

Horst Heldmann

50 Jahre Verkehrspolitik in Bonn

Ein Mann und zehn Minister

KIRSCHBAUM VERLAG BONN

Inhalt

Vorbemerkung	11	2.4.5	Das Verkehrsfinanzgesetz	71
Der Anstoß zum Schreiben.....	11	2.4.5.1	Die Besteuerung als Mittel der Verkehrspolitik	71
Der Wiederbeginn nach 1945.....	11	2.4.5.2	Neuordnung der Abgaben des Verkehrs	72
Das erste Jahrzehnt BMV.....	13	2.4.5.3	Lizenzierung des Werkfernverkehrs.....	74
		2.4.5.4	Durchsetzung des Verkehrsfinanz- gesetzes	74
1 Bundesminister		2.4.6	Die Reform der Pkw-Besteuerung	81
Dr.-Ing. Hans-Christoph Seeböhm		2.4.6.1	Reinfall auf Journalisten	84
1.1 Der Dienstantritt	20	2.5	Unruhige Zeiten	86
1.2 Die Konkurrenten Adenauer und Seeböhm	20	2.6	Leiter der Unterabteilung Planung und Forschung	87
1.3 Erste Schritte	21	2.6.1	Erste Kurskorrekturen	88
1.3.1 Eingewöhnung	22	2.6.2	Abschied von Georg Leber	88
1.3.2 Manöver-Einsatz in der Eifel.....	22	2.7	Der einzig Dreifach-Minister.....	89
1.3.3 Fußfassen	24	2.7.1	Der Wissenschaftliche Beirat	89
1.3.4 Die Länderreferentenbesprechungen ...	25	2.7.2	Der Rhein-Main-Donau-Kanal	90
1.3.5 Ein Gesetzgebungsverfahren	26	2.7.3	Überraschende Frage	91
1.3.6 Manöver-Einsatz in Kaiserslautern	27			
1.3.7 Die Speditionsnahverkehrs- kommission	28	3 Bundesminister		
1.3.8 Abteilungsleiterwechsel	31	Dr. jur. Lauritz Lauritzen		
1.4 Bewegung im Referat StV 1	31	3.1	Neuer Abteilungsleiter Straßenver- kehr.....	92
1.4.1 Funktionsvorteil.....	32	3.1.1	Erste Aktivitäten	93
1.4.2 Abwerbung.....	32	3.1.2	Beim Werkverkehr.....	94
1.4.3 Manöver-Einsatz in Fontainbleau	33	3.1.3	Vizepräsident des Deutschen Verkehrssicherheitsrates.....	95
1.5 Wechsel zur Abteilung A.....	34	3.1.4	Meditationen über meinen Funktions- wechsel	96
1.5.1 Die Richtlinien	35	3.1.5	Kursbuch für die Verkehrspolitik	97
1.5.2 Der Wettbewerbsverzerrungsbericht	37	3.2	Straßenverkehrssicherheitsprogramm ...	97
1.5.3 Ministerbewegungen.....	37	3.2.1	Die internationale Automobil- ausstellung 1973	98
1.5.4 „Front“wechsel	39	3.2.2	Der Fluglotsenstreit 1973	99
1.5.5 „Aufklärer“ Staat.....	39	3.2.3	Das Programm „Mehr Sicherheit auf unseren Straßen“	100
1.5.6 Die Richtlinien und ihr Schicksal.....	40	3.2.4	Die Energiekrise	102
1.5.7 Ohrfeige für Oeftering	42	3.3	Eine Woche Moskau	102
1.5.8 Das verkehrspolitische Grundsatzreferat.....	43	3.4	Tempolimit auf Autobahnen	108
1.5.9 Das verkehrspolitische Programm für die 5. Legislaturperiode	43	3.4.1	Aktivitäten im Verkehrsministerium	108
		3.4.2	Beratung im Bundeskabinett	110
		3.4.3	Die Gegner formieren sich	112
		3.4.4	Außergewöhnliche Karnevalstage	113
		3.4.5	Die Kabinetttvorlage	115
		3.4.6	Das Ringen mit dem Bundesrat	117
		3.4.7	Der Bundesrat lehnt ab	120
		3.4.8	Das Kabinett entscheidet	122
		3.4.9	Die Folgen	124
		3.5	Lauritzens Ende!	125
		3.6	Auch Wittrock muss gehen	126
		4 Bundesminister		
		Kurt Gscheidle		
		4.1	Die neue Lage	128
		4.1.1	Der neue Minister	129
		4.1.2	Der neue Amtschef.....	129
		4.1.3	Kontinuität und Konzentration	129
		4.1.4	Verkehrspolitisches Schaulaufen	131
		4.2	Aufsichtsrat Nürburgring GmbH (Teil 1)	132

4.2.1	Die Probleme mit der Formel 1	132	4.7.7	Törichte Muskelspiele.....	205
4.2.2	Erste Pläne für eine Kurzstrecke	134	4.7.8	Der Weg bis zur doppelten Wende	207
4.2.3	Der Aufsichtsratsvorsitzende scheidet aus.....	135	4.8	Trennung von Weg und Betrieb	210
4.3	Minister-Fortschritte	137	4.9	Aufsichtsrat Gesellschaft für Neben- betriebe der Bundesautobahnen mbH (Teil 1)	211
4.3.1	„Kulturschock“ im BVM	137	4.9.1	Erste Entscheidungen	211
4.3.2	Vermittlung im Straßenverkehr	138	4.9.1.1	Eigenständigkeit des Aufsichtsrates	212
4.3.3	Im Zirkus Krone.....	139	4.9.1.2	Regelung der Vergabe- entscheidungen	213
4.3.4	Langer Anlauf zu Bundesbahn- Zielvorgaben	140	4.9.2	Erste Privatisierungsuntersuchung	215
4.3.4.1	Anstoß durch Automobilindustrie.....	140	4.9.3	Erste Probleme mit der Politik.....	216
4.3.4.2	Aufgreifen durch die Deutsche Bundesbahn.....	140	4.10	Verkehrspolitisches Jahresgespräch 1978.....	218
4.3.4.3	Zögern von Lauritzen, Vorstoß von Schmidt.....	141	4.10.1	Dienstliche Erklärung zum Radikalen- Erlass.....	220
4.3.4.4	Erlösende Zielvorgaben von Gscheidle	142	4.10.2	Scherbengericht Lärmschutz.....	221
4.3.5	Abteilungsleiter-Abschiede	143	4.10.3	Sohl-Streit um die DB.....	221
4.3.6	Sorgenkind ÖPNV.....	144	4.11	Verkehrspolitisches Jahresgespräch 1979.....	223
4.3.6.1	Ruhnaus Utopien-Vernichtung.....	144	4.11.1	Ein Dienstgebäude wird gebaut	224
4.3.6.2	Gscheidles ÖPNV-Bericht	145	4.11.2	Eine typisch deutsche Dienstrechts- reform	229
4.4	Mit Gscheidle im Westerwald	146	4.11.3	Hauff beim Frankfurter Dialog	230
4.4.1	Die Maulkorb-Verordnung.....	148	4.12	Verkehrspolitisches Jahresgespräch 1980.....	231
4.4.1.1	So fing es an	150	4.13	Schwere See in Hamburg	232
4.4.1.2	Wie es dazu kam	151	4.14	Aufsichtsrat Nürburgring GmbH (Teil 2)	235
4.4.1.3	Das Spiegel-Interview.....	152	4.14.1	Boykott am Nürburgring	235
4.4.1.4	Die ZDF-Sendung	153	4.14.2	Der Aufsichtsrat in der Pflicht.....	236
4.4.1.5	Reaktionen im BMV	155	4.14.3	Bernie Ecclestone	238
4.4.1.6	Honorar und Plattitüden.....	156	4.14.4	Der Kampf ums Geld.....	239
4.4.1.7	Letzte Reaktionen.....	157	4.14.5	Entscheidende Aufsichtsratssitzung	240
4.4.1.8	Die Verkehrsministerkonferenz entscheidet.....	158	4.14.6	Finanzierungsschwierigkeiten	241
4.4.2	Reorganisation des BMV	159	4.14.7	Verwirrspiel um die Kurzstrecke.....	243
4.4.3	Betriebswirtschaftlich optimales Netz	162	4.14.8	Schadens- und Kostenbeschränkung ...	244
4.4.4	Kurioses rund ums Kfz-Kennzeichen....	163	4.14.9	Der Bund scheidet aus.....	246
4.4.5	Die „rollende Abteilungsleiter- besprechung“.....	167	4.15	Gscheidles letzte Etappe.....	247
4.4.6	Favoriten-Spekulationen.....	170			
4.5	Tempo 100 für Kraftomnibusse	171	5	Bundesminister	
4.5.1	Eine Verkehrspolitische Auseinander- setzung	171		Dr. rer. pol. Volker Hauff	
4.5.2	Das Schreiben, das nie abgesandt wurde	174	5.1	Vorfeldarbeiten	250
4.5.3	Einleitung der Untersuchung durch die BAST.....	175	5.1.1	Der Bischof(f) des Verkehrs	251
4.5.4	Die Entscheidung.....	177	5.1.2	Stunde der Zentralabteilung	251
4.6	Wahlausgang und Folgen.....	178	5.1.3	Die Koalitionsvereinbarung	252
4.6.1	Gedanken zum Wechsel.....	179	5.1.4	Klausurtagung mit Folgen	253
4.6.2	Übernahme von Z und eine Minister- weisung	181	5.1.5	Hauffs Einstand und das Echo.....	254
4.6.3	Erste Personalentscheidungen.....	182	5.2	Parlamentsdebatte zum Haushalt	256
4.6.4	Erste Schritte zur Neuorganisation.....	183	5.2.1	Lok-Führer Röder und die „Dienst- rechtsreform“	257
4.6.5	Eine Selbstverpflichtung	188	5.2.2	Job-Rotation	259
4.6.6	Letzter Schritt der Neuorganisation	189	5.3	Überraschungen.....	260
4.6.7	Bahnaktivitäten des Kabinetts	190	5.3.1	Dr. Konow Abteilungsleiter A.....	260
4.7	Aufsichtsrat der Rhein-Main-Donau AG (Teil 1)	190	5.3.2	Hauffs Novelle zur Bundesbahn.....	261
4.7.1	Mein Start im Aufsichtsrat.....	191	5.3.3	Ruhnau bereitet Unruhe	263
4.7.2	Das Unternehmen.....	191	5.4	Veränderungen.....	264
4.7.3	Dammbruch bei Katzwang.....	191	5.4.1	Beim Vorstand der DB.....	264
4.7.4	Der Kanal und das Geld	197	5.4.2	Beim Staatssekretär des BMV	265
4.7.5	Der Kanal und die Politik	200	5.4.3	Bei der Leitung der Abteilung A	265
4.7.6	Der Kanal und die Presse.....	203	5.4.4	Erneut beim Staatssekretär des BMV ...	266
			5.4.5	Bei der Leitung der Abteilung L.....	266

5.5	Aufsichtsrat Bayerischer Lloyd (Teil 1) ..	267	6.5.3.2.1.2	Dollinger in Aktion	329
5.5.1	Meine Anwerbung	268	6.5.3.2.1.3	Haushaltsausschuss zum Zweiten	332
5.5.2	Meine Vermittlung	268	6.5.4	Hilfe im Doppelpass mit der Finanz	333
5.5.3	CSU erreicht Aufschub	270	6.5.4.1	Schwierigkeiten im BMV	333
5.6	Gurt, Anlegepflicht und Strafbewehrung	271	6.5.4.2	Schwierigkeiten mit dem BMF	334
5.6.1	Die Vorgeschichte	271	6.5.4.3	Erlösender Kompromiss	335
5.6.2	Lauritzens Sicherheitsprogramm	272	6.5.5	Parlamentarische Absicherung	336
5.6.3	Gscheidle gegen Strafbewehrung	274	6.5.6	Neuordnung und Modernisierung	337
5.6.4	Gscheidles Zweifel	275	6.5.6.1	Juristische Folter	337
5.6.5	Praxenthaler vor Chirurgen-Kongress ..	276	6.5.6.2	Modernisierung auf eigen Faust	338
5.6.6	Hoffnung mit Hauff	278	6.5.6.2.1	Dr. Kaub betritt die Bühne	338
5.6.7	Hauff legt eine Verordnung vor	279	6.5.6.2.2	Blick über die Grenzen	340
5.6.8	Höcherl-Kommission für Strafbewehrung	280	6.5.6.2.3	Auftritt vor der Presse	340
5.6.9	Dollinger holt Verordnung zurück	281	6.5.6.2.4	Ein positives Echo	341
5.6.10	Späte Einsicht	283	6.5.6.3	Der Zorn der Abgeordneten	342
5.7	Bürgerbeteiligung	285	6.6.1	Präsidentenwechsel bei der Flugsicherung	342
5.8	Die Fluglotsen-Trilogie	287	6.6.2	150 Jahre Eisenbahn	344
5.8.1	Annäherung an das Problem	288	6.6.3	Bundesverkehrswegeplan 1985	346
5.8.2	Die Disziplinarverfahren	290	6.6.4	Abgas-Großversuch	347
5.8.3	Die Schadensersatzpflicht	291	6.6.5	Straßenschlacht im Bundestag	348
5.8.4	Der Regress	293	6.6.6	Im Beirat der DEVK-Gruppe	348
5.9	Scheitern der Koalition	295	6.6.7	Wer wird Verkehrsminister?	353
			6.7	Aufsichtsrat Rhein-Main-Donau AG (Teil 2)	353
6	Bundesminister		6.7.1	Personalquerelen Bayern/Bund	353
	Dr. rer. pol. Werner Dollinger		6.7.2	Meinungsstreit um Vorstandsposten	356
6.1	Präliminarien	298	6.7.2.1	Presseschau zum Personalgerangel	357
6.2	„Spitzenerneuerung“	299	6.7.2.2	Frühstücksgespräch mit Waigel	358
6.2.1	Dollinger beim HPR	301	6.7.2.3	Konfrontation Streibl/Dollinger	360
6.2.2	Staatssekretärswechsel	302	6.7.2.4	Entscheidung gegen den Bund	361
6.2.3	Nicht alle „Wechsel waren gedeckt“	302	6.7.3	Dollingers Reaktion	363
6.3	Dollinger beim Verkehrsausschuss	303	6.7.3.1	Untersuchung der Rechtslage	363
6.3.1	Präsidentenwechsel beim KBA	304	6.7.3.2	Brandbrief an Franz Josef Strauß	363
6.3.2	Abteilungsleiterwechsel in Hamburg	305	6.7.3.3	Entscheidung gegen den Bund	364
6.3.3	Die Regierungserklärung vom 4. Mai 1983	307	6.7.4	Wiederaufleben des Streites	364
6.3.4	Schwerpunkt Deutsche Bundesbahn	307	6.7.4.1	Minister Warnke braucht „Spielmaterial“	366
6.3.4.1	Kabinettdorlage Deutsche Bundesbahn	310	6.7.4.2	Presseschau zu meinen Lasten	366
6.3.4.2	Bayerische Interventionen	312	6.7.4.3	Warnke beendet das Fingerhakeln	368
6.3.5	Korrektur der Organisation	314	6.7.5	Lemmricks Einzug in den Vorstand	370
6.4	Verkehrssicherheitsprogramm 1984	317	6.7.6	Mein Auszug aus dem Aufsichtsrat	371
6.4.1	Verkehrsbericht 1984	318	6.7.7	Kanal eröffnet, Gesellschaft verkauft	374
6.4.2	Verkehrspolitisches Jahresgespräch 1985	319	6.8	Wintex-Cimex 1987	374
6.4.3	Mit Dollinger zu Ria	320	6.9	Dollingers Abgang	376
6.5	Aufsichtsrat Gesellschaft für Nebenbetriebe der Bundesautobahnen (Teil 2)	321	7	Bundesminister	
6.5.1	Erste Erfolge	321		Dr. jur. Jürgen Warnke	
6.5.1.1	Der Benzinpreis	322	7.1	Einstand	377
6.5.1.2	Der Grenzübergang	322	7.1.1	Staatssekretärs-Spekulation	377
6.5.1.3	Die AVUS	323	7.1.2	Regierungserklärung für den Verkehr	378
6.5.2	„Erst der Schuss und dann das Eigentor“	324	7.1.3	Neuer Pressereferent	378
6.5.3	Der schwierige Gesellschafter	325	7.1.4	Warnke beim Verkehrsausschuss	378
6.5.3.1	Die nicht auskömmliche Quote	324	7.1.5	Der Neue ist da	380
6.5.3.2	Auswirkung auf Bauprogramme	327	7.1.6	Die SPD zur DB	380
6.5.3.2.1	Zwischenspiel im Haushaltsausschuss	327	7.1.7	Warnkes Schwerpunkte	380
6.5.3.2.1.1	Haushaltsausschuss zum Ersten	327	7.2	Aufsichtsrat Bayerischer Lloyd AG (Teil 2)	381
			7.2.1	Das Umfeld des Bayerischen Lloyd	381
			7.2.2	Bayerische Fingerhakeleien	381

7.2.3	Europäische Verkehrspolitik	383
7.2.4	Gesamteuropäischer kombinierter Verkehr	385
7.2.5	Deutsch-ungarisches Regierungsabkommen	388
7.2.6	Im Sog politischer Entwicklungen	388
7.2.7	Der Bund verabschiedet sich	389
7.2.8	Der Bayerische Lloyd kommt mir abhanden	391
7.3	Bahnpolitik unter Druck	391
7.3.1	Haar schreibt an Bundeskanzler	392
7.3.2	Letzte Intervention von Franz Josef Strauß	393
7.3.3	Leitungswechsel bei Abteilung E	393
7.4	Die Ordensangelegenheiten	394
7.5	Harmonisierung in Europa	396
7.5.1	Die DB im Parlament	397
7.5.2	Warnke im Parlament	398
7.6	Die Nationale Kampagne	399
7.7	Geld für die Regierungskommission	402
7.8	DB-Vereinbarung vom 13.1.1989	403
7.9	DB-Entscheidung vom 1.2.1989	404
7.10	Wintex-Cimex 1989	405
7.11	Kabinetts-Umbildung	406
7.12	Zum Ende: der Maaß aller Dinge	407

8 Bundesminister Dr. jur. Friedrich Zimmermann

8.1	Zimmermanns Vorleben	409
8.2	Ministerwechsel	409
8.2.1	Zimmermanns Einstieg	411
8.2.2	Einsetzung der Regierungskommission	411
8.2.3	Neubaustrecke Köln-Frankfurt/Main	412
8.2.4	Zimmermann und die Automobilindustrie	413
8.3	Das neue Dienstgebäude	415
8.3.1	Verlagerung der Abteilung See nach Bonn	418
8.3.2	Grundsteinlegung für den Neubau	418
8.3.3	Letzte Problemklärungen	419
8.3.4	Einzug und Einweihung	422
8.4	Abarbeitung der Restantenliste	423
8.4.1	Straßenbenutzungsgebühr	423
8.4.2	ÖPNV-Konzept	431
8.4.3	Der TRANSPERID	439
8.5	Verfassungstag 1989	445
8.5.1	Grenzöffnung	445
8.5.2	Wiedervereinigung und Verkehr	446
8.5.3	Gohlkes Entlassung	449
8.5.4	Gohlkes Nachfolge	450
8.6	Die deutsch-deutschen Verhandlungen	452
8.6.1	Zimmermanns Verkehrspolitik	454
8.6.2	Gesamtdeutsche Verkehrsverwaltung	455
8.6.3	Außenstelle BMV in Berlin	459
8.6.4	Deutsch-sowjetischer Rückführungsvertrag	460
8.6.5	Zimmermanns Auslaufen	461

9 Bundesminister Professor Dr. Günther Krause

9.1	Schäuble über Krause	463
9.1.1	Ministerwechsel	463
9.1.2	Problemklärungen	464
9.1.3	Ostschwenk in der Bonner Verkehrspolitik	465
9.1.4	Krause beim Verkehrsausschuss	466
9.2	Irritationen	466
9.2.1	BMV-Außenstelle Berling	468
9.2.2	Die „41 Verträge“	468
9.2.3	Die Verkehrssicherheit	469
9.2.4	Wechsel bei StB und StV	470
9.2.5	„Liquidierung“ der 41 Verträge	471
9.2.5.1	Wie es wirklich war	471
9.2.5.2	Der Zorn der Volksvertretung	475
9.2.5.3	Der Rechnungshof tritt auf den Plan	476
9.2.5.4	Ein Plan zur Lösung	477
9.3	Neuordnung der Flugsicherung	479
9.3.1	Verhandlungen mit den Fluglotsen	479
9.3.2	Privatisierungsvorschlag	480
9.3.2.1	Überbrückung von Engpässen	482
9.3.2.2	Verlagerung ins Parlament	484
9.3.2.3	Wissenschaftliche Gutachten	485
9.3.2.4	Privatisierung kommt auf die Tagesordnung	487
9.3.2.5	Verkehrsausschuss macht Dampf	489
9.3.3	Zimmermann übernimmt	489
9.3.3.1	Entscheidung für GmbH	490
9.3.3.2	Gewährleistung der Kostendeckung	491
9.3.3.3	Suche nach einem Geschäftsführer	491
9.3.4	Bundespräsident verweigert die Ausfertigung	492
9.3.5	Krause übernimmt	493
9.3.5.1	Letzte Etappe im Parlament	494
9.3.5.2	Das Gesetz wird verkündet	495
9.3.6	Klärung letzter Einzelfragen	496
9.3.7	Die Moral von der Geschichte	497
9.4	Zwei Haushalte im einem Jahr	497
9.4.1	Haushalt 1991	497
9.4.2	Haushalt 1992	498
9.5	„Meilensteine“ auf Krauses Weg	499
9.5.1	Das Verkehrswegebeschleunigungsgesetz	499
9.5.2	Die Investitionsmaßnahmengesetze	500
9.5.3	Die 17 Verkehrsprojekte „Deutsche Einheit“	502
9.5.4	Planungsgesellschaft Bahnbau Deutsche Einheit mbH (PBDE)	502
9.5.5	Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und Baugesellschaft mbH (DEGES)	503
9.5.6	Privatfinanzierung	503
9.5.7	Bahnstrukturreform	505
9.6	Skandalchen auf Krauses Weg	507
9.7	Zunächst geht es weiter	509
9.7.1	DB-Kommissions-Ergebnis	509
9.7.2	Arbeitsorganisation	511
9.7.3	Wortmeldung der CDU/CSU	512
9.7.4	Wortmeldung der SPD	512
9.7.5	Wortmeldung der FDP	513
9.8	Der Bundesverkehrswegeplan 1992	513
9.8.1	Denkwürdige Kabinettsitzung	514

9.8.2	Wissmann zu Bahn und Post.....	515	10.5.1	Neuordnung mit dem Bund	543
9.8.3	Rücktritts-Ente	516	10.5.2	Verkehrsausschuss will Raststätten- bericht.....	543
9.8.4	Weiterführung der Bahnreform	517	10.5.3	Knüppel zwischen die Beine der GfN.....	544
9.8.5	Gesetzgebungspaket.....	518	10.5.3.1	Investitionsstopp.....	545
9.9	Die politische Leitung wechselt.....	519	10.5.3.2	Sofortmaßnahmen.....	546
9.9.1	Die Parlamentarischen Staats- sekretäre	519	10.5.3.3	Aufsichtsratsbesetzung	547
9.9.2	Der Minister.....	520	10.5.4	Das Gutachten der Firma Knight- Wendling	548
9.9.2.1	Die STERN-Anfrage	520	10.5.5	Bemühungen um eine gesamt- deutsche GfN	548
9.9.2.2	Der STERN-Artikel.....	520	10.5.5.1	Aktivitäten des Aufsichtsrates	548
9.9.2.3	Reaktionen.....	521	10.5.5.2	Der kurzlebige Koordinierungs- ausschuss	551
9.9.2.4	Meine Sicht der Dinge	522	10.5.5.3	Sand im Getriebe	554
9.9.2.5	Die Sicht des Bundes- kanzleramtes.....	524	10.5.5.4	Zimmermanns Entscheidung	555
9.10	Das Ende	525	10.5.6	Der Durchbruch.....	556
10	Bundesminister Matthias Wissmann		10.5.7	Die gesamtdeutsche GfN geht ihren Weg	558
10.1	Vorstellungen	527	10.5.7.1	Aus der GfN mbH wird die Tank und Rast AG	559
10.1.1	Ministerwechsel	528	10.5.7.2	Das Letzte Gefecht.....	560
10.1.2	Nachwirkungen	530	10.5.8	Letzte Erlebnisse.....	561
10.1.2.1	Regressfrage	530	10.5.8.1	Das Erfreuliche.....	561
10.1.2.2	FOCUS-Interesse	530	10.5.8.2	Das Unerfreuliche.....	563
10.1.2.3	Reaktionen.....	531	10.5.8.3	Das Enttäuschende	564
10.1.2.4	FOCUS-Artikel.....	531	10.5.9	Aus der Tank und Rast AG wurde eine Holding	566
10.2.3.5	Minister-Rücksprache	532	10.6	Organisationsvorschlag der Friedrich Ebert Stiftung.....	567
10.1.2.6	Die Sicht des Bundeskanzleramtes.....	532	10.6.1	Erste Anmerkungen.....	568
10.1.2.7	„Süddeutsche“ Einsichten.....	533	10.6.2	Stellungnahme der Abteilung Z.....	568
10.1.2.8	Stellungnahme des Bundes- rechnungshofes	534	10.7	Der schwarze Freitag in Berlin	570
10.2	Wissmanns Einstieg in die Bahn- reform.....	534	10.8	Regierungserklärung von Kohl zur 13. Legislaturperiode.....	575
10.2.1	Die offenen Fragen	535	10.9	Wissmann beim Verkehrsausschuss	576
10.2.2	Die Stationen	535	10.9.1	Wissmanns Führungsinstrument.....	577
10.2.3	Die Einigung.....	536	10.10	Wechsel in der Leitung der Zentral- abteilung.....	578
10.2.4	Die Reform.....	563	10.11	Wechsel bei den Staatssekretären	580
10.2.5	Die Stimme der Wissenschaft.....	537	10.12	Telematik im Verkehr	581
10.2.6	Die Sicht des Haushalts.....	537	10.13	Eine Brüsseler „Farbenlehre“	587
10.3	Wechsel bei Abteilungsleitern.....	538	10.14	Reform des deutschen Güterkraft- verkehrsrechts.....	591
10.3.1	In der Abteilung LR.....	538	10.15	Der Umzug nach Berlin	593
10.3.2	In der Abteilung E	539	10.16	Wissmanns wahrscheinlich letzte Rede als Verkehrsminister	597
10.4	Verkehrspolitische Bilanz 1993.....	539	10.17	Das Ende eines eigenständigen Bundesverkehrsministeriums	601
10.4.1	Verkehrspolitik	539	10.18	Ein zeitlos gültiges Wort von Seeborn	602
10.4.2	Privatisierungspolitik	540			
10.4.2.1	Die Deutsche Lufthansa AG	540			
10.4.2.2	Umwandlung der GfN	542			
10.5	Aufsichtsrat Gesellschaft für Neben- betriebe der Bundesautobahnen mbH (Teil 3).....	543			