

**НАВЧАЛЬНО-НАУКОВИЙ ЦЕНТР
ГУМАНІТАРНОЇ ОСВІТИ**

Кафедра іноземних мов

МЕТОДИЧНІ ВКАЗІВКИ

**з різних видів читання з елементами
граматичної компетенції**

(німецька мова)

Харків – 2014

Методичні вказівки розглянуто та рекомендовано до друку на засіданні кафедри іноземних мов 26 лютого 2013 р., протокол № 7.

Видання підготовлено відповідно до програми навчальної дисципліни і є складовою частиною навчально-методичного комплексу дисципліни “Німецька мова”.

Методичні вказівки складаються з чотирьох частин та додаткових текстів для самостійного опрацювання з післятекстовими завданнями, що дають змогу підвищити мотиваційний рівень студентів для опрацювання поданих текстів. Усі післятекстові вправи комунікативно спрямовані та націлені на практичне оволодіння студентами німецькою мовою.

Методичні вказівки призначені для студентів 2 курсу всіх спеціальностей факультету ОПУТ.

Укладач

викл. О.В. Теслюк

Рецензент

доц. С.І. Нешко

МЕТОДИЧНІ ВКАЗІВКИ

з різних видів читання з елементами
граматичної компетенції

(німецька мова)

Відповідальний за випуск Теслюк О.В.

Редактор Решетилова В.В.

Підписано до друку 25.03.13 р.

Формат паперу 60x84 1/16. Папір писальний.

Умовн.-друк.арк. 1,5. Тираж 25. Замовлення №

Видавець та виготовлювач Українська державна академія залізничного транспорту,
61050, Харків-50, майдан Фейєрбаха, 7.

Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 2874 від 12.06.2007 р.

**УКРАЇНСЬКА ДЕРЖАВНА АКАДЕМІЯ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

НАВЧАЛЬНО-НАУКОВИЙ ЦЕНТР ГУМАНІТАРНОЇ ОСВІТИ
Кафедра “Іноземні мови”

МЕТОДИЧНІ ВКАЗІВКИ

з різних видів читання з елементами граматичної
компетенції для студентів 2 курсу всіх спеціальностей
факультету ОПУТ

(німецька мова)

Харків 2014

Методичні вказівки розглянуто та рекомендовано до друку на засіданні кафедри іноземних мов 26 лютого 2013 р., протокол № 7.

Видання підготовлено відповідно до програми навчальної дисципліни і є складовою частиною навчально-методичного комплексу дисципліни “Німецька мова”.

Методичні вказівки складаються з чотирьох частин та додаткових текстів для самостійного опрацювання з післятекстовими завданнями, що дають змогу підвищити мотиваційний рівень студентів для опрацювання поданих текстів. Усі післятекстові вправи комунікативно спрямовані та націлені на практичне оволодіння студентами німецькою мовою.

Методичні вказівки призначені для студентів 2 курсу всіх спеціальностей факультету ОПУТ.

Укладач

викл. О.В. Теслюк

Рецензент

доц. С.І. Нешко

Lektion 1. Die Güterbeförderung der Deutschen Reichsbahn

Übung 1. Lesen Sie und übersetzen Sie den Text

Die Güterbeförderung der Deutschen Reichsbahn

Als im Jahre 1835 die erste Lokomotive in Deutschland den ersten Zug von Nürnberg nach Fürth zog, ahnten nur wenige, daß diese Industrieschöpfung sich zu der heutigen Größe entwickeln würde, und vor allen Dingen glaubte niemand daran, daß außer Personen auch Güter im großen befördert, daß durch die Eisenbahn Industrie und wirtschaftliches Leben in jeder Form befruchtet und neu gestaltet werden könnten. Die Entwicklung hat heute die Deutsche Reichsbahn neben der Wehrmacht zur größten Auftraggeberin der Industrie und gleichzeitig zu deren unentbehrlichen Helferin gemacht. Wo Schornsteine rauchen, da winden sich auch die Schienenstränge durch die Landschaft, da rollen die Güterzüge als Zubringer der Rohstoffe und als Beförderer der Fertigware.

Über diese für das Volksganze so wichtigen Vorgänge pflegt sich der Einzelne kaum eine richtige Vorstellung zu machen; es mag auch wenig bekannt sein, daß die Deutsche Reichsbahn das größte Unternehmen der Welt ist. In der Hauptverwaltung und den ihr nachgeordneten Stellen der Reichsbahn arbeiten Tausende von Menschen an immer neuen Methoden und Verbesserungen der Güterbeförderung, die zwar nicht so augenfällig wie der »Fliegende Hamburger« als Personenbeförderungsmittel in die Erscheinung tritt, aber darum volkswirtschaftlich keineswegs weniger wichtig ist, denn die regelmäßige Versorgung von Millionen von Menschen mit allem zum Leben Notwendigen hängt wesentlich von der pünktlichen und schnellen Güterbeförderung der Reichsbahn ab. Für die Beförderung der Gütersendungen, mögen sie in großen, einen ganzen Eisenbahnwagen füllenden Mengen (Wagenladungen) aufgegeben werden oder nur aus wenigen kleinen Stücken (Stückgut) bestehen, hat die Eisenbahn ein vielseitiges System ausbilden müssen, um jede Sendung nach dem Willen des Versenders als Eilgut oder Frachtgut zuverlässig und möglichst schnell ihrer Bestimmung zuzuführen.

Verladeanlage Berlin-Spreeufer für den Sammelgutverkehr

Zu den Wagenladungen gehören vor allem die großen Massentransporte von Kohle, Erzen und anderen Rohstoffen, die oft ganze Güterzüge füllen. Frachtlich sind die Wagenladungen gegenüber dem Stückgut begünstigt. Der Wagenladungstarif der Eisenbahnen ist nach volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten aufgebaut. Er belastet die tragfähigeren kürzeren Entfernungen stärker als die größeren, er belegt die hochwertigen Güter mit einer höheren Fracht zugunsten der Güter niedrigeren Wertes und verbilligt sich schließlich mit der Ausnutzung des Wagenraumes. Diese Tarifgestaltung steigert die Versandfähigkeit geringwertiger Güter, wie Rohstoffe und dergleichen, rückt die Erzeuger- und Verbrauchergebiete einander näher, verhindert die übermäßige Zusammenballung der Industrien in Gebieten mit günstiger Rohstofflage, schafft Arbeitsgelegenheiten im ganzen Lande und gibt dem gesamten Wirtschaftsleben einen kräftigen Antrieb.

Eine große Zahl von Ausnahmetarifen für bestimmte Güter und in bestimmten Verkehrsverbindungen steuert Notstände und fördert die Wirtschaft.

Die riesigen vierachsigen, bis zu 55 Tonnen fassenden Großraumwagen mit Einrichtungen zu selbsttätiger Entladung, die in langen Zügen namentlich auf dem Gelände der Gruben, Zechen und Hütten zu sehen sind, versinnbildlichen so recht unsere von der Technik beherrschte Zeit.

Übung 2. Falsch oder richtig?

1 Als im Jahre 1837 die erste Lokomotive in Deutschland den ersten Zug von Nürnberg nach Fürth zog, ahnten nur wenige, daß diese Industrieschöpfung sich zu der heutigen Größe entwickeln würde, und vor allen Dingen glaubte niemand daran, daß außer Personen auch Güter im großen befördert, daß durch die Eisenbahn Industrie und wirtschaftliches Leben in jeder Form befruchtet und neu gestaltet werden könnten.

2 Die Entwicklung hat heute keine Deutsche Reichsbahn neben der Wehrmacht zur größten Auftraggeberin der Industrie und gleichzeitig zu deren unentbehrlichen Helferin gemacht.

3 Über diese für das Volksganze so wichtigen Vorgänge pflegt sich der Einzelne kaum eine richtige Vorstellung zu machen.

4 Es mag auch viel bekannt sein, daß die Deutsche Reichsbahn das größte Unternehmen der Welt ist.

5 In der Hauptverwaltung und den ihr nachgeordneten Stellen der Reichsbahn arbeiten Tausende von Menschen an immer neuen Methoden und Verbesserungen der Güterbeförderung.

6 Für die Beförderung der Gütersendungen, mögen sie in großen, einen ganzen Eisenbahnwagen füllenden Mengen (Wagenladungen) aufgegeben werden oder nur aus wenigen kleinen Stücken (Stückgut) bestehen, hat die Eisenbahn ein vielseitiges System ausbilden müssen, um jede Sendung nach dem Willen des Versenders als Eilgut oder Frachtgut zuverlässig und möglichst schnell ihrer Bestimmung zuzuführen.

7 Zu den Wagenladungen gehören keine großen Massentransporte von Kohle, Erzen und anderen Rohstoffen, die oft ganze Güterzüge füllen.

8 Frachtlich sind die Wagenladungen gegenüber dem Stückgut begünstigt.

9 Der Wagenladungstarif der Eisenbahnen ist nach volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten aufgebaut.

10 Eine kleine Zahl von Ausnahmetarifen für bestimmte Güter und in bestimmten Verkehrsverbindungen steuert Notständen und fördert die Wirtschaft.

Übung 3. Übersetzen Sie Die Redeanwendungen nach dem Text

Die erste Lokomotive in Deutschland, die Industrieschöpfung sich zu der heutigen Größe entwickeln würde, außer Personen auch Güter im großen befördert, in jeder Form befruchtet und neu gestaltet werden könnten, die Deutsche Reichsbahn, gleichzeitig, Schornsteine rauchen, die rollen die Güterzüge als Zubringer der Rohstoffe und als Beförderer der Fertigware, kaum eine richtige Vorstellung zu machen; es mag auch wenig bekannt sein, das größte Unternehmen der Welt ist.

Übung 4. Was passt zusammen?

- 1 Zu den Wagenladungen gehören vor allem die großen Massentransporte
- 2 Der Wagenladungstarif der Eisenbahnen ist.....
- 3 Die Tarifgestaltung steigert die Versandfähigkeit.....
- 4 Eine große Zahl von Ausnahmetarifen für bestimmte Güter und in bestimmten Verkehrsverbindungen steuert.....
- 5 Die riesigen vierachsigen fassenden Großraumwagen.....

Übung 5. Worum geht es die Rede im Text? Bilden Sie den Tesisplan und erzählen Sie kurz nach.

Lektion 2. Die Expresßgutauflieferung auf einem Berliner Bahnhof

Übung 1. Lesen Sie und übersetzen Sie den Text

Die Expresßgutauflieferung auf einem Berliner Bahnhof

Um die günstige Wagenladungsfracht auch kleineren Sendungen zugute kommen zu lassen, deren Beförderung für sich keinen ganzen Eisenbahnwagen erfordern würde, ist von den Spediteuren der sogenannte Sammelladungsverkehr entwickelt worden. Die Spediteure sammeln von den Verfrachtern die Einzelsendungen und bilden daraus ganze Wagenladungen, sogenannte Sammelladungen, die zwischen größeren Plätzen verkehren.

Die Reichsbahn hat in den letzten Jahren diesen Sammelladungsverkehr besonders gepflegt und auf den großen Stapelplätzen gewaltige Anlagen zu seiner Abwicklung geschaffen. Die zu einer Gesellschaft zusammengeschlossenen Spediteure finden hier nicht nur helle, luftige Lagerräume für die Sammlung der Güter, sondern auch die notwendigen Räume für ihr Abfertigungspersonal.

Und nun die 150 Millionen übersteigende Zahl der Einzelstückgutsendungen, die die Reichsbahn jährlich als Expresßgut, Eilstückgut und Frachtstückgut in vielen, vielen Millionen Verkehrsverbindungen zu befördern hat - sie erfordert ein ganz

ungewöhnlich großes Maß von Kleinarbeit, um die Beförderung schnell, zuverlässig und wirtschaftlich zu gestalten, muß sich doch die Reichsbahn mit jeder einzelnen Sendung ganz individuell befassen. Annahme, Verladung, Beförderung, Entladung, in vielen Fällen auch noch die An- und Abfuhr ist in ihre Hand gegeben.

Am einfachsten ist noch die Organisation des Expreßgutverkehrs, einer Einrichtung, die sich steigender Beliebtheit erfreut. Expreßgüter reisen auf der Eisenbahn wie jeder Reisende, also mit D-, Eil- oder Personenzügen. Der Versender von Expreßgut kann demnach die Reise seiner Güter wie seine eigne Reise nach dem Kursbuch im voraus festlegen, wenn er den Abgangszug benennt.

Die aufgegebenen Expreßgüter »steigen dann um«, wo der Reisende umzusteigen pflegt, und gelangen so sehr schnell zu ihrem Ziel.

Die Einrichtungen für den Expreßgutverkehr (Gepäckabfertigung) sind eng mit denen des Personenverkehrs verbunden, so daß Expreßgüter angenommen und ausgeliefert werden können, solange Reisezüge verkehren, also auch nachts und an Sonn- und Feiertagen.

Übung 2. Falsch oder richtig?

- 1 Um die günstige Wagenladungsfracht auch kleineren Sendungen zugute kommen zu lassen, deren Beförderung für sich keinen ganzen Eisenbahnwagen erfordern würde, ist von den Spediteuren der sogenannte Sammelladungsverkehr entwickelt worden.
- 2 Die Spediteure sammeln von den Verfrachtern die Einzelsendungen und bilden daraus ganze Wagenladungen, sogenannte Sammelladungen, die zwischen größeren Plätzen verkehren.
- 3 Die Reichsbahn hat in den letzten Jahren diesen Sammelladungsverkehr besonders gepflegt und auf den großen Stapelplätzen gewaltige Anlagen zu seiner Abwicklung geschaffen.
- 4 Und nun die 110 Millionen übersteigende Zahl der Einzelstückgutsendungen, die die Reichsbahn jährlich als

Expreßgut, Eilstückgut und Frachtstückgut in vielen, vielen Millionen Verkehrsverbindungen zu befördern hat - sie erfordert ein ganz ungewöhnlich großes Maß von Kleinarbeit, um die Beförderung schnell, zuverlässig und wirtschaftlich zu gestalten, muß sich doch die Reichsbahn mit jeder einzelnen Sendung ganz individuell befassen.

- 5 Annahme, Verladung, Beförderung, Entladung, in vielen Fällen auch noch die An- und Abfuhr ist in ihre Hand gegeben.
- 6 Am schwersten ist noch die Organisation des Expreßgutverkehrs, einer Einrichtung, die sich steigender Beliebtheit erfreut.
- 7 Die Expreßgüter reisen auf der Eisenbahn wie jeder Reisende, also mit D-, Eil- oder Personenzügen.
- 8 Der Versender von Expreßgut kann nicht demnach die Reise seiner Güter wie seine eigne Reise nach dem Kursbuch im voraus festlegen, wenn er den Abgangszug benennt.
- 9 Die aufgegebenen Expreßgüter »steigen dann um«, wo der Reisende umzusteigen pflegt, und gelangen so sehr schnell zu ihrem Ziel.
- 10 Die Einrichtungen für den Expreßgutverkehr (Gepäckabfertigung) sind eng mit denen des Personenverkehrs verbunden, so daß Expreßgüter angenommen und ausgeliefert werden können, solange Reisezüge verkehren, also auch nachts und an Sonn- und Feiertagen.

Übung 3. Übersetzen Sie die Redeanwendungen nach dem Text

Die günstige Wagenladungsfracht, von den Spediteuren der sogenannte Sammelladungsverkehr, von den Verfrachtern die Einzelsendungen, auf den großen Stapelplätzen gewaltige Anlagen zu seiner Abwicklung geschaffen, für ihr Abfertigungspersonal, Annahme, Verladung, Beförderung, Entladung, in vielen Fällen auch noch die An- und Abfuhr, die Organisation des Expreßgutverkehrs, einer Einrichtung, für den Expreßgutverkehr (Gepäckabfertigung), solange Reisezüge verkehren, also auch nachts und an Sonn- und Feiertagen.

Übung 4. Was passt zusammen?

- 1 Die Spediteure sammeln von den Verfrachtern
- 2 Die Reichsbahn hat in den letzten Jahren diesen Sammelladungsverkehr
- 3 Die zu einer Gesellschaft zusammengeschlossenen Spediteure finden hier nicht
- 4 Und nun die 150 Millionen übersteigende Zahl der Einzelstückgutsendungen, die die Reichsbahn.....
- 5 Annahme, Verladung, Beförderung, Entladung, in vielen Fällen auch noch die An- und Abfuhr ist
- 6 Am einfachsten ist noch die Organisation.....
- 7 Die Expreßgüter reisen auf der Eisenbahn wie.....
- 8 Der Versender von Expreßgut kann demnach die Reise.....
- 9 Die aufgegebenen Expreßgüter »steigen dann um«, wo der Reisende umzusteigen pflegt, und
- 10 Die Einrichtungen für den Expreßgutverkehr (Gepäckabfertigung) sind eng mit

Übung 5. Worum geht es die Rede im Text? Bilden Sie den Tesisplan und erzählen Sie kurz nach

Lektion 3. Kleinbehälter im Stückgutverkehr der Reichsbahn

Übung 1. Lesen Sie und übersetzen Sie den Text

Kleinbehälter im Stückgutverkehr der Reichsbahn

Die Fürsorge der Reichsbahn wendet sich aber in gleicher Weise den zu versendenden kleinen Gütern zu, deren Verpackungskosten sie herabzumindern sucht. Sie hat z. B. Fahrbare Kleinbehälter in allen Größen bis zu einem Fassungsvermögen von 3 Kubikmeter und einem Ladegewicht bis zu 1000 Kilogramm aus Holz und Stahlblech konstruiert, die zu geringer Leihgebühr hergegeben werden. Auf den Güterbahnhöfen rollen sie auf eigenen Rädern bequem vom Fuhrwerk über die Laderampe in die Eisenbahnwagen und umgekehrt. Diese Art der Beförderung, die die Reichsbahn dem Handel und der Industrie

nahegebracht hat, ist vorteilhaft, weil die Beförderung vom Versender zum Empfänger ohne Lageveränderung des Gutes auf Rädern vor sich geht; kein Kanten, Stürzen und Stapeln, wie es die Kistenverpackung mit sich bringt, ist nötig. Das Einpacken der Ware in die Behälter geht leicht und bequem vor sich und erfordert nur wenig Verpackungsmaterial. 13 500 solcher Behälter hat die Reichsbahn eingesetzt, und immer noch ist der Bedarf so groß, daß die Zahl der Behälter noch vergrößert werden muß, ein Zeichen dafür, daß sich diese Beförderungsart auf das beste bewährt.

»Die Eisenbahn ins Haus.« Ein Güterwagen auf dem Straßenfahrzeug der Reichsbahn

Der größte Behälter ist aber wohl der Eisenbahnwagen selbst, wenn es gelingt, ihn auch ohne Schienen auf der Straße zu bewegen, und - es ist gelungen! Die Reichsbahn hat ein Fahrzeug in den Dienst gestellt, das ohne Schwierigkeiten den Eisenbahnwagen beladen oder leer auf sich nehmen und ihn auf der Straße auch dorthin befördern kann, wo keine Schienen sind. Man kann also heute auch in Eisenbahnwagen Güter »von Haus zu Haus« schaffen, ohne daß dazu ein Anschlußgleis nötig ist. Es mutet eigenartig an, wenn man in den belebten Straßen einer Stadt einem Eisenbahnwagen begegnet, der auf dem *Straßenfahrzeug* seiner Bestimmung zugeführt wird. Auf sechzehn gummibereiften Rädern fährt der Wagen mit seiner schweren Last fast lautlos und ohne Erschütterung dahin.

Mit großem Erfolg wird dieses Fahrzeug auch zur Beförderung schwerer Lasten und großer Gegenstände, die wegen ihrer Höhe nicht auf der Eisenbahn befördert werden können, auf der Landstraße benutzt. Die Beförderung der Olympiaglocke von Bochum nach Berlin ist noch in frischer Erinnerung; sie ging auf einem solchen Fahrzeug vor sich. Ebenso die Beförderung des 75 Tonnen schweren Findlingsblocks für das Grabmal der verewigten Reichspräsidenten von der Fundstelle zum Tannenberg-Nationaldenkmal.

Kraftwagen der Reichsbahn im Dienste der Güterbeförderung

Die Reichsbahn hat in den letzten Jahren auch die Güterbeförderung auf der Straße in den Bereich ihrer Tätigkeit gezogen. Über 2500 Lastkraftwagen aller Bauarten und Hunderte von Lastkraftwagenanhängern sind von ihr bereits in den Dienst gestellt. Sie hat damit nicht nur wesentlich zur Belebung der Kraftwagenindustrie beigetragen, sondern sie hat auch durch den Einsatz der Wagen in den von der Eisenbahn noch wenig erschlossenen Gebieten die Volkswirtschaft gefördert. Mehr als viertausend Orte in ländlichen Gegenden sind durch Lastkraftwagenlinien mit der Schiene in Verbindung gebracht worden und genießen auf diese Weise die Vorteile einer regelmäßigen Güterbeförderung. Jeder Reichsbahndirektion sind Reichsbahn-Kraftwagen zugeteilt, die immer mehr in ihrer verbindenden Rolle in die Erscheinung treten.

In ganz flüchtigen Umrissen und zusammengedrängt ist hier das vielgestaltige Bild der Güterbeförderung der Deutschen Reichsbahn geschildert worden. Nur Bruchteile aus dem für die Volkswirtschaft so wichtigen Geschehen konnten aufgezeigt werden. Aber schon dieses Wenige läßt erkennen, daß die Reichsbahn auf allen Gebieten der Güterbeförderung in Führung und bestrebt ist, diese Führung auch in der Zukunft zu behaupten.

Übung 2. Falsch oder richtig?

- 1 Die Fürsorge der Reichsbahn wendet sich aber in gleicher Weise den zu versendenden keinen Gütern zu, deren Verpackungskosten sie herabzumindern sucht.
- 2 Auf den Güterbahnhöfen rollen sie auf eigenen Rädern unbequem vom Fuhrwerk über die Laderampe in die Eisenbahnwagen und umgekehrt.
- 3 Diese Art der Beförderung, die die Reichsbahn dem Handel und der Industrie nahegebracht hat, ist vorteilhaft, weil die Beförderung vom Versender zum Empfänger ohne Lageveränderung des Gutes auf Rädern vor sich geht; kein Kanten, Stürzen und Stapeln, wie es die Kistenverpackung mit sich bringt, ist nötig.

- 4 Das Einpacken der Ware in die Behälter geht leicht und bequem vor sich und erfordert nur wenig Verpackungsmaterial.
- 5 Der größte Behälter ist aber wohl der Eisenbahnwagen selbst, wenn es gelingt, ihn auch ohne Schienen auf der Straße zu bewegen, und - es ist gelungen!
- 6 Die Reichsbahn hat kein Fahrzeug in den Dienst gestellt, das ohne Schwierigkeiten den Eisenbahnwagen beladen oder leer auf sich nehmen und ihn auf der Straße auch dorthin befördern kann, wo keine Schienen sind.
- 7 Die Beförderung der Olympiaglocke von Bochum nach Berlin ist noch in frischer Erinnerung; sie ging auf einem solchen Fahrzeug vor sich.
- 8 Die Reichsbahn hat in den letzten Jahren auch die Güterbeförderung auf der Straße in den Bereich ihrer Tätigkeit gezogen.
- 9 Über 2000 Lastkraftwagen aller Bauarten und Hunderte von Lastkraftwagenanhängern sind von ihr bereits in den Dienst gestellt. Sie hat damit nicht nur wesentlich zur Belebung der Kraftwagenindustrie beigetragen, sondern sie hat auch durch den Einsatz der Wagen in den von der Eisenbahn noch wenig erschlossenen Gebieten die Volkswirtschaft gefördert.
- 10 In ganz flüchtigen Umrissen und zusammengedrängt ist hier das vielgestaltige Bild der Güterbeförderung der Deutschen Reichsbahn geschildert worden.

Übung 3. Übersetzen Sie die Redeanwendungen nach dem Text

Die Fürsorge der Reichsbahn, fahrbare *Kleinbehälter*, aus Holz und Stahlblech konstruiert, die zu geringer Leihgebühr, diese Art der Beförderung, die die Reichsbahn dem Handel und der Industrie, die Beförderung vom Versender zum Empfänger ohne Lageveränderung des Gutes auf Rädern vor sich geht. kein Kanten, Stürzen und Stapeln, nur wenig Verpackungsmaterial, die Zahl der Behälter, ein Zeichen, ohne Schienen auf der Straße zu bewegen, und - es ist gelungen, in Eisenbahnwagen Güter »von Haus zu Haus« schaffen, belebten Straßen einer Stadt einem Eisenbahnwagen begegnet, gummibereiften

Rädern, fast lautlos und ohne Erschütterung, von der Fundstelle zum Tannenberg-Nationaldenkmal.

Übung 4. Was passt zusammen?

- 1 Das Einpacken der Ware in die Behälter geht.....
- 2 Der größte Behälter ist.....
- 3 Die Reichsbahn hat ein Fahrzeug.....
- 4 Mit großem Erfolg wird dieses Fahrzeug auch zur
- 5 Die Beförderung der Olympiaglocke von Bochum nach Berlin...
- 6 Die Reichsbahn hat in den letzten.....
- 7 In ganz flüchtigen Umrissen und zusammengedrängt ist....
- 8 Nur Bruchteile aus
- 9 Aber schon dieses Wenige läßt erkennen, daß die Reichsbahn...
- 10 Diese Art der Beförderung, die die Reichsbahn dem Handel und der Industrie nahegebracht hat, ist vorteilhaft, weil

Übung 5. Worum geht es die Rede im Text? Bilden Sie den Tesisplan und erzählen Sie kurz nach.

Lektion 4. Beförderungsbedingungen für Personen durch die Unternehmen der Deutschen Bahn AG (BB Personenverkehr)

Übung 1. Lesen Sie und übersetzen Sie den Text

Diese Bedingungen gelten für die Beförderung von Reisenden im innerdeutschen Schienenverkehr und regeln den Abschluss und die Durchführung von Beförderungsverträgen zwischen Reisenden und einem oder mehreren Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Unternehmen des Deutschen Bahn-Konzerns sind. Das schließt die Fahrten in Zügen dieser Unternehmen ab bzw. nach den Tarifpunkten gemäß Teil 3 des Entfernungszeigers (Streckenentfernungszeiger, Tfv 603) ein. Für Züge der DB Autozug GmbH, der Usedomer Bäderbahn (UBB) und der DB RegioNetz Verkehr GmbH gelten sie nur, wenn deren Beförderungsbedingungen keine abweichenden Regelungen enthalten. Diese Bedingungen ergänzen die gesetzlichen Regelungen der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (ABl. EU Nr. L 315 S. 14) und die Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO) in der jeweils gültigen Fassung.

Die Verkehrsunternehmen bieten die Beförderung in folgenden Produktklassen an:

- für den Fernverkehr

Produktklasse ICE: Intercity Express (ICE), Intercity Express Sprinter (ICE Sprinter), TGV, rail jet (RJ); Produktklasse IC/EC: Intercity (IC), Euro City (EC), D-Zug (D).

- für den Nahverkehr

Produktklasse C: Interregio-Express (IRE), Regional-Express (RE), Regionalbahn (RB) und S-Bahn (S).

Begriffbestimmung zur BahnCard

Der Begriff BahnCard umfasst folgende BahnCards: BahnCard 25 einschließlich Zusatzkarten, ermäßigte BahnCard 25, BahnCard Business 25, BahnCard 25 Kreditkarte, BahnCard Business 25 Kreditkarte, BahnCard 50, ermäßigte BahnCard 50, BahnCard Business 50, BahnCard 50 Kreditkarte und BahnCard Business 50 Kreditkarte jeweils für die 1. und 2. Wagenklasse.

BahnCards für die 1. Wagenklasse tragen den Zusatz „First“. Ein ausdrücklicher Bezug auf einen bestimmten BahnCard-Typ wird jeweils besonders bezeichnet.

Ausnahmen

Diese Bedingungen gelten nicht für Fahrten in Zügen der Produktklasse C, die ausschließlich auf Strecken eines einzelnen Verkehrsverbundes, einer Tarifgemeinschaft oder eines S-BahnTarifbereichs stattfinden; für diese ist der für solche Strecken jeweils geltende Tarif maßgebend. Für andere als die in Nr. 1.2 genannten Züge gelten besondere Beförderungsbedingungen.

Bedingungen für den Erwerb und die Nutzung von BahnCards (BahnCard)

BahnCards sind die BahnCard 25, die BahnCard 50 und die BahnCard 100 für die 1. bzw. 2. Wagenklasse, sofern sich die betreffende Bestimmung nicht ausdrücklich auf die BahnCard für die 1. Wagenklasse bezieht. Es gelten die Beförderungsbedingungen für Personen durch die Unternehmen der Deutschen Bahn AG (BB Personenverkehr) in der jeweils aktuellen Fassung, soweit sich aus den nachfolgenden Bestimmungen nichts anderes ergibt.

Die BahnCard 25 berechtigt ihren Inhaber zur Inanspruchnahme eines BahnCardRabattes in Höhe von 25 % auf alle Normalpreise. Die BahnCard 25 wird für die 2. oder - als BahnCard 25 First - für die 1. Wagenklasse ausgegeben. Die BahnCard 25 First berechtigt auch zur Inanspruchnahme des BahnCardRabatts für Fahrkarten der 2. Wagenklasse. Der Preis für die BahnCard 25 beträgt 61 €, für die BahnCard 25 First 123 €. Er ist bei der Bestellung zu bezahlen. Der in Nummer 2.1.5 genannte Personenkreis erhält eine ermäßigte BahnCard 25 zum Preis von 41 € und - als ermäßigte BahnCard 25 First - zum Preis von 81 €.

Ehe- und Lebenspartnern von Inhabern der BahnCard 25 (Hauptkarte) wird auf Antrag bei Nachweis eines gemeinsamen Hauptwohnsitzes (z. B. Personalausweis) eine BahnCard 25 (Zusatzkarte) der gleichen Wagenklasse zum Preis von 10 € ausgestellt, sofern mindestens ein Kind bis einschließlich 17 Jahren im Haushalt lebt (Nachweis erforderlich). Für die im Haushalt lebenden Kinder von 6 bis einschließlich 17 Jahren ist unter den gleichen Voraussetzungen eine Zusatzkarte erhältlich. Maßgebend ist stets das Lebensalter der Kinder am ersten Geltungstag der Hauptkarte. Die

Ausstellung der BahnCard 25 (Zusatzkarte) an den Ehe- oder Lebenspartner erfolgt nur, wenn mit seinem Antrag zugleich eine Zusatzkarte für mindestens eines der hiernach berechtigten Kinder beantragt wird oder ein im Haushalt lebendes Kind unter 6 Jahren im Antrag genannt ist. Die Geltungsdauer einer Zusatzkarte entspricht - auch bei nachträglicher Bestellung - der der zugehörigen Hauptkarte.

Eine ermäßigte BahnCard 25 erhalten Personen ab 60 Jahren, Personen, die wegen voller Erwerbsminderung eine Rente beziehen, schwerbehinderte Menschen mit einem Grad der Behinderung von mindestens 70, Kinder im Alter von 6 bis einschließlich 17 Jahren und Personen im Alter von 18 bis einschließlich 26 Jahren, sofern sie sich in einem Ausbildungsverhältnis befinden. Die Ermäßigungsberechtigung ist durch einen amtlichen Lichtbildausweis oder andere geeignete Nachweise (z. B. Schüler-, Studenten-, Schwerbehindertenausweis) zu belegen. Alle Änderungen mit Einfluss auf die Bezugsberechtigung der ermäßigten BahnCard 25 sind dem BahnCard-Service unverzüglich schriftlich mitzuteilen und werden mit der Folge-BahnCard wirksam. Maßgebend ist das Lebensalter des Inhabers am ersten Geltungstag der BahnCard 25.

Die Ehe- und Lebenspartner von Inhabern einer BahnCard 25 (Hauptkarte) erhalten bei Nachweis eines gemeinsamen Hauptwohnsitzes (z. B. Personalausweis) ermäßigte BahnCard 25 (Partnerkarte), welche auch für eine niedrigere Wagenklasse als die Hauptkarte erworben werden kann. Die ermäßigte BahnCard 25 kann – auch bei nachträglicher Bestellung – nur mit der gleichen Geltungsdauer wie die Hauptkarte erworben werden.

BahnCard 50

Die BahnCard 50 berechtigt ihren Inhaber zur Inanspruchnahme eines BahnCardRabattes in Höhe von 50 % auf alle Normalpreise. Die BahnCard 50 wird für die 2. oder - als BahnCard 50 First - für die 1. Wagenklasse ausgegeben. Die BahnCard 50 First berechtigt auch zur Inanspruchnahme von BahnCardRabatten für Fahrkarten der 2. Wagenklasse. Der Preis für die BahnCard 50 beträgt 249 €, für die BahnCard 50 First 498 €. Er ist bei der Bestellung zu bezahlen. Der in den Nummern 2.2.4 und 2.2.5 genannte Personenkreis erhält eine

ermäßigte BahnCard 50 zum Preis von 127 € und - als ermäßigte BahnCard 50 First - zum Preis von 252 €.

Eine ermäßigte BahnCard 50 erhalten Personen ab 60 Jahren, Personen, die wegen voller Erwerbsminderung eine Rente beziehen, schwerbehinderte Menschen mit einem Grad der Behinderung von mindestens 70, Kinder im Alter von 6 bis einschließlich 17 Jahren und Personen im Alter von 18 bis einschließlich 26 Jahren, sofern sie sich in einem Ausbildungsverhältnis befinden. Die Ermäßigungsberechtigung ist durch einen amtlichen Lichtbildausweis oder andere geeignete Nachweise (z. B. Schüler-, Studenten-, Schwerbehindertenausweis) bei der Bestellung zu belegen. Alle Änderungen mit Einfluss auf die Bezugsberechtigung der ermäßigten BahnCard 50 sind dem BahnCard-Service unverzüglich schriftlich mitzuteilen und werden mit der Folge-BahnCard wirksam. Maßgebend das Lebensalter des Inhabers am ersten Geltungstag der BahnCard 50.

Ehe- und Lebenspartner von Inhabern einer BahnCard 50 (Hauptkarte) erhalten bei Nachweis eines gemeinsamen Hauptwohnsitzes (z. B. Personalausweis) ebenfalls eine ermäßigte BahnCard 50 (Partnerkarte), welche auch für eine niedrigere Wagenklasse als die Hauptkarte erworben werden kann. Die ermäßigte BahnCard 50 kann – auch bei nachträglicher Bestellung – nur mit der gleichen Geltungsdauer wie die Hauptkarte erworben werden.

Bedingungen für das Angebot „Freizeit-Ticket“

Es gelten die Beförderungsbedingungen für Personen durch die Unternehmen der Deutschen Bahn AG (BB Personenverkehr) und die Bedingungen für den Erwerb und die Nutzung von Online-Tickets (OT), soweit sich aus den nachfolgenden Bedingungen nichts anderes ergibt.

Aktionszeitraum

Das Aktionsangebot „Freizeit-Ticket“ gilt vom 09. Dezember 2012 bis 14. Dezember 2013 zwischen Hamburg und Bremen, Hamburg und Hannover, Hamburg und Rostock sowie Trier und

Köln oder umgekehrt einschließlich der Unterwegshalte. Unter Berücksichtigung des Vorverkaufs können bis 14. Dezember 2013 Fahrkarten zur Fahrt bis längstens 14. März 2014 erworben werden.

Fahrkarten

Die Fahrkarten „Freizeit-Ticket“ gelten für eine Person zur Hin- und Rückfahrt. Die Fahrkarten berechtigen nur zu Fahrten am jeweils eingetragenen Geltungstag unter Berücksichtigung des Ausschlusstages „Freitag“ zwischen den genannten Bahnhöfen einschließlich der Unterwegshalte und ausschließlich in den nachstehend aufgeführten Produktklassen.

Die Fahrkarten „Freizeit-Ticket“ können ohne Vorkaufsfrist erworben werden. Der Verkauf im Zug ist ausgeschlossen. Die Fahrkarten gelten zur Hin- und Rückfahrt nur am eingetragenen Geltungstag. Die Fahrkarten „Freizeit-Ticket“ werden nur für die 2. Wagenklasse ausgegeben. Ein Übergang in die 1. Wagenklasse ist ausgeschlossen.

Fahrpreis

Die Festpreise für die Hin- und Rückfahrt betragen pro Person beim Kauf an den Fahrkartenautomaten oder im Internet 32 €, im personalbedienten Verkauf erhöht sich der Gesamtpreis um 5 €.

Beförderungsbedingungen für Reisegepäck

Das Reisegepäck wird von Haus zu Haus befördert (Hausabholung). Die Übergabe erfolgt an den mit den Reisenden vereinbarten Übergabeorten. Die Anmeldung muss bis 12.00 Uhr am Werktag vor der beabsichtigten Gepäckabholung erfolgen. Zusätzlich kann Normalgepäck auch an ausgewählten Hermes-Paket-Shops abgegeben werden. Für die Beförderung von Reisegepäck ist eine gültige Fahrkarte erforderlich. Der Bestimmungsort des Reisegepäcks muss in räumlicher Nähe des Zielbahnhofs liegen. Zur Beförderung als Normalgepäck sind Gegenstände zugelassen, die in Koffern, Reisetaschen, Reisesäcken, Rucksäcken, Leichtmetall- oder Kunststoffboxen verpackt sind, sofern diese eine Länge von 1,50 m, einen Umfang von 3,00 m sowie ein Gewicht von 31,5 kg nicht überschreiten. Zur Beförderung als Sondergepäck sind ferner

zugelassen: Kinderwagen, Krankenfahrstühle bis zu einem Höchstgewicht von 100 kg, sonstige orthopädische Hilfsmittel, verpackte Sportgeräte mit einer Länge von max. 3,00 m und einem Gewicht von max. 30 kg, verpackte Fahrräder mit und ohne elektrischen Zusatzantrieb, jedoch keine Tandems, Dreiräder, Liegefahrräder oder Fahrräder mit Verbrennungsmotoren.

Beförderungsausschluss

Von der Beförderung als Reisegepäck sind Briefsendungen bis 1000 g Einzelgewicht sowie Stoffe und Gegenstände ausgeschlossen, die nach den Beförderungsbedingungen für Personen durch die Unternehmen der Deutschen Bahn AG (BB Personenverkehr) von der Mitnahme als Handgepäck oder Traglasten ausgeschlossen sind. Des Weiteren sind Tiere sowie Gegenstände ausgeschlossen, die sich aufgrund ihrer Beschaffenheit nicht zur Beförderung als Reisegepäck eignen.

Verpackung und Kennzeichnung

Der Reisende ist verpflichtet, Gegenstände, die eine Verpackung erfordern, so zu verpacken, dass sie während der Beförderung gegen Verlust oder Beschädigung geschützt sind und keine Personen- oder Sachschäden verursachen können. Der Reisende hat für die Beförderung des Reisegepäcks (Normal- oder Sondergepäck) das anfallende Entgelt zu zahlen. Schwerbehinderte Menschen können dort bezeichneten Gegenstände kostenfrei zur Beförderung aufgeben. Inhaber der BahnCard 100 können ein Stück Reisegepäck je Werktag im Gewicht bis zu 31,5 kg kostenfrei aufgeben. Für schwerbehinderte Menschen im Besitz eines entsprechenden Ausweises mit Merkzeichen "G" wird ein Krankenfahrstuhl (ohne Hilfsmotor) mit einem Gewicht bis zu 100 kg kostenfrei befördert.

Das Entgelt beträgt für Normalgepäck 17,50 € je Gepäckstück einschließlich Haus zu Haus-Beförderung oder bei Aufgabe im Hermes Paket-Shop. Der Aufpreis für den (i) Spätservice, (ii) für die Beförderung von Sondergepäck und (iii) die Beförderung zu Orten auf der Insel Sylt beträgt 8 € je Leistung und Gepäckstück. Häfen oder Anlegestellen für Kreuzfahrtschiffe bzw. Flusskreuzfahrten zählen nicht als Abhol- oder Zustelladresse für Reisegepäck.

Bei Vorlage des Schwerbehindertenausweises in einer personalbedienten Verkaufsstelle beträgt das Entgelt für ein Stück Normalgepäck 16,50 €.

Die Spätabholung/-zustellung ist von montags bis freitags in der Zeit von 17:00 Uhr bis 21:00 Uhr möglich. Der Auftrag zur Gepäckbeförderung kann bis 18.00 Uhr des dem vereinbarten Abholtermins vorangehenden Werktages kostenfrei storniert werden. Nach diesem Zeitpunkt ist eine Erstattung der Gepäckfracht ausgeschlossen.

Die Erstattung von Kuriergepäcktickets für die Hermes-Paket-Shops erfolgt nur gegen Rückgabe des Kuriergepäcktickets und der unversehrten Gepäckbanderole.

Bei verspäteter Auslieferung des Reisegepäcks werden für je angefangene 24 Stunden ab dem Verlangen auf Auslieferung, maximal für 14 Tage, bei nachgewiesenem Schaden eine Entschädigung in dieser Höhe, jedoch maximal 14 Rechnungseinheiten je verspätet ausgeliefertes Gepäckstück und ohne Nachweis der Schadenshöhe eine Pauschalentschädigung von 2,80 Rechnungseinheiten je verspätet ausgeliefertes Gepäckstück gezahlt.

Der Wert einer Rechnungseinheit richtet sich nach dem jeweils aktuellen Sonderziehungsrecht. Bedingungen für den Internet-Verkauf von Fahrkarten.

Übung 2. Falsch oder richtig?

- 1 Der Begriff BahnCard umfasst folgende BahnCards: BahnCard 25 einschließlich Zusatzkarten, ermäßigte BahnCard 25, BahnCard Business 25, BahnCard 25 Kreditkarte, BahnCard Business 25 Kreditkarte, BahnCard 50, ermäßigte BahnCard 50, BahnCard Business 50, BahnCard 50 Kreditkarte und BahnCard Business 50 Kreditkarte jeweils für die 1. und 2. Wagenklasse.
- 2 BahnCards für die 1. Wagenklasse tragen den Zusatz „Second“. Ein ausdrücklicher Bezug auf einen bestimmten BahnCard-Typ wird jeweils besonders bezeichnet.
- 3 Diese Bedingungen gelten für Fahrten in Zügen der Produktklasse C, die ausschließlich auf Strecken eines einzelnen Verkehrsverbundes, einer Tarifgemeinschaft oder

eines S-BahnTarifbereichs stattfinden; für diese ist der für solche Strecken jeweils geltende Tarif maßgebend. Für andere als die in Nr. 1.2 genannten Züge gelten besondere Beförderungsbedingungen.

- 4 Die BahnCard 25 berechtigt ihren Inhaber zur Inanspruchnahme eines BahnCardRabattes in Höhe von 25 % auf alle Normalpreise.
- 5 Ehe- und Lebenspartnern von Inhabern der BahnCard 25 (Hauptkarte) wird auf Antrag bei Nachweis eines gemeinsamen Hauptwohnsitzes (z. B. Personalausweis) eine BahnCard 25 (Zusatzkarte) der gleichen Wagenklasse zum Preis von 10 € ausgestellt, sofern mindestens ein Kind bis einschließlich 17 Jahren im Haushalt lebt (Nachweis erforderlich).
- 6 Für die im Haushalt lebenden Kinder von 6 bis einschließlich 12 Jahren ist unter den gleichen Voraussetzungen eine Zusatzkarte erhältlich.
- 7 Die Ehe- und Lebenspartner von Inhabern einer BahnCard 25 (Hauptkarte) erhalten bei Nachweis eines gemeinsamen Hauptwohnsitzes (z. B. Personalausweis) ermäßigte BahnCard 25 (Partnerkarte), welche auch für eine niedrigere Wagenklasse als die Hauptkarte erworben werden kann.
- 8 Die BahnCard 50 berechtigt ihren Inhaber zur Inanspruchnahme eines BahnCardRabattes in Höhe von 50 % auf alle Normalpreise.
- 9 Eine ermäßigte BahnCard 50 erhalten Personen ab 60 Jahren, Personen, die wegen voller Erwerbsminderung eine Rente beziehen, schwerbehinderte Menschen mit einem Grad der Behinderung von mindestens 70, Kinder im Alter von 6 bis einschließlich 17 Jahren und Personen im Alter von 18 bis einschließlich 26 Jahren, sofern sie sich in einem Ausbildungsverhältnis befinden.
- 10 Alle Änderungen mit Einfluss auf die Bezugsberechtigung der ermäßigten BahnCard 50 sind dem BahnCard-Service unverzüglich schriftlich mitzuteilen und werden mit der Folge-BahnCard wirksam. Maßgebend das Lebensalter des Inhabers am ersten Geltungstag der BahnCard 50.

Übung 3. Übersetzen Sie die Redeanwendungen nach dem Text

Die Beförderungsbedingungen für Personen durch die Unternehmen der Deutschen Bahn AG , die Bedingungen für den Erwerb und die Nutzung von Online-Tickets, das Aktionsangebot „Freizeit-Ticket, unter Berücksichtigung des Vorverkaufs, für eine Person zur Hin- und Rückfahr, am jeweils eingetragenen Geltungstag unter Berücksichtigung des Ausschlusstages „Freitag“, ohne Vorkaufsfrist erworben werden, am eingetragenen Geltungstag, Fahrpreis, die Festpreise für die Hin- und Rückfahrt, beim Kauf an den Fahrkartenautomaten, im Internet, im personalbedienten Verkauf, der Gesamtpreis, das Reisegepäck, vor der beabsichtigten Gepäckabholung erfolgen, eine gültige Fahrkarte, der Bestimmungsort des Reisegepäcks, in Koffern, Reisetaschen, Reisesäcken, Rucksäcken, Leichtmetall- oder Kunststoffboxen, Kinderwagen, Krankenfahrräder, verpackte Fahrräder, mit und ohne elektrischen Zusatzantrieb, jedoch keine Tandems, Dreiräder, Liegefahrräder oder Fahrräder mit Verbrennungsmotoren.

Übung 4. Was passt zusammen?

- 1 Die Verkehrsunternehmen bieten die Beförderung in folgenden Produktklassen an.....
- 2 Der Begriff BahnCard umfasst folgende BahnCards.....
- 3 BahnCards für die 1. Wagenklasse tragen den Zusatz....
- 4 Die BahnCard 25 berechtigt ihren Inhaber zur Inanspruchnahme eines BahnCardRabattes in Höhe.....
- 5 Die BahnCard 50 berechtigt ihren Inhaber zur Inanspruchnahme eines BahnCardRabattes in Höhe.....
- 6 Eine ermäßigte BahnCard 50 erhalten Personen ab.....
- 7 Es gelten die Beförderungsbedingungen für Personen durch die Unternehmen der Deutschen Bahn AG.....
- 8 Die Fahrkarten „Freizeit-Ticket“ gelten für eine Person....
- 9 Die Festpreise für die Hin- und Rückfahrt betragen pro Person beim Kauf.....
- 10 Der Bestimmungsort des Reisegepäcks muss in räumlicher Nähe des Zielbahnhofs.....

Übung 5. Worum geht es die Rede im Text? Bilden Sie den Tesisplan und erzählen Sie kurz nach.

Die hinzufügende Information für die selbstständige Arbeit

Die rechtliche Entwicklung des Unternehmens Eisenbahn

Die rechtliche Entwicklung der deutschen Eisenbahnen verlief von Privatbahnen und Länderbahnen über eine einheitliche Staatsbahn hin zu einer Deutsche Bahn Aktiengesellschaft in folgenden wesentlichen Schritten: bis 1871 Privatbahnen und Länderbahnen (Staatsbahnen) unter Länderaufsicht;

1871 Gesetzgebung und Aufsicht durch das Reich;

1876 einheitliches Betriebs- und Polizeireglement;

1920 Reichseisenbahnen (entsprechend der Reichsverfassung von 1919)

1924 „Deutsche Reichsbahngesellschaft“ Ist die Eisenbahn im Güterverkehr noch Konkurrenzfähig?

1937 „Deutsche Reichsbahn“

1951 „Deutsche Bundesbahn (DB)“ in der Bundesrepublik Deutschland

„Deutsche Reichsbahn (DR)“ in der Deutschen Demokratischen Republik

1994 „Deutsche Bahn Aktiengesellschaft“ (DB AG)

Mit der grundlegenden Änderung des Eisenbahnrechts und der Gründung der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft zum 1. Januar 1994 wurden bisherige rechtliche Nachteile der Bahn weitgehend beseitigt. Es wurden hierbei die Sondervermögen Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn zu einem nicht rechtsfähigen Sondervermögen des Bundes zusammengeführt und vom Bund unter dem Namen „Bundeseisenbahnvermögen“ (BEV) verwaltet. Der unternehmerische Bereich wurde aus der BEV ausgegliedert und in eine "Deutsche Bahn Aktiengesellschaft" (DB AG) eingebracht. Die DB AG hat zum 1.1.94 eine schuldenfreie Bilanz übertragen bekommen. Die Altschulden von Bundes- und Reichsbahn in Höhe von ca. 70 Mrd. DM wurden vom

Bundeseisenbahnvermögen übernommen. Die finanzielle Situation DB AG hat sich durch die im Rahmen der Bahnreform durchgeführte Entschuldung deutlich verbessert.

In der privatwirtschaftlich geführten Aktiengesellschaft mußten gesetzlich vorgeschrieben mindestens die Unternehmensbereiche „Personennahverkehr“, „Personenfernverkehr“, „Güterverkehr“ und „Fahrweg“ gebildet werden, die frühestens 1997 und spätestens 1999 in selbständige Aktiengesellschaften umgewandelt werden müssen.

Das Bundeseisenbahnvermögen verwaltet das Personal und die nicht betriebsnotwendigen Liegenschaften. Beamte der bisherigen Eisenbahnen sind Beamte des BEV und der Deutschen Bahn AG zur Dienstleistung kraft Gesetzes zugewiesen. Die nichtbeamteten Bahnmitarbeiter, die Arbeiter und Angestellten, werden unter einheitlichem Status unmittelbare Arbeitnehmer der DB AG. Diese leistet für die überstellten Beamten an das BEV Zahlungen in Höhe der Aufwendungen, die sie für Arbeitsleistung vergleichbarer Arbeitnehmer unter Einbeziehung der Arbeitnehmeranteile zur gesetzlichen Sozialversicherung sowie zur betrieblichen Altersversorgung erbringen müßte. Kosten für erhöhte Personalbestände sowie Kosten zur Reduzierung des Personalbestandes werden der Deutschen Bahn AG vom Bundeseisenbahnvermögen auf die Dauer von längstens neun Jahren erstattet.

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) als Bundesoberbehörde erfüllt die hoheitlichen Aufgaben der Bahn. Das EBA ist Aufsichts- und Genehmigungsbehörde im Sinne des Allgemeinen Eisenbahngesetzes für Eisenbahnen des Bundes sowie für Eisenbahnverkehrsunternehmen, die nicht ihren Sitz in der Bundesrepublik Deutschland haben.

Die zukünftige Fahrweg AG wird mehrheitlich im Besitz des Bundes stehen und das von ihr zu betreibende und zu unterhaltende Eisenbahnnetz allen Eisenbahnunternehmern gegen Nutzungsentgelt zur Verfügung stellen. Als potentiellen Eisenbahnunternehmer kommen insbesondere nichtbundeseigene Eisenbahnen, Bahnen anderer Länder, schienengebundene Werksverkehre, Spediteure, Nahverkehrsverbände und Sonstige in Betracht. Die Strukturreform der Deutschen Bahnen kommt somit der Richtlinie 440/91 der Europäischen Union nach, in der die Mitgliedstaaten aufgefordert

werden, eine Trennung von Infrastruktur und Ist die Eisenbahn im Güterverkehr noch Konkurrenzfähig?

Chancen, Risiken und Herausforderungen

Die Schienennetze sind in allen EU-Mitgliedstaaten diskriminierungsfrei zu öffnen. Wettbewerb sorgt für gute Angebote und günstige Preise für den Verkehrskunden. Deshalb muß die europäische Politik der Öffnung des Marktzugangs für alle Verkehrsdienstleister konsequent fortgesetzt werden. Es sind die Prinzipien von Diskriminierungsfreiheit und Ist die Eisenbahn im Güterverkehr noch Konkurrenzfähig?

Gegenseitigkeit verstärkt zu beachten Entstehender Wettbewerb soll zu höherer Innovation und zur Reduzierung der Preise im europäischen Eisenbahn-Güterverkehr führen.

Diese Richtlinie soll die Anpassung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft an die Erfordernisse des Binnenmarktes erleichtern und ihre Leistungsfähigkeit erhöhen, indem:

- die Unabhängigkeit der Geschäftsführung der Eisenbahnunternehmen gewährleistet wird;

- der Betrieb der Eisenbahninfrastruktur und die Erbringung von Verkehrsleistungen durch die Eisenbahnunternehmen voneinander getrennt werden, wobei die Trennung der Rechnungsführung obligatorisch, die organische oder institutionelle Trennung fakultativ ist;

- die Finanzstruktur der Eisenbahnunternehmen saniert wird;

- internationalen Gruppierungen von Eisenbahnunternehmen sowie Eisenbahnunternehmen, die Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden kombinierten Güterverkehr erbringen, Zugangsrechte zu den Eisenbahnnetzen der Mitgliedstaaten garantiert werden.“

Während die Deregulierungsmaßnahmen im Straßengüterverkehr zu einer rasanten Zunahme der Zahl der Dienstleistungsanbieter führte, hat die Umsetzung der EU-Richtlinie 440/91 in nationales Recht im Schienenverkehr weder eine Zunahme der Dienstleistungsanbieter bewirkt, noch führte sie bislang zu

sinkenden Preisen und stärkerem Wettbewerbsdruck auf dem Eisenbahnmarkt.

Mehrere Staaten, insbesondere Frankreich, haben bisher wenig unternommen die Richtlinie 440/91 in nationales Recht umzusetzen. Auch auf EU-Ebene wird eine entsprechende Liberalisierung der Eisenbahnen nur zögerlich betrieben, lediglich eine gemeinschaftliche Betriebserlaubnis für Transportunternehmer, die spezielle Dienste auf der Schiene anbieten wollen, wurde bisher von den Verkehrsministern verabschiedet.

Der Kanzler Gerhard Schröder erklärte in der Mobilitätsoffensive sein Einverständnis mit Hartmut Mehdorn, dem Vorsitzenden des Vorstandes der Deutschen Bahn AG und der Gewerkschaft TransNet, dass die Bahnreform konsequent fortgesetzt werden müsse. Ausdrücklich unterstrich der Kanzler den Grundsatz der Untrennbarkeit von Netz und Betrieb. Diese Auffassung steht jedoch im krassen Widerspruch zur Richtlinie 440/91 und den Gesetzen zur Neuordnung des Eisenbahnwesens, wonach nur die Fahrweg AG mehrheitlich im Besitz des Bundes stehen muß und das von ihr zu betreibende und zu unterhaltende Eisenbahnnetz allen Eisenbahnunternehmern (nichtbundeseigene Eisenbahnen, Bahnen anderer Länder, schienengebundene Werksverkehre, Spediteure, Nahverkehrsverbände und Sonstige) gegen Nutzungsentgelt zur Verfügung stellen. Gerade wenn Netz und Betrieb unter einem Dach verbleiben, ist eine latente Diskriminierung Dritter nicht zu vermeiden.

Die Bereitstellung des Verkehrsweges „Schiene“ muß für alle potentiellen Nutzer neutral erfolgen. Die Vorhaltung und Instandhaltung muß analog der Bereitstellung von Straßen im öffentlichen Interesse der jeweiligen Staaten bei Gewährleistung von Verkehrssicherheit und Wettbewerbsgleichheit liegen. Die Trassenöffnung muß in allen Ländern im wesentlichen gleichzeitig geschehen, da ansonsten keine Wettbewerbsgleichheit gewährleistet ist.

Die schwedische IKEA-Gruppe hat beispielweise gerade eine eigene Gesellschaft für die eigene Güterbeförderung gegründet. Derzeit hat der Schienenverkehr einen Anteil 18 % an der gesamten Güterbeförderung. Die IKEA-Geschäftsleitung will diesen Anteil bis 2006 auf 40 % steigern (entspricht rund 500 Zügen pro Woche).

Mehr Wettbewerb im Eisenbahngüterverkehr

„Der Luftverkehr ist für den freien Wettbewerb geöffnet, was niemand mehr in Frage stellt, zumal dabei der weltweit höchste Sicherheitsstandard gewährleistet wurde. Die Öffnung kam in erster Linie der Branche zugute. Sie erklärt, warum die Zuwachsraten im Luftverkehr in Europa höher waren als das Wirtschaftswachstum“ .

Die Gewerkschaft TransNet befürchtet offensichtlich, daß im Wettbewerb für die Bahnmitarbeiter härtere Anforderungen erstehen. Anders kann man deren Unterstützung des Mehdorn'schen Grundsatz der Untrennbarkeit von Netz und Betrieb nicht interpretieren.

Die Erfahrung in vielen anderen Branchen hat jedoch gezeigt, daß nur profitable Unternehmen Arbeitsplätze sichern oder neue begründen. Es ist wissenschaftlich anerkannt, daß nur ein stetiger Wettbewerb die Unternehmen zur verstärkten Produktivität und damit zur Effizienz der Leistungen zwingt.

Insbesondere im Bereich des Schienenverkehrs muß durch vernünftige Wettbewerbspolitik gewährleistet werden, „dass die Marktöffnung nicht durch die bereits tätigen marktbeherrschenden Unternehmen gebremst wird und sich nicht in einer Verschlechterung der öffentlichen Dienstleistungen auswirkt“. Der Markteintritt neuer Eisenbahnunternehmen muß dazu beitragen, die Wettbewerbsfähigkeit des Sektors zu steigern, und muß durch weitere Maßnahmen flankiert werden, die die Umstrukturierung der Unternehmen fördert, wobei die sozialen Aspekte und die Arbeitsbedingungen zu berücksichtigen sind. Die Öffnung der Märkte ist eine vordringliche Aufgabe. „Parallel zur Öffnung der Märkte muß die Harmonisierung mit Blick auf die Interoperabilität und die Sicherheit stärker vorangetrieben werden“ .

Die EU-Kommission wird unter dem Druck der konservativen, in diesem Zusammenhang nationalen Eisenbahnpolitik gezwungen, vermehrte Ausnahmetatbestände und verlängerte Übergangszeiträume zur Umsetzung der EU-Richtlinien zuzulassen. Damit wird das Ziel der vollkommenen Liberalisierung der europäischen Eisenbahnpolitik nachhaltig auf der Zeitachse verschoben. In der Zwischenzeit wird in vielen Regionen der Güterverkehr auf der Straße kollabieren. Die

politische Forderung nach Zwangsregulatorien wird die Folge sein. Ist die Eisenbahn im Güterverkehr noch Konkurrenzfähig?

Gerechte Wegekostenbelastungen für die Verkehrsträger

„Ein modernes Verkehrssystem muss sowohl unter wirtschaftlichen als auch sozialen und ökologischen Gesichtspunkten auf Dauer tragbar sein“, steht im 2001er EU-Weißbuch Die europäische Verkehrspolitik bis 2010. Wettbewerbsnachteile durch ungleiche Wegekostenbelastungen für die Verkehrsträger führen derzeit zu erheblichen Nachteilen des Verkehrsträgers Schiene. Des Weiteren führt die nicht ausreichende Belastung der umweltbeeinflussenden Kosten an die verursachenden Verkehrsträger zu weiteren Wettbewerbsverzerrungen. Die Subventionierung von Transportkosten ist international zu unterlassen.

Durchschnittliche externe Kosten im Güterverkehr 1995

Nicht immer und überall kommen die Verkehrsträger für die Kosten auf, die sie verursachen. Dies ist von Land zu Land und von einem Verkehrsträger zum anderen sehr unterschiedlich und beeinträchtigt das Funktionieren des Binnenmarktes. Dadurch wird der Wettbewerb innerhalb des Verkehrssystems verfälscht, warum es auch keinen wirklichen Anreiz dafür gibt, die umweltfreundlichsten Verkehrsmittel oder die am wenigsten überlasteten Netze zu benutzen. Es ist an der Zeit, genau zu erläutern, welches die wahren Kosten sind, damit die künftige Wahl der Verkehrsträger von Transparenz und Kohärenz geleitet wird.

Trennung von Personen- und Güterverkehr auf den Hauptstrecken

Eine optimale Schienenwegeausnutzung ergibt sich dann, wenn der Güterverkehr separat vom Personenverkehr betrieben werden kann. Dies bedeutet eine Qualitätssteigerung der Transportleistung, weil häufige Überholungshalte der Güterzüge vermieden werden und somit der Güterverkehr schneller laufen kann. Höhere

Geschwindigkeiten und Vertaktung des Personenverkehrs reduzieren die Verfügbarkeit der Hauptstrecken für den Güterverkehr.

Separate Güterverkehrsstrecken stehen in der Regel nicht zur Verfügung. Diese Reduktion der Leistungsfähigkeit im Güterverkehr wird durch häufige Standzeiten der Güterzüge infolge von Überholungen durch die schnelleren Reisezüge. Es wird nicht nur die Leistungsfähigkeit reduziert sondern auch die Reisegeschwindigkeit, internationale Güterzüge in Europa erreichen eine Durchschnittsgeschwindigkeit von gerade einmal 18 km/h.

Daneben erwachsen bei gemischt genutzten Eisenbahnstrecken fahrtmechanische Besonderheiten. Bei Kurvenfahrten entsteht eine Fliehbeschleunigung zur Bogenaußenseite, die hierdurch hervorgerufene Kraft Z bezeichnet man als Fliehkraft oder Zentrifugalkraft. Um der Fliehbeschleunigung entgegen zu wirken, wird das Gleis durch Anheben der kurven-äußeren Schiene nach innen geneigt. Durch den Hangabtrieb entsteht eine Komponente der Erdanziehungskraft, die der Fliehkraft entgegen wirkt.

Innovationen in die Infrastruktur des Güterverkehr

„Der Schienenverkehr bietet ein janusköpfiges Bild von Modernität und Altertümlichkeit. Die Leistungen der Hochgeschwindigkeitsnetze und der -züge, die Dienste für die Reisenden in modernen Bahnhöfen stehen im Gegensatz zu den überholten Güterverkehrsdiensten und veralteten überlasteten Linien“. Ausreichend lange Überhol- und Kreuzungsgleislängen ermöglichen längere Züge und damit eine erhöhte Durchfuhrfähigkeit (Transportmenge). Die Eisenbahnunternehmen müssen moderne Güterwagen beschaffen, die im internationalen Eisenbahngüterverkehr mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 120 km/h gefahren werden können. Dringend notwendig ist die flächendeckende Umrüstung der vorsintflutlichen Verbindungselemente Seitenpuffer und Schraubenkupplung (SK) auf automatische Mittelpufferkupplungen, in denen auch die Luftdruckleitungen, die Strom- und Signalkabel automatisch ge- und entkuppelt werden. Moderne leistungsstarke und instandhaltungsarme Güterlokomotiven müssen den teilweise veralteten Fuhrpark ablösen. Daneben sind moderne Güterterminals zu entwickeln und zu bauen, in denen mit hoher Produktivität die Güter

zwischen Straße und Eisenbahn, aber auch zwischen verschiedenen Zügen umgeschlagen werden können. Im internationalen Verkehr sind zügig die Lademaße wie auch die zulässigen Achslasten zu vergrößern.

Anpassung der Produktionsmethoden im Eisenbahngüterverkehr an die Markterfordernisse „Flexibilisierung der Produktionseinheit ‚Zug‘ bis hin zu Einzelfahrzeugen: Dies ist von Bedeutung für den Personenverkehr, aber auch als die große Systemherausforderung im Güterverkehr. Damit kann auch die Bahn – direkt oder über kombinierte Leistungen – ohne Ressourcen- und Zeitverlust mehr und direkter neue Märkte erschließen. Halbe und Viertelzüge, Doppel- und Dreifach-Züge, wo gefordert und Bündelungsmengen vorhanden, ohne deswegen zu rangieren; das ist die Zukunft in den Märkten, in denen wir mangels Masse heute unattraktiv, weil entweder zu langsam oder/und deswegen bei „schlechten“ Preisen auch noch zu teurer produzieren“, schreibt Roland Heinisch.

Wagenladungsverkehr

Der traditionelle Wagenladungsverkehr (Einzelgüterwagen) wird an Bedeutung verlieren. An den Knotenpunkten oder auch an größeren Güterbahnhöfen (Gbf) belädt der Versender den bereitgestellten Einzelwagen. Dieser wird i.d.R. in einen Übergabezug (Rangier- oder Zugfahrt) zum nächsten Satteliten befördert. Dort werden die Einzelwaggons zu größeren Zugverbänden zusammengekuppelt und dann zu einem Rangierbahnhof weitergefahren.

Die Transportkette im traditionellen Wagenladungsverkehr. Im Rangierbahnhof werden die Wagen entkuppelt, die Bremsen entlüftet und dann über einen Ablaufberg gedrückt, von dem sie in die Richtungsgleise ablaufen. Im Idealfall entspricht jedes Richtungsgleis einem anderen Rangierbahnhof oder einem Satteliten im Einzugsgebiet des aktuellen Rbf. Der Ablaufvorgang in die Richtungsgleise erfordert einen hohen rangiertechnischen Aufwand, wie Gleisbremsen, Fördereinrichtungen, Beidrückenanlagen u. ä., damit die Einzelwagen kupplungsfähig hintereinander zu Stillstand kommen.

Kommt es zu einem Aufprall auf den vorderen Waggon und ist dieser zu heftig, so kommt es häufiger zu Rangierschäden an den

beförderten Gütern. Bleibt der Waggon in auch nur kurzer Entfernung vor dem Vorgänger stehen, so muß mit hohem Aufwand begedrückt werden.

Aus den Richtungsgleisen werden die gekuppelten Züge in die Ausfahrgleise gezogen, um hier auf die Zugfahrt vorbereitet zu werden. Seitenpuffer und Schraubenkupplung (SK) sind in Europa die uralten Verbindungselemente bei Güterzügen. Die SK ist nur manuell bedienbar, unfallgefährlich und damit ein existenzbedrohendes Hindernis für die Rationalisierung und Automatisierung des Güterverkehrs. Die DB AG hat zusammen mit der Fa. KnorrBremse, gefördert vom BMFT, begleitet durch die UIC, eine automatische Zugkupplung (ZAK) entwickelt, die auch zu den herkömmlichen Schraubenkupplungen kompatibel ist.

Mittlerweile hat diese Kupplung die UIC-Zulassung erhalten. Über eine flächendeckende Einführung bei den europäischen Eisenbahnen ist aber noch nicht entschieden, so dass in absehbarer Zeit weiter mit einem hohen Personalaufwand in Rangierbahnhöfen zu rechnen ist.

Im Empfangs-Rbf ist die gleiche Prozedur durchzuführen. Auf dem Weg zum Empfänger durchläuft der Einzelwaggon wiederum den Satteliten. Insgesamt vergehen von Versender. Zum Empfänger abhängig von der Entfernung zwischen den Rangierbahnhöfen, deren Leistungsfähigkeit und Modernisierungsgrad zwischen 10 und 28 Stunden. Die Leerwagenverteilung, auch wenn rechnergestützt und weitestgehend optimiert, ist ein weiterer nicht zu unterschätzender Kostenfaktor. Mit der stärkeren Verbreitung von Spezialgüterwagen ist die Leerwagenverteilung noch aufwendiger geworden. Die Wettbewerbsfähigkeit des Einzelwaggon nimmt in den nächsten Jahren wegen der Schließung von Nebenbahnen und privaten Gleisanschlüssen ab.

Ganzzüge

Die Bahnen werden verstärkt logistische Gesamttransportlösungen anbieten müssen. Direktzüge (Ganzzüge) bekommen eine erheblich größere Bedeutung. Ganzzüge sind Züge, die im kompletten Zugverband von A nach B fahren, ohne dass die einzelnen Waggon ent- oder zusammengekuppelt werden. Im

Ganzzugverkehr kann die Eisenbahn ihre Systemvorteile voll ausspielen: große Transportmengen mit niedrigen Energie- und Personalkosten über große Strecken zu befördern.

Das Verkehrssystem Bahn ist im Güterverkehr vor allem dann hinsichtlich der Gesamttransportdauer konkurrenzfähig, wenn zielrein gefahren werden kann, d. h. Wenn zwischen Be- und Entladeort nicht umgestellt werden muß. Das gilt sowohl für Umstellen innerhalb des Verkehrssystems Bahn wie auch für Umstellungen von und auf andere Verkehrsträger.

Just-In-Time-Züge für die Automobilindustrie, die als Ganzzüge zwischen den Produktionsstätten der Automobilhersteller verkehren, sind ein zuwachsträchtiges Angebot der DB AG.

BMW und VW/Audi, aber auch Opel, Ford und DaimlerChrysler nutzen in zunehmenden Maße die Schiene. Daneben gibt es auch Züge, die nach festen Fahrplänen Wagengruppen der Automobilzulieferindustrie transportieren.

Neben den gutartreinen Ganzzügen von Gleisanschluss zu Gleisanschluss kommt der gemeinsamen Bildung gemischter Ganzzüge (ggf. mit kombinierten Verkehren) durch Speditionen, Operateuren und Bahnen eine höhere Bedeutung zu. Der Ganzzugverkehr bleibt das wettbewerbsfähigste Angebot des Eisenbahn-Güterverkehrs.

„Kaffeezug“ spart 15000 Lkw Fahrten“, so stand es 1994 in der Fachpresse. Die Fa. Kraft Jacobs Suchard schickte drei- bis viermal wöchentlich von Bremen nach Berlin den „Jacobs-Café-Logistikzug“ auf die Reise, der die Ost-West-Autobahnen jährlich um 15000 Lkw-Fahrten entlastet. Jeder Zug transportiert im Nachtsprung pro Fahrt rund 1000 t Rohkaffee von Bremen nach Berlin-Neukölln bis unmittelbar vor die Tore der Kaffeerösterei.

Seit Januar 2002 pendelt zwei bis drei Mal in der Woche ein Container-Shuttle zwischen dem Buna-Werk Schkopau in Sachsen-Anhalt und dem Überseehafen in Hamburg-Waltershof.

Jeder Shuttle entlastet den Straßenverkehr um zirka 50 Lkw-Transporte und befördert über 1.000 Tonnen Kunststoff.

2001 transportierte DB Cargo nach Angaben der DB AG zirka 2,1 Millionen Tonnen Agrarprodukte in rund 48.000 Wagenladungen, zwei Drittel davon in Ganzzügen.

Kombinierter Ladungsverkehr (KLV)

Bei erhöhten logistischen Leistungsanforderungen will die Güterbahn über den Kombinierten Ladungsverkehr zusätzliches Verkehrsaufkommen für die Schiene gewinnen. Auch auf europäischer Ebene wird dem Ausbau des Kombinierten Verkehrs große Bedeutung beigemessen. Der Kombinierte Verkehr Schiene/Straße, einst als Wunderwaffe gepriesen, gerät zunehmend in die Schußlinie der Kritik: Zu langsam, zu teuer, zu unpünktlich, zu wenig flexibel und - gegenüber dem LKW - qualitativ unterlegen, das sind Argumente, die gegen den Kombinierten Verkehrs immer wieder anbracht werden. Insbesondere an den starren Lade- und Laufzeiten der Bahn wird deutliche Kritik laut.

Beim Kombinierten Verkehr verbleiben die Güter, anders als bei gebrochenen Verkehren, während des gesamten Transports vom Versender bis zum Empfänger im gleichen Transportbehälter. Innerhalb dieser Transportkette sind mehrere Verkehrsträger (LKW, Eisenbahn, Binnenschiff oder Seeschiff) an der Beförderung beteiligt, so daß die Systemvorteile der einzelnen Verkehrsträger miteinander verknüpft werden können. In diesem Verkehr liegen erhebliche Zukunftspotentiale der Konsum- und Industriegüterbranche. Der Übergang der Behälter von einem Transportmittel auf das andere erfolgt in speziellen Umschlagterminals. Der Kombinierte Verkehr ist daher von einer Vielzahl von eng miteinander verflochtenen Faktoren abhängig.

Der Kombinierte Verkehr bietet jedoch das größte Potenzial für den Einstieg privater Verkehrsunternehmen. Die Interessengemeinschaft der Bahnspediteure streben in Zusammenarbeit mit den europäischen Bahnen eine Ausweitung des Einzelwagen-/Gruppenverkehrs an.

Hierzu sind neue, wettbewerbsfähige Leistungs- und Preissysteme erforderlich. Die Bahnspeditionen sind bereit, diesen Verkehr stärker in ihre Regie zu nehmen (Abholung, Zugbildung, Rangierprozeß, Zustellung).

Bisher betriebene Umschlaganlagen mit bis zu 700 m Länge behandeln Güterzüge im Standverfahren, d. h., sie verbleiben einen ganzen Tag auf dem Terminal. Große Portalkrane überspannen Abstellgleise, Lkw-Fahrstraßen und Lager Spuren. Große Fahrwege,

Das Überheben von Ladeeinheiten und ihr Stapeln erfordern wegen der großen Entfernungen lange Umlauf- und Wartezeiten. Der gesamte Betrieb erfolgt weitgehend manuell. Wegen der langen Verweilzeit der Züge läßt sich ein Linienzugsystem, bei dem mehrere Umschlagbahnhöfe nacheinander angefahren werden und ein Pendelzugsystem, bei dem der Zug mehrfach täglich zwischen zwei Umschlagbahnhöfen wechselt, nicht realisieren.

Überdachte Schnellumschlaganlage können den gesamten Betriebsablauf bei geringem Platzbedarf automatisieren. Sie können unabhängig von der Witterung arbeiten und einen kompletten Güterzug von 700 m Länge in nur 15 Minuten behandeln. In Rendezvous-Technik fahren die Güterzüge langsam durch die Anlage und werden vollautomatisch be- und entladen.

Eine Reihe von Konzepten für solche Schnellumschlaganlagen werden derzeit untersucht. Die Kosten des Straßenvor- und -nachlaufs im Kombinierten Ladungsverkehr (KLV) stellen den größten einzelnen Kostenfaktor dar, gefolgt von den Trassenkosten, der Zugförderung und den Umschlagkosten. Bei einem Transport im KLV über 500 km werden durchschnittlich 10% der Entfernung im Vor- und Nachlauf auf der Straße absolviert, der Wertschöpfungsanteil beträgt jedoch 50 %. Durch eine weitere Optimierung in den Bereichen Umschlag- und Waggontechnik, die jeweils einen Anteil zwischen 5 % und 10 % .