

Bald keine Luxemburger Eisenbahn mehr?

Ein Gespräch mit Vertretern der FNCTTFEL

"forum": Die Luxemburger Eisenbahn feiert 1996 den 50. Jahrestag ihrer Verstaatlichung. Gerade zu diesem Zeitpunkt ist die Rede davon, sie zu privatisieren. Warum? Woher kommt die Absicht, diesen parastaatlichen Großbetrieb zu privatisieren?

Nico Wennmacher: Die Diskussion wird europaweit geführt und zwar in bezug auf alle öffentlichen Dienste. Als 'Landesverband' sind wir allerdings der Meinung, daß gerade im Rahmen des Maastrichter Vertrags den öffentlichen Diensten mehr Gewicht zukommen müßte als bisher in der Europäischen Union. Die EG war weitgehend nur auf die Interessen der Privatindustrie ausgerichtet. Seit aber von einer politischen Union die Rede ist, müßte auch dem öffentlichen Dienst der ihm zustehende Eigenwert anerkannt werden. In Wirklichkeit stellen wir fest, daß die Entwicklung in die genau umgekehrte Richtung verläuft: öffentliche Monopole sollen zerstört werden. Das gilt nicht nur für die Eisenbahn, sondern auch z.B. für die Post. Es wird zwar immer behauptet, die Absicht sei, die Bahn attraktiver zu gestalten und mehr Verkehr dorthin zu verlagern, weil Konkurrenz das Geschäft beleben werde. Wir finden das nicht richtig. Die Eisenbahn bestand immer aus zwei Teilen: ein reiner Dienstleistungsbetrieb und ein stärker kommerziell ausgerichteter Betrieb im Güterverkehr, der allerdings auch politische Rücksichten nahm, etwa bei den Tarifen für die Luxemburger Stahlindustrie. Wir sind der Meinung, daß zumindest öffentliche Dienstleistungen wie der Personentransport auch von öffentlichen Betrieben geleistet werden sollten; diese Dienstleistung ist viel zu wichtig, um sie der rein privaten Initiative zu überlassen.

"forum": Woher kommt denn diese Idee? Wer hat Interesse an einer Privatisierung öffentlicher Dienstleistungsbetriebe? Sie haben schon die Post angesprochen. Es ist nicht ausgeschlossen, daß dieser Trend auch das Erziehungswesen erfassen wird.

Nico Wennmacher: Kein Interesse daran haben die dort Beschäftigten. Aber es gibt Leute, die sich ausgerechnet haben, daß in den zu privatisierenden Betrieben zumindest Teile durchaus gewinnbringend arbeiten. Andererseits haben immer mehr Regierungen die Tendenz, den Staatshaushalt von Ausgaben zugunsten öffentlicher Dienstleistungsbetriebe entlasten zu wollen. In Belgien z. B. werden öffentliche Betriebe verkauft, um die Staatsschuld zu drücken.

Das ist eine Folge der im Maastrichter Vertrag festgelegten Kriterien zum Einstieg in eine gemeinsame europäische Währung: denen zufolge dürfen öffentliche Defizite 3% des BSP nicht überschreiten.

"forum": Sie als Gewerkschaft sind skeptisch. Sie scheinen die Nachteile stärker zu fürchten als eventuelle Vorteile.

Raymond Bartocci: Im Rahmen der 'Tripartite' haben wir erfahren, daß die Regierung daran denkt, aus der 'Société nationale des chemins de fer luxembourgeois' (SNCFL) eine Aktiengesellschaft zu machen. Eine solche Gesellschaftsform kann unsere Zustimmung nicht finden. Wir sind der Meinung, daß die Bürger ein Recht auf öffentlichen Transport haben und daß das Parlament ein Recht hat, darüber zu bestimmen, welche öffentliche Dienste im Land angeboten werden. Die CFL-Direktion hat hingegen ihr Einverständnis mit der Schaffung einer AG bekundet, da sie sich einen größeren Spielraum gegenüber dem Verwaltungsrat (!) erwartet und hofft, sich der Aufsicht des Staates etwas entziehen zu können. Ich frage mich, ob das wirklich das Problem ist, denn der Staat hat stets bezahlt, was die Eisenbahn brauchte. Die Direktion hat bei der Firma Systra, einer Filiale der französischen Eisenbahngesellschaft, eine Studie erstellen lassen, die solche Absichten unterstützt und sogar weiter geht: Sie spricht von 'sous-traitance', von 'filialisation', von der Aufsplitterung in 'mini mills' oder kleine 'business units' und in letzter Instanz von Privatisierung.

Wir wissen, was dann auf uns zukommt, denn das haben wir jüngst am Beispiel des Cargo-Zentrums/Colis-Express erfahren. Da gab es den Versuch einer Filialbildung und einer Zusammenarbeit mit privaten Anbietern. Als Gewerkschaft leisteten wir ein großes Opfer, indem wir bereit waren, 50% der Kosten einzusparen, d.h. einen entsprechenden Personalabbau hinzunehmen. Trotzdem stand schnell fest, daß der Betrieb nicht wirtschaftlich arbeiten könne - weil einfach nichts unternommen wurde, um ihn leistungsfähig zu gestalten - und seit dem 1.1.1996 ist er abgeschafft, d.h. 100 Arbeitsplätze sind weg. Das ist unsere Angst, wenn von Privatisierung oder Aktiengesellschaft die Rede ist. Denn Initiativen entwickeln, um die Bahn attraktiver zu gestalten, ist auch als nationale Gesellschaft möglich.

Wir sind der Meinung, daß zumindest öffentliche Dienstleistungen wie der Personentransport auch von öffentlichen Betrieben geleistet werden sollten; diese Dienstleistung ist viel zu wichtig, um sie der rein privaten Initiative zu überlassen.

Guy Greivelding: Für uns ist der öffentliche Transport auch ein Teil der Sozialpolitik, ein Teil der Umweltpolitik, ein Teil der Landesplanung. Ist das noch möglich, wenn das Luxemburger Parlament oder die Luxemburger Regierung morgen keinen Einfluß mehr hat auf die Entscheidungen des autonomen Verwaltungsrats? Kann die Eisenbahn dann noch Fahrkarten anbieten, die für jeden bezahlbar sind? Wenn der Betrieb nach rein marktwirtschaftlichen Kriterien geführt wird, riskiert der Fahrpreis dann nicht unerschwinglich zu werden, weil er kostendeckend berechnet wird? Ist ein privates Transportunternehmen daran interessiert, eine Achse Luxemburg-Wasserbillig auf der Schiene zu bedienen? Wird er nicht die Straße vorziehen? Wo bleiben da ökologische Kriterien?

"forum": Was bedeutet denn Aktiengesellschaft im Falle der Eisenbahn?

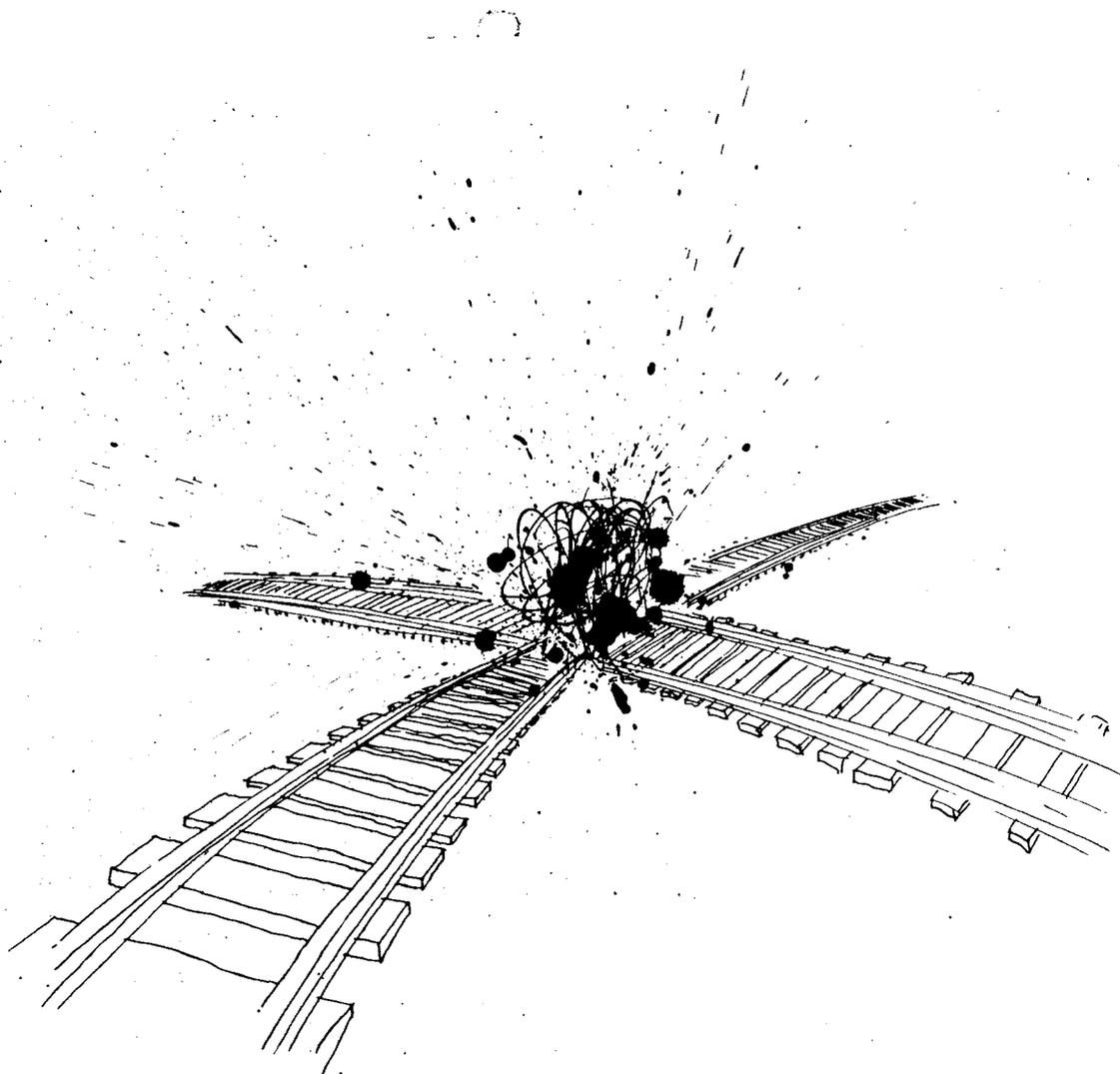
Raymond Bartocci: Die AG würde dann unter die Gesetzgebung der Aktiengesellschaften fallen, z. B. im Extremfall auch in Konkurs gehen können! Die Regierungsvertreter versicherten uns natürlich, das könnten sie sich angesichts der bevorstehenden Kapitalerhöhung - an der aber der französische und der belgische Staat sich nicht beteiligen werden - nicht vorstellen, da der Staat als Hauptaktionär einen solchen Betrieb nicht in Konkurs gehen lassen werde. Es wurde uns auch bestätigt, daß die Eisenbahner ihr

günstiges Personalstatut behalten könnten. Dann muß man sich aber die Frage stellen: was soll das ganze? Denn der Schuh drückt doch gerade bei den angeblich zu hohen Personalkosten und weil der Personalstatut der Direktion jede Eingriffsmöglichkeiten verbiete. Der Verwaltungsrat müsse sozusagen automatisch jede Lohnerhöhung im öffentlichen Sektor auch für die Eisenbahner gutheißen. Wenn nun die Regierung den Fortbestand des Personalstatuts garantiert, dann kann man sich nur vorstellen, daß über 'sous-traitance' und Filialbildung zu teure Betriebszweige fallengelassen werden, wie das beim Cargo-Zentrum geschah. So verstehen wir aber eine Garantie für das Personalstatut nicht.

Wir müssen auch sehen, daß der Eisenbahner eine Berufserfahrung hat, sei er nun Lokführer oder Ingenieur, mit der er in keinem anderen Betrieb viel anfangen kann. Ein Weichensteller im elektronischen Stellwerk übt einen hoch spezialisierten Beruf aus. Damit kann aber kein anderer Unternehmer etwas anfangen, falls der Mann hier entlassen wird, auch wenn er eine Elektroniker Ausbildung hat.

"forum": In dieser zukünftigen AG wäre der Staat, wenn ich richtig verstehe, der einzige Aktionär.

Guy Greivelding: In einer ersten Etappe mag es richtig sein, daß der Staat einziger Aktionär einer Eisenbahngesellschaft sein wird. Doch ich kann mir auch



vorstellen, daß er seine Aktien an der Börse zum Verkauf anbietet, daß dann andere Firmen Anteilhaber werden, dann werden in der Tat private Aktionäre ein Mitspracherecht erhalten und das Unternehmen möglicherweise in eine ganz andere Richtung führen ...

"forum": Sie sprachen in erster Linie die negativen Auswirkungen einer Privatisierung auf das Personalstatut an. Welche Folgen, Vorteile, Nachteile, sind andererseits für die Verkehrspolitik, für das Transportangebot einer Eisenbahngesellschaft, im internen und im internationalen Netz, zu erwarten?

Nico Wennmacher: Die Infrastruktur, die Schienen, gehören jetzt schon dem Staat, die SNCFL ist nur mit ihrer Gestion betraut. Da sehe ich keinen Vorteil im Falle einer Privatisierung der Eisenbahnverwaltung. Beim Personentransport ist im nationalen Netz auch kein Vorteil zu erkennen. Im Güterverkehr sind eventuell Vorteile zu erwarten, insofern die AG unabhängiger kommerziell agieren könnte. Doch, wer hindert denn zur Zeit die Direktion daran, Initiativen zu ergreifen? Die Staatsaufsicht doch sicher nicht. Der Mangel an Initiative hängt nicht an den Strukturen und der Gesellschaftsform, sondern an den Leuten, die etwas zu sagen haben. Ein Vorteil könnte in der Tat darin bestehen, neues Kapital in die Eisenbahn zu bringen. Doch es wurde schon darauf hingewiesen, daß das auch Gefahren birgt. Private Kapitalgeber investieren nur, wenn sie Dividenden, Gewinne erhoffen dürfen. Die sind m. E. höchstens zu erwarten, wenn man bestimmte Teile des Eisenbahnpakets einzeln, stückweise verkauft: Auf bestimmten Strecken sind sicher Gewinne möglich, auf anderen nicht. Die Gefahr besteht dann, daß einer kommt und die ertragreichsten Strecken des Transitverkehrs aufkauft, und die Eisenbahn-AG selbst behielte nur den verlustreichen Rest.

"forum": Theoretisch besteht also die Gefahr, daß eine Firma mit eigenem rollenden Material den Personenverkehr zwischen Arlon und Metz oder zwischen Brüssel und Straßburg anbietet, dazu das luxemburgische Netz vom Staat mietet, aber die "deserte" von Kleinbettingen und Mamer interessiert ihn nicht ...

Nico Wennmacher: Zur Zeit geht das noch nicht. Zur Zeit sieht die EU-Direktive nur vor, daß im Güterverkehr oder im kombinierten Verkehr Regruppierungen von zwei oder mehr nationalen Eisenbahngesellschaften solche Transitstrecken anmieten können. Von 1998 an sollen aber der internationale Personenverkehr und der internationale Güterverkehr vollständig liberalisiert werden. Nicht liberalisiert werden soll nur der nationale Personenverkehr als öffentliche Dienstleistung. Dann ist schon die Gefahr gegeben, daß bestimmte Unternehmen sich die Rosinen aus dem Kuchen picken und die anderen das Nachsehen haben.

"forum": Ich kann mir nicht vorstellen, daß ein rein luxemburgisches Eisenbahnnetz, das nur noch den lokalen Personenverkehr sicherstellt, gewinnbringend lebensfähig wäre.

Nico Wennmacher: Das ist richtig, wenn man sich auf den rein finanziellen Standpunkt stellt. Wenn man al-

lerdings einen gesamtwirtschaftlichen Standpunkt einnimmt und andere Faktoren wie die Umwelt oder die Landesplanung berücksichtigt, kann man sagen, solche Investitionen seien vom gesamtwirtschaftlichen her rentabel, aber nicht finanziell. Das gilt auch für den Güterverkehr: Die 'charges terminales' im Güterverkehr sind sehr hoch. Wir haben Verschiebearbeiten zu bewerkstelligen wie in einem großen Netz, aber nur 35 km Strecke, die 'was einbringt: dann sind wir an der Grenze. Allerdings ergibt sich in einem liberalisierten Netz vielleicht auch die Möglichkeit, daß die Luxemburger Eisenbahn-AG Güter mit dem Zug von Luxemburg bis Antwerpen transportiert und dafür kassiert. Wie real solche Möglichkeiten sind, ist schwer zu sagen.

"forum": Ansonsten wäre diese AG ja permanent von staatlichen Zuschüssen abhängig ...

Nico Wennmacher: Ja ...

"forum": ... und dann würde wohl gesagt werden, aus Gründen der EU-Wettbewerbspolitik darf der Staat keine Subventionen an private Unternehmen verteilen, wie das ja auch in anderen Sektoren der Fall ist. Dann könnte kein lokales Eisenbahnnetz mehr aufrechterhalten werden, zumindest nicht in einem kleinstaatlichen Rahmen wie Luxemburg.

Nico Wennmacher: Auch ohne AG gibt es Schwierigkeiten mit staatlichen Zuwendungen, zumindest beim Güterverkehr. Unsere Gewerkschaft war immer der Meinung, der Rangierdienst müßte zu den Infrastrukturen gehören. Wenn die also vom Staat übernommen werden, müßte der Rangierdienst auch dazu gehören, mit dem dort arbeitenden Personal. Wenn ein Zug nach Luxemburg kommt, sei es mit Personen oder mit Gütern beladen, muß er im Bahnhof Luxemburg umgesetzt werden: die Lokomotive, die von Arlon kommend einfuhr, muß ans Zugende gesetzt werden, um nach Dienenhofen weiterfahren zu können. Der entsprechende Rangierdienst muß von der lokalen Eisenbahngesellschaft geliefert werden, den kann die einfahrende Firma nicht mitbringen. Dasselbe gilt für Güterwagen, die etwa in Bettemburg abgehängt werden sollen. Eine solche Firma muß eine Miettaxe für die Benutzung der Luxemburger Schienen bezahlen, aber ein Teil der Gebühr müßte auch für die Rangierdienste erhoben werden.

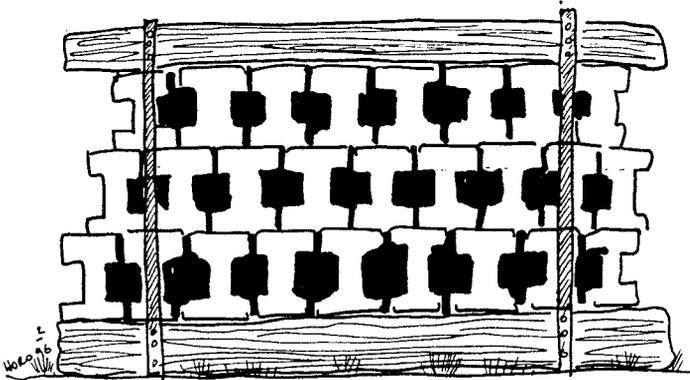
"forum": Gibt es denn schon private Eisenbahnbetreiber?

Nico Wennmacher: Es gab früher schon private Besitzer von Eisenbahnwaggons, u. a. Waggonhersteller, die ihre Wagen vermietet haben. Denken wir an Antwerpen, wegen der ARBED einer der wichtigsten Zielorte für die CFL: Im Hafen gibt es große Firmen, die den Umschlag am Kai bewerkstelligen, die natürlich ihre eigenen Waggons haben. Was hindert die in Zukunft, sich Lokomotiven anzuschaffen und auch außerhalb des Hafens ihre Transportdienste anzubieten. Antwerpen-Luxemburg ist keine Distanz. Im Personenverkehr gibt es schon lange Gesellschaften, die ganze Züge organisieren. Zu denken ist etwa an Wasteels. Oder an die Hotelzüge, die zwischen Ostende und Wien verkehren, allerdings zu Luxuspreisen.

Die Gefahr besteht, daß einer kommt und die ertragreichsten Strecken des Transitverkehrs aufkauft, und die Eisenbahn-AG selbst behielte nur den verlustreichen Rest.

"forum": *Es sieht also ganz danach aus, daß diese Lobbys sich mal wieder durchgesetzt haben, als die Liberalisierungspolitik der EU eingeläutet wurde.*

Raymond Bartocci: Das macht einen ja so traurig. Im Telekommunikationsbereich baut AT&T in den USA wegen zu starker Konkurrenz 40 000 Arbeitsplätze ab. Dieselbe Firma will sich jetzt in Europa nieder-



Romain Hoffmann

lassen und hier am Telekommunikationsgeschäft teilnehmen. Wo kann da der Vorteil liegen? Man soll doch nicht erzählen, Konkurrenz führe zur Schaffung von Arbeitsplätzen! Vielleicht wird der Konsum dank Konkurrenz leicht billiger. Doch wieviele Arbeitsplätze werden im Konkurrenzkampf untergehen? Bei der Eisenbahn wird es genau so gehen: Die privaten Anbieter investieren doch nur, wenn sie sich Gewinn erwarten dürfen, also z. B. Arbeits- und Lohnbedingungen bieten, die unter denen des heutigen Eisenbahnerstatuts liegen werden. Wieso trägt die Luxemburger Regierung solche EU-Entscheidungen mit? Ich hoffe, daß die rezenten Streiks in Frankreich ein bißchen zu einem Umdenken führen werden. Es darf doch nicht sein, daß EU-Direktiven systematisch bestehende Dienstleistungsbetriebe in Schwierigkeiten bringen. Nach Abschluß der Modernisierung wird das Luxemburger Eisenbahnnetz von der Signaltechnik her eines der modernsten in ganz Europa sein. Das hat Geld gekostet. Unser Zugangebot ist durchaus günstig; auf der Straße muß es noch verbessert werden. Wenn dann alle diese Investitionen ihre Früchte zu tragen beginnen, soll eine EU-Direktive alles wieder in Frage stellen? Denn die zu erwartenden Nutzungsgebühren werden auf einem so kleinen Netz nicht kostendeckend sein. Zwischen Kleinbettingen und Bettensburg sind nur 40 km. Wer für deren Nutzung zu hohe Tarife verlangt, läuft das Risiko, daß das Land umfahren wird.

Nico Wennmacher: Hier haben sich nicht die Interessen der Transportanbieter durchgesetzt, sondern die Interessen derer, die Transportdienste benötigen. Die Deutsche Bundesbahn (DB), die schon eine Aktiengesellschaft ist, ist mittlerweile im Antwerpener Hafen aktiv. Nach der Liberalisierung kann die SNCB der ARBED ein Transportangebot machen für die Strecke Antwerpen-Esch, bei dem die Luxemburger Eisenbahn komplett leer ausgeht. Natürlich können wir auch das Umgekehrte versuchen. Aber der Erfolg ist keineswegs gesichert. Die ARBED wird sich nach dem günstigsten Angebot richten: Sie hat sicher nichts gegen die Liberalisierung. Der Transportpreis

hat auch nicht nur einen Einfluß auf die Arbeitsplätze. Ist er zu hoch, kann es auch zu Produktionsverlagerungen kommen.

"forum": *Dann wird es bald keine Luxemburger Eisenbahn mehr geben ...*

Raymond Bartocci: Manchmal haben wir auch diesen Alptraum ...

"forum": *Natürlich könnte man auch umgekehrt versuchen, als CFL die Strecke Luxemburg-Brüssel aufzukaufen.*

Raymond Bartocci: Im Vergleich zu einer DB AG ist auch eine SNCB eine kleine Gesellschaft. Gerade deswegen hätten wir aber vielleicht Interesse daran, weiterhin mit ihr zusammenzuarbeiten und nicht dritte Investoren ins Kapital hineinzulassen.

"forum": *Eine Regelung, wie sie zur Zeit bei der Post im Gespräch ist: die Telekommunikationen werden für die private Konkurrenz geöffnet, doch die Anbieter müssen die universelle Dienstleistung anbieten oder sie müssen eine Gebühr bezahlen, aus deren Erlös die Mehrkosten für den Anbieter zurückerstattet werden, der die universelle Dienstleistung auch in den weniger erträglichen Sektoren sicherstellt, ist für die Eisenbahn nicht im Gespräch?*

Nico Wennmacher: Die Brüsseler Direktiven behandeln Post und Eisenbahn leider nicht gleich. Bei der Post wird akzeptiert, daß jene Teile, die Gewinne abwerfen, mitherangezogen werden, um defizitäre Bereiche der universellen Dienstleistung mitzufinanzieren. "Subventions croisées" sind dort nicht verboten. Bei der Eisenbahn hingegen ist eine strikte Trennung vorgesehen. Der öffentliche Dienstleistungsbereich soll reiner öffentlicher Dienstleistungsbereich bleiben. Es ist nicht vorgesehen, daß gewinnbringende Bereiche zahlen, um defizitäre Bereiche mit abzudecken. "Subventions croisées" sind sogar ausdrücklich verboten. Die Idee, jene Unternehmen, die sich die Rosinen herauspicken möchten, zu zwingen, auch andere Dienstleistungen anzubieten, wäre ohne Zweifel weiter zu diskutieren, doch das geschieht zur Zeit nicht.

"forum": *Welche Perspektiven bietet eine Umwandlung der SNCFL in eine AG für neue Initiativen wie Luxtraffic oder TGV?*

Raymond Bartocci: Der Luxemburger Staat wird für den Eintritt ins TGV-Netz teuer bezahlen müssen. Das stellen wir aber nicht in Frage. Wir kommen nicht daran vorbei, daß Luxemburg Anschluß findet ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz. Daher ist unsere Gewerkschaft auch stets für den Erhalt der Nordstrecke und deren Elektrifizierung bis Lüttich eingetreten, um so auch einen Zugang zum TGV-Nord und ins deutsche Netz zu ermöglichen. Einnahmen werden sich für die Luxemburger Eisenbahn durch den Anschluß ans TGV-Netz kaum ergeben, dazu ist die Strecke auf Luxemburger Gebiet zu kurz.

Was Luxtraffic und Bahnhybrid angeht, so hat die FNCTTFEL ja recht früh Stellung genommen und detaillierte Verbesserungsvorschläge präsentiert.

Wir plädieren z.B. dafür, daß man von Arlon her schon spätestens ab Capellen die bestehenden Eisenbahnschienen verläßt und über die Arloner Straße nach Luxemburg fährt, durch die dichtbesiedelten Ortschaften und an den Einkaufszentren vorbei. Auch aus dem Norden sollte man schon ab Heisdorf oder gar Mersch über die Nationalstraße fahren, um die Ortschaften mitzubedienen. Auf der Strecke nach Wasserbillig, ist nicht viel zu ändern, außer daß der Flughafen und das Plateau Kirchberg mitangebunden werden müssen. Das bestehende Material, unsere Z2-Triebwagen, die ja erst 4-5 Jahre alt sind, sind u. E. durchaus geeignet, diese Nahverkehrsstrecken zu bedienen. Einer der wunden Punkte der Luxtraffic-Studie ist das vorgesehene Material, das etwa zwei Stehplätze zu einem Sitzplatz bieten soll, während unsere Z2 eigentlich nur Sitzplätze haben. Im direkten Einzugsbereich der Stadt ist das kein Problem. Wenn man aber mehr als 15 Minuten im Zug stehen muß, wird der Luxemburger sich kaum dazu bewegen lassen, auf den öffentlichen Transport umzusteigen.

Wir bedauern, daß zur Zeit in Sachen Luxtraffic einfach nichts geschieht. Im vorigen Sommer haben wir der Transportministerin, dem Bautenminister, dem Landesplanungsminister, der Stadtbürgermeisterin und natürlich der Eisenbahndirektion unsere Pläne vorgestellt. Keiner hat sie belächelt oder als unrealistisch abgelehnt. Mister Bahnhybrid ist noch jung,

aber er hat in Basel sicher interessante Erfahrungen sammeln können. Doch er scheint noch immer kein grünes Licht zu haben, um konkrete Arbeiten anlaufen zu lassen. Ende März soll ein Hearing in der Abgeordnetenkommission zum Thema Bahnhybrid stattfinden. Wir werden dann erneut mit einer eigenen Broschüre ans Publikum treten, um das Projekt schmackhaft zu machen. Aber ich mache mir Sorgen, weil ein Partner, nämlich die Stadt Luxemburg, sich noch sehr bedeckt hält.

Guy Greivelding: Wir forderten schon seinerzeit, als wir die Aktion Nordstrecke durchführten, 1980, daß das europäische Viertel auf Kirchberg und der Flughafen ans Eisenbahnnetz angeschlossen werden müßten. Transportminister Marcel Schlechter ließ zwar eine Studie durchführen, wie der Zug vom Siechengrund aus zum Kirchberg gelangen könnte. Doch inzwischen hat man begonnen, ein riesiges Straßennetz mit Autobahnverteiler usw. auf Kirchberg und beim Irrgarten anzulegen, statt zunächst mal die Einbeziehung der Bahn zu studieren, etwa um von der Trierer Strecke aus zum Flughafen zu gelangen. Das muß man umso mehr bedauern, als das Cargo-Zentrum auf Findel ausgebaut wird und immer noch nicht über einen Bahnanschluß verfügt, wie das bei ausländischen Flughäfen üblich ist.

Das Gespräch wurde am 15. 1. 1995 von m.p. aufgezeichnet.