habe noch einige Plätze auf dem Fährschiff frei und würde mich freuen, wenn Sie uns kurz entschlossen begleiten möchten. Die Eröffnung der Europäischen Tage in Riga findet im Lido Atputas Center, dem größten Holzhaus der Welt statt. Der Verkehrsminister Lettlands und der Generaldirektor der Lettischen Eisenbahnen werden uns am Eröffnungsabend der Europäischen Tage in Riga als Schirmherren begrüßen. Für das Land Lettland (Latvia) erfolgt nun der Beitritt zur europäischen Union. Lernen Sie Riga und die Umgebung der Hauptstadt von Lettland kennen. Wir werden im 5 Sterne Hotel MARITIM Park Hotel wohnen. Es liegt in der Innenstadt von Riga in einem Parkgelände. Die wunderschöne Altstadt von Riga ist bekannt für seine Jugendstilarchitektur. Die Hanse hat hier eine große Rolle gespielt. Aus dieser Zeit ist das Schwarzhäupterhaus bekannt, restauriert und wieder hergestellt. Es wird in dieser Woche ein sehr abwechslungsreiches und preiswertes Programm geboten. Bei Interesse kann das komplette Veranstaltungsprogramm bei Herrn Wirsing oder Frau Marita Kynast Kohl abgefordert werden. Für Anfragen zu den Aufenthaltskosten wenden Sie sich bitte ebenfalls an Herrn Eugen Wirsing oder Frau Marita Kynast Kohl. Für Anfragen und die Buchung auf dem Fährschiff bin ich hingegen zuständig.

### Hinfahrt:

Abfahrt in Lübeck am 28.05.2004 (Freitag) 23.59 Uhr  
Ankunft in Riga am 30.05.2004 (Sonntag) 12.00 Uhr  
Vollpension am 29.05. Frühstück, Mittagessen,  
Abendessen, am 30.05. Frühstück

### Rückfahrt:

Abfahrt in Riga am 06.06.2004 (Sonntag) 20.00 Uhr  
Ankunft in Lübeck 08.06.2004 (Dienstag) 06.00 Uhr  
Vollpension am 07.06. Frühstück, Mittagessen,  
Abendessen, am 08.06. Frühstück

Zur Buchung bitte ich um telefonische Anfrage oder Email an mich und anschließend um kurzfristige Überweisung auf das unten angegebene Konto. Falls jemand zu einem späteren Zeitpunkt von der Reise zurück treten möchte, sollte er oder sie bei Zeiten eine eigene Rücktrittsversicherung abschließen. Ich habe keinen Einfluss auf eine eventuelle Rückzahlung der Fährkosten. Die Buchungszusagen werde ich nach der Reihenfolge der Anmeldungen vornehmen.

### Gesamtpreis für unsere Schiffsreise hin und zurück mit Vollverpflegung 306,00 €

Bitte erst nach meiner telefonischen Zusage die Reisekosten überweisen.

Reisekonto: Sparda-Bank Hamburg BLZ: 20690500  
Konto: 6610820100

IBAN-Code: DE22206905006610820100

BIC-Code: GENODEF1S11

Postanschrift: Sparda-Bank Hamburg,  
D-22765 Hamburg, Präsident-Krahn-Straße 16 - 17

Verantwortliches Unternehmen für die Überfahrt auf dem Fährschiff ist das Reisebüro für Baltikumsreisen „Schnieder Reisen“. Die Sammelüberweisung über mein persönliches Reisekonto dient lediglich der Reisevereinfachung und der Gruppenzusammenführung; sowie der Vermeidung von individuellen Kosten des Geldtransfers.

Persönlich übernehme ich keinerlei Haftung für die angebotenen Leistungen. Allerdings werde ich mich persönlich für eine korrekte Abwicklung einsetzen und auch Anreisevorschläge anbieten.

Für die schriftlichen und telefonischen Vorverhandlungen mit mehreren Anbietern über den Zeitlauf eines Jahres und die Anfragen und Nachfragen zu fehlenden Informationen der einzelnen Teilnehmer zu dieser Reise muss ich einen **Kostenbeitrag von 6 €** auf den Fährpreis erheben.

Von jedem Teilnehmer brauche ich die Nummer des Reisepasses und wie lange er gültig ist. Von Teilnehmern, die noch keine A.E.C.-Mitglieder sind, benötige ich zusätzlich die Heimatanschrift und das Geburtsdatum. Für EU-Bürger genügt ein Reisepass, der zum Einreisedatum noch mindestens sechs Monate gültig sein muss.

Mit europäischem Gruß

Horst-Gerd Vanselow

Tel. privat: 04105 / 80081, Fax-Modem: gleiche Telefonnummer nach vorherigem Anruf, Internet: H\_G\_Vanselow@T-Online.de



## Besichtigung des Opel Werks in Rüsselsheim

Am Freitagnachmittag, 19.03.2004, trafen wir uns am Bahnhof Rüsselsheim. Der Termin war geschickt gewählt, denn so konnte man auch direkt vom Arbeitsplatz aus zur Besichtigung fahren. Wir waren 15 Personen, Jung und Alt zeigten Interesse am Autobau. Alle waren gespannt, was uns hinter dem Werkstor von Opel erwarten würde.

Im „Opel Live Pavillon“, der mit historischen Opel-Fahrzeugen bis hin zu aktuellen Modellen ausgestattet war, empfing uns eine fachkundige Mitarbeiterin vom Werk. Zwei Stunden waren vorgesehen für die Werkstour durch die Bereiche der Opel Automobillproduktion. Erst mit dem Tour-Bus, dann zu Fuß sollten wir das Opel Werk bei laufender Produktion erleben. Als Stationen waren vorgesehen: Werkstour-Kino, Presswerk, Rohkarosseriebau sowie Fertig- und Endmontage.

### Das Werkstour-Kino

Ausgestattet mit Kopfhörern mit Funkverbindung bestiegen wir den Gästebus und fuhren durch das Werksgelände zum Werkstour-Kino. Das Firmengelände Rüsselsheim umfasst 2,6 Mio. Quadratmeter, die Fläche von 350 Fußballfeldern. Davon sind 800.000 Quadratmeter reine Produktionsfläche. Fast 20.000 Mitarbeiter sind in Rüsselsheim beschäftigt. Der gezeigte Film lässt uns in einem rasanten Bilderbogen von den Anfangsjahren des Opel Automobilbaus zu den modernsten Fertigungsstraßen der Welt reisen. Das neue Werk in Rüsselsheim setzt gleich in mehrfacher Hinsicht Maßstäbe: hohe Produktivität, strikte Qualitätsorientierung, größte Flexibilität und vorbildliche Ergonomiestandards. Im Jahr 2000 wurde der Grundstein für das neue Werk gelegt, seit Januar 2002 laufen die Fahrzeuge vom Band. Die maximale Jahreskapazität beträgt 270.000 Automobile.

### Das Presswerk

Der Tour-Bus bringt uns ins Presswerk. Auf markierten Besucherwegen gehen wir in die riesige Halle. LKWs mit offener Plane, beladen mit Stahlblechrollen, stehen zum Entladen bereit. Die Blechrollen werden mit Deckenkränen zwischen Anlieferung und Presse bewegt. Bis zu 25 Tonnen wiegt eine einzelne Blechrolle und das Blech hat eine Länge von bis zu 2,5 Kilometern. 1.000 Tonnen Stahlblech werden im größten Presswerk Europas täglich verarbeitet; daraus werden bis zu 35.000 Pressteile hergestellt. Für ein Auto benötigt man ca. 50 Quadratmeter Stahlblech in unterschiedlicher Stärke, eine Fläche, die etwa einer Zweizimmerwohnung entspricht.

Die Halle bebzt, wenn die Pressen im 4-Sekunden-Takt mit 6.500 Tonnen auf die Rohbleche niederfahren. Die in Reih und Glied in der Halle angeordneten Pressen arbeiten vollautomatisch. Jede Presse formt ein spezielles Blechteil. Der Mensch

wird in diesem Arbeitsprozess lediglich für das Überwachen der Maschine benötigt. Aber auch für das Umrüsten der Pressen auf andere Presswerkzeuge werden Arbeiter gebraucht. Nach solch einem Umrüsten kann von der Presse ein anderes Blechteil gefertigt werden. Entscheidend beim Pressvorgang ist, dass die Bleche auf den Zehntelmillimeter genau geformt werden. Dazu wurden vorab der Umformprozess und das Materialverhalten zunächst am Computer simuliert. So liefern die Presswerkzeuge nach genauen Berechnungen die geforderte höchste Qualität. Es hat eine Faszination zu erleben, mit welcher Leichtigkeit die gewaltigen Pressen dem Blech die gewünschte Form geben. Es ist aber auch eine Erleichterung, dem Lärm in der großen Halle zu entkommen. Die Arbeiter im Presswerk tragen übrigens alle Gehörschutz.

### Der Rohkarosseriebau

Funken sprühen, Roboter bewegen sich wie von „Geisterhand“ gesteuert zielgenau auf die Karosseriebleche zu, fügen sie aneinander und wieder wird automatisch mit Funkenflug geschweißt. Blech für Blech wird so zusammengefügt, und mit jedem angefügten Teil wird das Skelett des künftigen Autos deutlicher sichtbar. Bis zu 700 Roboter ermöglichen einen Automatisierungsgrad von 100 Prozent bei den Schweißoperationen. Automatisiert greifen, schweißen und messen Roboterarme die vorgefertigten Karosserieteile. Das Dach verschweißen präzise zwei Hochenergie-Laser. Choreographiert wurden vorab die Bewegungsabläufe in dreidimensionalen Simulatoren am Computer. Für ein Auto werden 600 Blechteile im Gesamtgewicht von 400 Kilogramm verarbeitet. Der Durchlauf für eine Rohkarosserie dauert ca. drei Stunden.

Die Lackiererei in dem lang gestreckten Gebäudeteil konnten wir nur von außen betrachten. Rund acht Kilogramm Lack, verteilt auf fünf Beschichtungen, schützen die Karosserien der Automobile. Die Durchlaufzeit einer Karosserie incl. Trocknung beträgt ca. acht Stunden.

### Die Fertig- und Endmontage

In der Fertig- und Endmontage nimmt das Auto Gestalt an. Die Karosserie hat die gewünschte Lackfarbe, das Fahrwerk mit Achsen und Federbeinen hat den vom Käufer ausgewählten Motor und das entsprechend bestellte Getriebe erhalten. Nun ist es soweit für die „Hochzeit“.

Eine von vielen wegweisenden Opel Erfindungen war bereits 1936(!) diese so genannte Hochzeit, ein heute im Automobilbau weltweit angewandtes Montageprinzip. Hier hatte Opel die traditionelle Montagetechnik völlig neu strukturiert: Fahrwerk und Karosserie werden getrennt vormontiert und erst in der Endmontage zusammengefügt. So wird auch heute noch „geheiratet“. Und wir waren als Trauzeuger live dabei. Es war beeindruckend, diese Hochzeit mitzu-



## Regionalverband Wittenberge

erleben. Ein Förderband senkte von der Decke die Karosserie herab, während am Boden ein zweites Förderband das zugehörige Fahrwerk heranzuführte. Die beiden so zusammen geführten Teile wurden an den entsprechenden Punkten miteinander verschraubt und das neue Auto war jetzt schon fast fertig. Die noch fehlenden Teile wurden in der anschließenden Endmontage an- und eingebaut. Schon konnte die erste Probefahrt beginnen.

Am Ende unserer Tour durch das Opel Werk waren wir alle begeistert von der miterlebten Automobilproduktion. Aus einer anonymen Blechwalze wurde in kurzer Zeit ein individuelles nach den Wünschen des Käufers ausgestattetes Fahrzeug. Zum Ausklang der Besichtigung machten wir es uns in einem netten Lokal in Rüsselsheim gemütlich und das Wort Auto war immer wieder an den Tischen zu hören. Die Werksbesichtigung war für jeden von uns ein beeindruckendes Erlebnis. rhp

### Zu Gast beim Knieperkohlessen des Regionalverbandes Wittenberge

Am 06.02.2004 hatte der RV Wittenberge zum traditionellen Knieperkohlessen eingeladen. Für die Prignitz (Landschaft um Wittenberge) ist der Knieperkohl eine Art Nationalgericht. Hierbei handelt es sich um ein sogenanntes "Armeleuteessen". Mit dem Kohl füllte man sich den Bauch, bis man ein Kneifen verspürte. Daher der Name Knieperkohl. Im Herbst werden die Kohlsorten Markstammkohl und Weißkohl geerntet. Die grünbraunen Blätter des Markstammkohls werden geschnitten und feste Weißkohlköpfe geraspelt. Dann kommt noch einmal die doppelte Menge an Weißkohl in groben Stücken dazu. Nach dem Vermischen der Kohlarten wird alles in einem großen Kessel gekocht. Das Kohlwasser muss abfließen und sobald der Kohl genügend getrocknet ist, beginnt das schichtweise Einstampfen in dem Knieperfass. Zwischen jeder Schicht werden eine Hand voll Salz und Weinblätter eingestreut. Die oberste Schicht wird mit einem Leinentuch und einem Holzdeckel abgedeckt. Darauf werden passende Feldsteine gelegt, um den Kohl zu pressen. In warmer Umgebung beginnt nun der Prozess des Säuerns. In fünf bis sechs Wochen ist der Kohl dann fertig. Bevor der Kohl auf den Tisch kommt, muss eine ordentliche Portion Schweinefleisch oder geräuchertes Kassler in den Kohl hinein. Beides wird nun in einem großen Topf geschmort. Die weiteren Gewürze und die genaue Zubereitung bleiben immer ein Geheimnis der Hausfrau oder des Wirtes. Guten Appetit, wir haben es alle mit Genuss probiert.

Um 18.00 Uhr hatten sich 28 Mitglieder des RV Wittenberge im Gasthaus „Am Hafen“ bei unserem

Mitglied Rainer Hornig eingefunden. Wilfried Klinkradt begrüßte als Vorsitzender seine Mitglieder, wünschte „Guten Appetit“ und eine nette Unterhaltung für diesen Abend.

Ich habe im Anschluss dann die Grußworte des deutschen AEC-Präsidenten Eugen Wirsing sowie die Grüße des britischen Präsidenten Philip Worsfold und des österreichischen Präsidenten Erwin Höchtl verlesen. Erwin Höchtl schrieb wörtlich: "Für Deine Fahrt nach Wittenberge, möchte ich Dich bitten, die Besten Grüße und alle Gute auch weiterhin aus Österreich zu übermitteln, haben wir doch sehr gute Beziehungen zum RV Wittenberge. Nachdem wir schon zweimal in Wittenberge waren, haben wir sehr freundschaftliche Beziehungen mit dem Regionalverband. Und auch sehr viele "Wittenberger" sind schon oft in Österreich (Bregenz) bei uns gewesen."

Natürlich habe ich bei dieser Gelegenheit noch ein wenig Werbung für die Europäischen Tage 2004 in Riga und in Dourdan gemacht. Nach den Reaktionen



unserer Mitglieder glaube ich, dass es für Dourdan sehr viele deutsche Teilnehmer geben wird. Die Plätze wurden des öfteren gewechselt und so kamen ganz unterschiedliche Gespräche mit vielen Themen zustande. Gegen 22.00 Uhr verließen wir dann diesen gastlichen Ort.

Auf der Rückfahrt nach Seevetal habe ich mir unterwegs noch die Kirche in Mödlich und das Schloss in Lenzen mit dem dazugehörigen Museum in Ruhe angesehen. Die Zinnfigurensammlung der Schlacht gegen die Raubritter Quitzow wird hier sehr schön gezeigt. Außerdem wird ausführlich über den holländischen Amtmann Gysels van Lier berichtet, der ja ab 1651 in und um Lenzen die Schulpflicht, eine Bauordnung zur Verhinderung von Brandgefahren und die Instandhaltung der Deiche durchgesetzt hatte. Diese Orte haben wir auch schon gemeinsam mit unseren A.E.C.-Freunden aus Österreich besucht. Horst-Gerd Vanselow



## Vereinsnachrichten / Termine

### Besondere Geburtstage im 1. Quartal 2004

<b>Zum 82. Geburtstag</b> Karch, Dr. Hans J.	23611 Bad Schwartau
<b>Zum 80. Geburtstag</b> Just, Herta Meinardus, Hero	58239 Schwerte 27472 Cuxhaven
<b>Zum 75. Geburtstag</b> Bartlau, Helga Bünger, Edmund	19288 Ludwigslust 19322 Wittenberge
<b>Zum 70. Geburtstag</b> Wichmann, Wilhelm Diaz de Cozar, Juan Storm, Helmut Leiske, Willi Makoschey, Herbert	58089 Hagen 61352 Bad Homburg 21217 Seevetal 72250 Freudenstadt 58089 Hagen
<b>Zum 65. Geburtstag</b> Niedermeier, Brigitta Kasperzak, Marlene Wladarz, Renate Mietz, Ursula	80333 München 18106 Rostock 01307 Dresden 18107 Rostock

Lorenzen, Günter Schwarze, Albert Müller, Ilse Matzen, Wolfgang Perbandt, Armin Jansen, Lothar Wirsing, Heide	58089 Hagen 34466 Wolfhagen 58089 Hagen 25436 Heidgraben 59939 Olsberg 58093 Hagen 61381 Friedrichsdorf/T
<b>Zum 60. Geburtstag</b> Klemm, Klaus Bratscheck, Günter Richter, Monika Breier, Hannelore Lieso, Klaus	99510 Apolda 18106 Rostock 22605 Hamburg 01127 Dresden 97877 Wertheim
<b>Zum 50. Geburtstag</b> Sternol, Eckart Sandner, Helmut Linke, Wolfgang Heidergott, Marianne Bredenbroich, Herbert	55122 Mainz 90518 Altdorf 13189 Berlin 58239 Schwerte/Ruhr 59425 Unna

Herzlichen Glückwunsch !

### Traueranzeige

Wir trauern mit den Angehörigen um unseren Toten. Seit der letzten Mitteilung wurde nachfolgender Stebefall bekannt:

Vom Regionalverband Hamburg, Ortsverband Ludwigslust

Herr Albert Hinrichs am 08.01.2004 im Alter von 68 Jahren



Wir wollen ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Den Angehörigen sprechen wir unsere herzliche Anteilnahme aus.

### Regelmäßige A.E.C.-Treffs

**Regionalverband Buchholz:** Jeden ersten Dienstag im Monat um 18.00 Uhr Versammlungstermin, jeden 3. Samstag im Monat um 11.00 Uhr Dart-Spiel - jeweils in Hamburg Banksstraße 1 -

**Regionalverband Dresden:** Treffen jeden 2. Mittwoch: jeden 2. Monat ab 18.00 Uhr abwechselnd Kegeln im Papagei, Stammtisch in der "Schachtel"

**Regionalverband Frankfurt:** Stammtisch jeden 2. Mittwoch im Monat ab 16.30 Uhr im Restaurant "Henninger Stübchen", Ottostr.6 (Nähe Hbf-Nordausgang), Kegeln: Di. alle 4 Wo. 17.00 in der Gaststätte TSG Niederrad, Lyoner Str./Hahnstr. (S-Bahn-Station F-Niederrad)

**Regionalverband Hagen:** Treffen im Gemeindehaus St.Josef, Schmale Straße 18 in Hagen, dienstags (wird durch Einladung und Aushang jeweils bekannt gegeben), Nachfrage unter Tel. 02304-21594 oder 02331-66536

**Regionalverband Hamburg:** Kegelabend alle 4 Wochen donnerstags, 20-22 Uhr im Restaurant Wappenhof, Borgfelder Straße 14, D-20537 Hamburg Tel. 2502883

**Regionalverband Rostock:** Clubnachmittage jeden 2. Mittwoch im Monat ab 16.00 Uhr in der Goethestrasse 8, Clubadresse: Goethestrasse 8, 18055 Rostock, Stiftung Bahn Sozialwerk, z.Hd. Herrn Schwarz; freitags 10.00 - 15.30 Uhr vor Ort erreichbar

**Ortsverband Nürnberg:** Stammtisch in der "Silbernen Kanne" Nürnberg, Breitscheidstraße 15, jeden 1. Mittwoch im Monat ab 16.30 Uhr

**Ortsverband Ludwigslust:** Kegeln in Grabow alle 4 Wochen (donnerstags) 19-21 Uhr



# Vorstände

## Geschäftsführender Vorstand:

Juristische A.E.C. Sektion Deutschland  
Vereinsanschrift: vertreten durch: Eugen Wirsing

Präsident: Wirsing, Eugen  
privat Lilienweg 87, D-61381 Friedrichsdorf;  
Tel:06172-72982, Fax:-777042  
Sprachbox:06172 -777041  
Mobil +49(163)7298200 bzw. 0163-7298200  
Email: eugen.wirsing@ipfb.net

Vizepräsident: Gralla, Arnold  
privat Auf der Harle 10A, 55294 Bodenheim;  
Tel/Fax: 06135-5286

2. Vizepräsident: - unbesetzt -

Generalsekretär: - unbesetzt -

Stellv. Generalsekretär (Redakteur SCHIENE EUROPAS)  
Altendorf, Reinhold  
privat Zeppelinallee 85, D-60487 Frankfurt  
Tel: 069-77 23 20  
Email: marealdo@web.de

## Email Zeitung: **SCHIENE.EUROPAS@GMX.DE**

Schatzmeisterin: Kynast-Kohl, Marita  
privat Finkenstraße 8; D-31698 Lindhorst;  
Tel:05725-6708, Fax: -915838  
Email: Kynast-Kohl@T-Online.de  
Dienstl. Deutsche Bahn AG, Herrenstr. 3-5  
D-30159 Hannover, AFP West 21  
Tel:0511-286-7590, Fax -7595, ARCOR 933-7590

Stellv. Schatzmeister: Kohl, Wolfgang  
privat Finkenstraße 8; D-31698 Lindhorst;  
Tel:05725-6708, Fax -915838  
Mobil 0177-5978283  
Email: Kynast-Kohl@T-Online.de  
dienstl. Tel:0511-286-5005

Ehrenpräsident, Schampel, Manfred  
Beisitzer für Mit-  
gliederbetreuung Eichenwald 21; D-90574 Roßtal  
Tel:09127-95743 Fax: 09127-57420  
und Europäischer Email: m.schampel@t-online.de  
Generalsekretär

Beisitzer Krämer, Hans-Jürgen  
Irisweg 6, D-49767 Twist  
Tel: 05936-923435  
Mobil: 0171-8535571

Beisitzer Gellekum, Robert  
Dahmeweg 16, D-22547 Hamburg  
Tel. und Fax: 040-8321208  
Mobil +49 160 5042658 bzw. 0160 5042658  
Email: RGellekumIng-Consult@t-online.de

Ehrenpräsident: Schote, Lothar  
privat Am Hulchen 7; D-55130 Mainz;  
Tel:06131-834271, Fax:-834291  
Email: lothar.schote@t-online.de

## Vorsitzende der Regionalverbände:

Buchholz: Ostwaldt, Harry,  
privat Tannenweg 5; D-21279 Drestedt;  
Tel:04186-487

Büro RV Banksstraße 1, D-20093 Hamburg  
Buchholz Tel:040-326990, Fax:-30399721

Dresden: Rockoff, Jens ,  
privat Adenauerstraße 9 D-82178 Puchheim  
Tel/Fax: **NEU**  
Email: jensrockoff@t-online.de  
Mobil: 0160 - 99730405

Frankfurt: Wolf, Norbert  
privat Schwarzerlenweg 76, D-65933 Frankfurt  
Tel:069-632828  
dienstl. Tel:069 265-45515, Fax: -45512  
Email: norbert.n.wolf@bahn.de  
oder Uwe.uw.Lange@bahn.de

Hagen: Hengsbach, Wolfgang  
privat Steinhäuserstraße 86; D-58099 Hagen;  
Tel:02331-66536  
Email: wolfgang.hengsbach@blue-cable.de  
www.aec-rv-hagen.de

Hamburg: Karl, Wolfgang  
privat: Curslacke Deich 80; D-21039 Hamburg;  
Tel:040-7232233 Fax 040 -7233888  
Email: w.karl@t-online.de  
Mobil: 0171-6324266

Rostock: Köster, Manfred  
privat: Richtenberger Str. 25, D-18109 Rostock  
Tel: 0381-7956130

Büro RV-Rostock Goethestrasse 8,18055 Rostock,  
Tel:0381 - 4583426 (freitags)

Wittenberge: Klinkradt, Wilfried  
privat: Rabensteig 1; D- 1 9322 Wittenberge;  
Tel:03877-66465

## Vorsitzende der Ortsverbände:

Berlin: Wiench, Liane  
privat: Catholystraße 18, D-15345 Eggersdorf  
Tel:03341-4753 85  
Email: grlehmann@aol.com  
dienstl. Tel:030-297-12121, ARCOR: 999-12121

Ludwigslust: Nelius, Jürgen  
privat: Große Bergstraße 1; D-19288 Ludwigslust  
Tel:03874-49735  
Email: j.nelius@gmx.de  
dienstl. NNT 425; D-1 9288 Ludwigslust;  
ARCOR 9905-399

Nürnberg: Rödel, Frank  
Privat: Georg-Hennch-Str.4, D-90431 Nürnberg  
Tel: 0911-3150445, Fax: -3262632  
Email: f.roedel@t-online.de

Nachrichtlich: Horst-Gerd VANSELOW  
Stellvertr. Europ. Tel.04105 80081- Mobil:0175 7858536  
Generalsekretär Email: H\_G\_Vanselow@T-online.de

Europäische Vereinigung der Eisenbahner A.E.C. – Sektion Deutschland e.V. –  
Manfred Schampel, Eichenwald 21, D-90574 Roßtal  
– Entgelt bezahlt – D 45438 F –



---

Einzelpreis 1,54 Euro (incl. Porto)  
Bezug über die Redaktion oder jeden Regional-/Ortsverband