

Inhalt

Vorbemerkung	11
Der Anstoß zum Schreiben.....	11
Der Wiederbeginn nach 1945.....	11
Das erste Jahrzehnt BMV	13

1 Bundesminister Dr.-Ing. Hans-Christoph Seeböhm

1.1	Der Dienstantritt.....	20
1.2	Die Konkurrenten Adenauer und Seeböhm.....	20
1.3	Erste Schritte	21
1.3.1	Eingewöhnung	22
1.3.2	Manöver-Einsatz in der Eifel.....	22
1.3.3	Fußfassen	24
1.3.4	Die Länderreferentenbesprechungen....	25
1.3.5	Ein Gesetzgebungsverfahren	26
1.3.6	Manöver-Einsatz in Kaiserslautern.....	27
1.3.7	Die Speditionsnahverkehrs- kommission	28
1.3.8	Abteilungsleiterwechsel	31
1.4	Bewegung im Referat StV 1	31
1.4.1	Funktionsvorteil.....	32
1.4.2	Abwerbung	32
1.4.3	Manöver-Einsatz in Fontainbleau	33
1.5	Wechsel zur Abteilung A.....	34
1.5.1	Die Richtlinien	35
1.5.2	Der Wettbewerbsverzerrungsbericht	37
1.5.3	Ministerbewegungen.....	37
1.5.4	„Front“wechsel	39
1.5.5	„Aufklärer“ Staat.....	39
1.5.6	Die Richtlinien und ihr Schicksal.....	40
1.5.7	Ohrfeige für Oeftering	42
1.5.8	Das verkehrspolitische Grundsatzreferat.....	43
1.5.9	Das verkehrspolitische Programm für die 5. Legislaturperiode	43

2 Bundesminister Georg Leber

2.1	Lebers Einstand.....	48
2.2	Der Leber-Plan.....	50
2.2.1	Das „Echo“	53
2.2.2	Die parlamentarische Behandlung.....	54
2.2.3	Parlamentarische Kostbarkeiten.....	56
2.2.4	Das 250-Mio-DM-Programm.....	57
2.2.5	Briefkontakt Strauß – Leber.....	58
2.3	Der Verkehrspolitische Grundsatzreferent.....	60
2.3.1	Brandts Regierungserklärung 1969	61
2.3.2	Der Verkehrsbericht 1970	61
2.3.3	Verkehrspolitiker Helmut Kohl	63
2.3.4	Leber und die CDU	63
2.4	Zusammenarbeit mit dem BMF	65
2.4.1	Steuern im Verkehr	65
2.4.2	Die Straßenbenutzungsabgabe	67
2.4.3	Eine unendliche Geschichte: Steuerreform.....	69
2.4.4	Verlängerung der Straßengüter- verkehrssteuer	70

2.4.5	Das Verkehrsfinanzgesetz	71
2.4.5.1	Die Besteuerung als Mittel der Verkehrspolitik.....	71
2.4.5.2	Neuordnung der Abgaben des Verkehrs	72
2.4.5.3	Lizenzierung des Werkfernverkehrs.....	74
2.4.5.4	Durchsetzung des Verkehrsfinanz- gesetzes	74
2.4.6	Die Reform der Pkw-Besteuerung	81
2.4.6.1	Reinfall auf Journalisten	84
2.5	Unruhige Zeiten	86
2.6	Leiter der Unterabteilung Planung und Forschung	87
2.6.1	Erste Kurskorrekturen	88
2.6.2	Abschied von Georg Leber	88
2.7	Der einzig Dreifach-Minister	89
2.7.1	Der Wissenschaftliche Beirat	89
2.7.2	Der Rhein-Main-Donau-Kanal.....	90
2.7.3	Überraschende Frage	91

3 Bundesminister Dr. jur. Lauritz Lauritzen

3.1	Neuer Abteilungsleiter Straßenver- kehr.....	92
3.1.1	Erste Aktivitäten	93
3.1.2	Beim Werkverkehr.....	94
3.1.3	Vizepräsident des Deutschen Verkehrssicherheitsrates.....	95
3.1.4	Meditationen über meinen Funktions- wechsel	96
3.1.5	Kursbuch für die Verkehrspolitik	97
3.2	Straßenverkehrssicherheitsprogramm ...	97
3.2.1	Die internationale Automobil- ausstellung 1973	98
3.2.2	Der Fluglotsenstreit 1973	99
3.2.3	Das Programm „Mehr Sicherheit auf unseren Straßen“	100
3.2.4	Die Energiekrise	102
3.3	Eine Woche Moskau	102
3.4	Tempolimit auf Autobahnen	108
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

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	Bundesminister		6.7	Aufsichtsrat Rhein-Main-Donau AG (Teil 2)	353
	Dr. rer. pol. Werner Dollinger		6.7.1	Personalquerelen Bayern/Bund	353
6.1	Präliminarien	298	6.7.2	Meinungsstreit um Vorstandsposten	356
6.2	„Spitzenerneuerung“	299	6.7.2.1	Presseschau zum Personalgerangel	357
6.2.1	Dollinger beim HPR	301	6.7.2.2	Frühstücksgespräch mit Waigel	358
6.2.2	Staatssekretärswechsel	302	6.7.2.3	Konfrontation Streibl/Dollinger	360
6.2.3	Nicht alle „Wechsel waren gedeckt“	302	6.7.2.4	Entscheidung gegen den Bund	361
6.3	Dollinger beim Verkehrsausschuss	303	6.7.3	Dollingers Reaktion	363
6.3.1	Präsidentenwechsel beim KBA	304	6.7.3.1	Untersuchung der Rechtslage	363
6.3.2	Abteilungsleiterwechsel in Hamburg	305	6.7.3.2	Brandbrief an Franz Josef Strauß	363
6.3.3	Die Regierungserklärung vom 4. Mai 1983	307	6.7.3.3	Entscheidung gegen den Bund	364
6.3.4	Schwerpunkt Deutsche Bundesbahn	307	6.7.4	Wiederaufleben des Streites	364
6.3.4.1	Kabinetttvorlage Deutsche Bundesbahn	310	6.7.4.1	Minister Warnke braucht „Spiel-Material“	366
6.3.4.2	Bayerische Interventionen	312	6.7.4.2	Presseschau zu meinen Lasten	366
6.3.5	Korrektur der Organisation	314	6.7.4.3	Warnke beendet das Fingerhakeln	368
6.4	Verkehrssicherheitsprogramm 1984	317	6.7.5	Lemmerichs Einzug in den Vorstand	370
6.4.1	Verkehrsbericht 1984	318	6.7.6	Mein Auszug aus dem Aufsichtsrat	371
6.4.2	Verkehrspolitisches Jahresgespräch 1985	319	6.7.7	Kanal eröffnet, Gesellschaft verkauft	374
6.4.3	Mit Dollinger zu Ria	320	6.8	Wintex-Cimex 1987	374
6.5	Aufsichtsrat Gesellschaft für Nebenbetriebe der Bundesautobahnen (Teil 2)	321	6.9	Dollingers Abgang	376
6.5.1	Erste Erfolge	321	7	Bundesminister	
6.5.1.1	Der Benzinpreis	322		Dr. jur. Jürgen Warnke	
6.5.1.2	Der Grenzübergang	322	7.1	Einstand	377
6.5.1.3	Die AVUS	323	7.1.1	Staatssekretärs-Spekulation	377
6.5.2	„Erst der Schuss und dann das Eigentor“	324	7.1.2	Regierungserklärung für den Verkehr	378
6.5.3	Der schwierige Gesellschafter	325	7.1.3	Neuer Pressereferent	378
6.5.3.1	Die nicht auskömmliche Quote	324	7.1.4	Warnke beim Verkehrsausschuss	378
6.5.3.2	Auswirkung auf Bauprogramme	327	7.1.5	Der Neue ist da	380
6.5.3.2.1	Zwischenspiel im Haushaltsausschuss	327	7.1.6	Die SPD zur DB	380
6.5.3.2.1.1	Haushaltsausschuss zum Ersten	327	7.1.7	Warnkes Schwerpunkte	380
			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 Problemerkärungen	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 TRANSRAPID	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	Problemerkärungen	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 Seeböhm	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			