

Autoren-Checkliste Fachbeitrag

Das optimale ETR-Manuskript

Bitte schicken Sie uns zum vereinbarten Abgabetermin die vollständigen Unterlagen zu.

Das sind:

- Ihr Manuskript als unformatierte Word-Datei mit:
- Headline 1**
max. 90 Anschläge
(Zeichen mit Leerzeichen).
- Einleitender Vorspann 2** als Einstieg in das behandelte Thema
(Umfang: max. 480 Anschläge).
- Zusammenfassung 6**
(in deutsch für die verlagsseitige englische Übersetzung)
(max. 600 Anschläge).
- Ihre Autorenangaben **3** und Ihr Autorenbild in Farbe.
- Mögliche Zitate **4** (max. 150 Anschläge).
- Tabellen- und Bildunterschriften mit Bildquellen.
- Reproduzierbare Bildvorlagen in Form eines Ausdrucks/Fotoabzugs/Zeichnung oder als jpg (ohne oder mit möglichst geringer Komprimierung), eps oder tif-Datei (Größe der Datei mind. 300 dpi Auflösung – Bild als größtmögliches Format).
- Literatur **5** (Weiterführende und verwendete Literatur) in Listenform.

Die ETR gliedert mit max. zwei Überschriften-Hierarchien numerisch 1; 1.1, Überschriften sollten bitte max. 75 Zeichen lang sein.

Bilder, Tabellen, Literatur und Fußnoten sollten stets im Text erwähnt und fortlaufend nummeriert sein.

Bitte verwenden Sie Abkürzungen nur, wenn Sie allgemein üblich sind. Fachausdrücke werden, wenn sie häufig im Text vorkommen, nach der ersten Erwähnung mit ihren Abkürzungen verwendet.

Ihr Beitrag sollte fünf Druckseiten nicht überschreiten.

Bei einem Text-/Bildverhältnis von 2/3 zu 1/3 würde ein Beitrag 12 Manuskriptseiten umfassen (Obergrenze: 16000 bis 20000 Zeichen plus max. 8 Bilder).

Gerne veröffentlichen wir aber auch Kurzbeiträge.

Nach redaktioneller Bearbeitung durch die Redaktion und Layout erhalten Sie vor Druck einen Korrekturabzug als Pdf per E-Mail.



Aspekte der Schienenfinanzierung – Benchmarking Europa 1

Zwischen internationalen Vergleichen der Investitionstätigkeit im Bereich der Schieneninfrastruktur in Deutschland beschränken sich in der Regel auf Neubau und Ausbau. Vor dem Hintergrund des erklärten Sanierungsbedarfs ist jedoch auf absehbare Zeit der maßgebliche Maßstab die Investitionstätigkeit im Bestandsnetz. Bei Vergleichen der „spezifischen Investitionen“ (der übliche „Pro-Kopf“-Begriff) nur sehr begrenzt aussagefähig; bedeutsamer sind die strukturellen und topographischen Bedingungen sowie die Leistungsfaktoren und Finanzierungspraktiken.

Im Rahmen der wissenschaftlichen Bearbeitung der von der Internationalen Kommission der Bundesländer im Zusammenhang mit dem Bundesverkehrsministerium eingereichten „Studie zur Zukunft der Schienenverkehrsinfrastruktur“ („Studie-Kommission“) hat die Verfasser einen Überblick über die Praxis der „spezifischen Investitionen“ (SIV) im internationalen Vergleich hergestellt. In diesem Zusammenhang sind die wesentlichen Unterschiede zwischen den verschiedenen Ländern aufgezeigt. Ein Vergleich der SIV ist insofern schwierig, als die Berechnungsmethoden nicht einheitlich sind. In der Studie sind die wesentlichen Unterschiede zwischen den verschiedenen Ländern aufgezeigt. Ein Vergleich der SIV ist insofern schwierig, als die Berechnungsmethoden nicht einheitlich sind. In der Studie sind die wesentlichen Unterschiede zwischen den verschiedenen Ländern aufgezeigt.

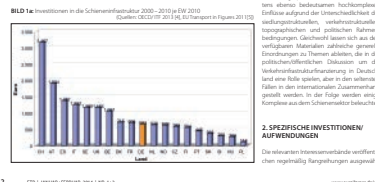


Bild 1: Investitionen in die Schieneninfrastruktur 2000–2010 (in Mio. Euro pro km) (Quelle: DLR/DFV, 2011)

Der wichtigste Hintergrund der Erfahrungen sind in Europa und weltweit für die Länder praktizierte Vorgehen. Diese sind in der Studie dargestellt. Die Länder sind in drei Gruppen unterteilt: die Gruppe der Länder mit hoher SIV, die Gruppe der Länder mit mittlerer SIV und die Gruppe der Länder mit niedriger SIV. Die Studie zeigt, dass die SIV in Europa im Allgemeinen höher ist als in den USA und Japan. Dies ist auf die unterschiedlichen Verkehrsbedingungen und die unterschiedlichen Finanzierungspraktiken zurückzuführen.

Die von Schienen-Interessengruppen vorgelegte Forderung nach einer Erhöhung der SIV ist insofern schwierig zu beantworten, als die Berechnungsmethoden nicht einheitlich sind. In der Studie sind die wesentlichen Unterschiede zwischen den verschiedenen Ländern aufgezeigt. Ein Vergleich der SIV ist insofern schwierig, als die Berechnungsmethoden nicht einheitlich sind. In der Studie sind die wesentlichen Unterschiede zwischen den verschiedenen Ländern aufgezeigt.

Die wesentlichen Unterschiede zwischen den verschiedenen Ländern sind in der Studie dargestellt. Diese sind in drei Gruppen unterteilt: die Gruppe der Länder mit hoher SIV, die Gruppe der Länder mit mittlerer SIV und die Gruppe der Länder mit niedriger SIV. Die Studie zeigt, dass die SIV in Europa im Allgemeinen höher ist als in den USA und Japan. Dies ist auf die unterschiedlichen Verkehrsbedingungen und die unterschiedlichen Finanzierungspraktiken zurückzuführen.

Elektronische Manuskripte und Bilder:

- Sie können Ihre Daten in den Betriebssystemen Windows oder Mac Os erstellen.
- Am besten verwenden Sie im Windows-Bereich für die Texte Word-Dateien (*.doc, *.docx).
- Ihre Abbildungen sollten möglichst als *.jpg, *.tif, *.eps oder als hochauflösende Pdf-Dateien vorliegen.
- Bei Windows-Grafiken bevorzugen wir Dateien aus Word, PowerPoint, Excel bzw. hochauflösendes PDF.

Bitte nehmen Sie keinen festen Seitenbruch vor. Erfassen Sie Ihren Text bitte als Flattersatz, d. h. ohne Zeilenschaltung. Absätze kennzeichnen Sie durch Return. Bitte vermeiden Sie automatische Trennungen.

Die Weiterbearbeitung erfolgt in der Druckvorstufe am Apple Macintosh (Mac-OS-Software: InDesign CS6, Photoshop CS6, Illustrator CS6).

Für Rückfragen wenden Sie sich bitte an:

Frau Ursula Hahn, DVV Media Group | Eurailpress
Redaktionsleitung ETR
Neckarstr. 3A, D-68542 Heddeshheim
Tel.: +49 (0) 62 03 661 96 20, Fax: +49 (0) 62 03 661 96 21
E-mail: ursula.hahn@dvvmedia.com
www.eurailpress.de

