

PRIVATBAHN

Express

Der Newsletter für die Bahnbranche – exklusiv für Abonnenten

In dieser Ausgabe:

Verkehrspolitik: Nur wenige Bahnpolitiker in Ampel-Teams Seite 2

Nahverkehr: BMVI will P+R-Verkehr verbessern Seite 2

Regulierung: Netzagentur fordert zügigen Winterdienst von DB Netz Seite 3

Nahverkehr: SWEG soll Abellio im „Ländle“ übernehmen Seite 3

Alternative Antriebe: Praxistest für Voltap-Ladestation Seite 4

Magnetschwebbahn: Öffentliche Premiere für TSB Cargo Seite 4

EDITORIAL

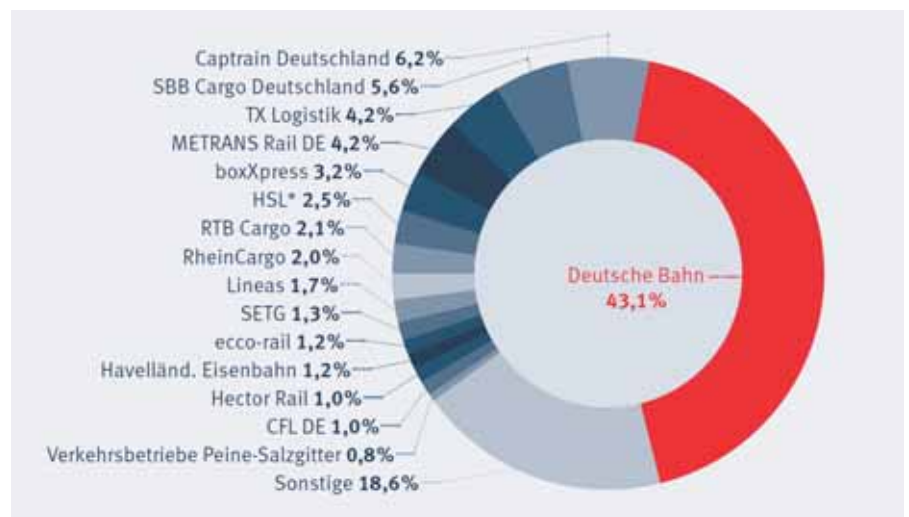


Befahrbarkeit des Netzes muss Ehrensache werden

Was ist der Unterschied zwischen Straßenbauverwaltungen und DB Netz? Für die Straßenbauverwaltungen, angefangen bei der Autobahn GmbH, scheint es Ehrensache zu sein, auch bei Extremwetter die Straßen freizuhalten oder zumindest so schnell wie möglich die Befahrbarkeit wiederherzustellen. Das übrigens ganz überwiegend ohne monetären Anreiz, denn Lkw-Maut gibt es nur auf einem Viertel des übergeordneten Straßennetzes. Diese Einstellung ist bei der DB-Infrastruktursparte eher selten zu beobachten – so selten, dass selbst DB-Zugbegleiter gegenüber Fahrgästen ihrem Frust in nicht schriftsprachlichen Worten freien Lauf lassen. Es scheint eine Mentalität zu herrschen „Schnee oder Bäume auf Gleisen und Bahnsteigen – ist eben so. Morgen ist auch noch ein Tag.“ Dabei gibt es für DB Netz eigentlich sogar monetäre Anreize: Ohne Befahrbarkeit keine Trasseneinnahmen – bis in den letzten Winkel.

An diesem Mentalitätsdefizit in der DB-Infrastruktursparte wird auch der Beschluss BK10–21–0017_Z der Bundesnetzagentur wenig ändern. Es könnte sich aber ändern, wenn die Eisenbahninfrastruktur als bundeseigene Non-Profit-Organisation auf sich selbst gestellt und nur dem gesetzlichen Auftrag verpflichtet wäre, Schienenverkehr zu ermöglichen. Mit müdem Schulterzucken käme sie dann nicht mehr davon. Matthias Roeser

Mofair und NEE sehen noch Luft nach oben für mehr Wettbewerb



GRAFIK: NEE/MOFAIR

Wettbewerb Im Schienengüterverkehr ist 2020 der Marktanteil der Wettbewerbsbahnen auf rund 57 Prozent gestiegen. Das berichten die Bahnverbände NEE und Mofair in ihrem neuen Wettbewerber-Report 2021/22, der am Montag offiziell in Berlin vorgestellt wurde.

In der Rangfolge der nichtbundeseigenen Güterbahnen nach Tonnenkilometern gab es allerdings einen markanten Wechsel: TX Logistik, bei der vorherigen Erhebung 2019 noch auf Platz 1, liegt jetzt zusammen mit Metrans und 4,2 Prozent Marktanteil auf Platz 3; auf Platz 1 ist jetzt die SNCF-Tochter Captrain mit 6,2 Prozent Marktanteil vorgerückt. Auf Platz 2 liegt unverändert SBB Cargo Deutschland mit 5,6 Prozent.

Im Schienennahverkehr ist DB Regio zwar immer noch dominant, büßte aber gegenüber den vergangenen zwei Jahren mehr als 5 Prozentpunkte Marktanteil ein und liegt aktuell bei 59,1 Prozent. Unter

den Wettbewerbsbahnen steht ausgerechnet Abellio, die in wirtschaftlicher Schiefelage befindliche Tochter der niederländischen Staatsbahn NS, mit 7,3 Prozent Marktanteil (gemessen in Zugkilometern) auf Platz 1. Auf Platz 2 folgt Transdev mit 6,8 Prozent – im Wettbewerber-Report vor zwei Jahren noch mit 6,5 Prozent auf Platz 1 – und auf Platz 3 Netinera mit 5,8 Prozent. Benex steht mit deutlichem Abstand (3,3 Prozent) auf Platz 4.

In den Personenfernverkehr ist ebenfalls Bewegung gekommen: Vor Corona stieg der Marktanteil der Wettbewerbsbahnen – zu denen neben Flixtrain auch die eigenwirtschaftlichen Nachtzüge der österreichischen Bundesbahnen zu zählen sind – auf 4 Prozent. Als hochproblematisch sehen Mofair und NEE allerdings an, dass sich die ÖBB ihre Nachtzüge von einigen Staaten subventionieren lässt – vom Heimatland Österreich sowieso.

Weiter auf Seite 2

Nur wenige echte Bahnpolitiker in Koalitions-Arbeitsgruppen

Verkehrspolitik Der Schienenverkehr wird in den jetzt angelaufenen Koalitionsverhandlungen zum Thema Mobilität anscheinend keine überragende Rolle spielen. Das lässt die Zusammensetzung der für das Thema relevanten Arbeitsgruppen vermuten. Lediglich die Grünen entsenden mit Anton Hofreiter und Matthias Gastel zwei aktive Bahnpolitiker in die Arbeitsgruppe Mobilität. Dafür sind mit Anke Rehlinger und Maike Schaefer aber eine ehemalige und die derzeitige VMK-Vorsitzende vertreten. Der FDP-Bahnpolitiker Torsten Herbst sitzt in der Arbeitsgruppe „Gute Lebensverhältnisse in Stadt und Land“.

Die Zusammensetzung der Arbeitsgruppen nach eigenen Angaben der Parteien:

Arbeitsgruppe „Mobilität“

SPD

Anke Rehlinger, Dorothee Martin, Andreas Bovenschulte, Sören Bartol

Grüne

Anton Hofreiter, Tarek Al-Wazir, Matthias Gastel, Maike Schaefer

FDP

Oliver Luksic, Daniela Kluckert, Christof Rasche, Daniela Schmitt

Arbeitsgruppe „Gute Lebensverhältnisse in Stadt und Land“

SPD

Frank Junge, Sabine Bätzing-Lichtenthaler, Sören Link, Elisabeth Kaiser

Grüne

Manuela Rottmann, Katja Dörner, Stefan Schmidt, Franziska Schubert

FDP

Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Kai Abruszat, Torsten Herbst, Thomas Nitzsche

Arbeitsgruppe „Finanzen und Haushalt“

SPD

Doris Ahnen, Sarah Ryglewski, Achim Post, Michael Schrodri, Dennis Rohde, Cansel Kiziltepe

Grüne

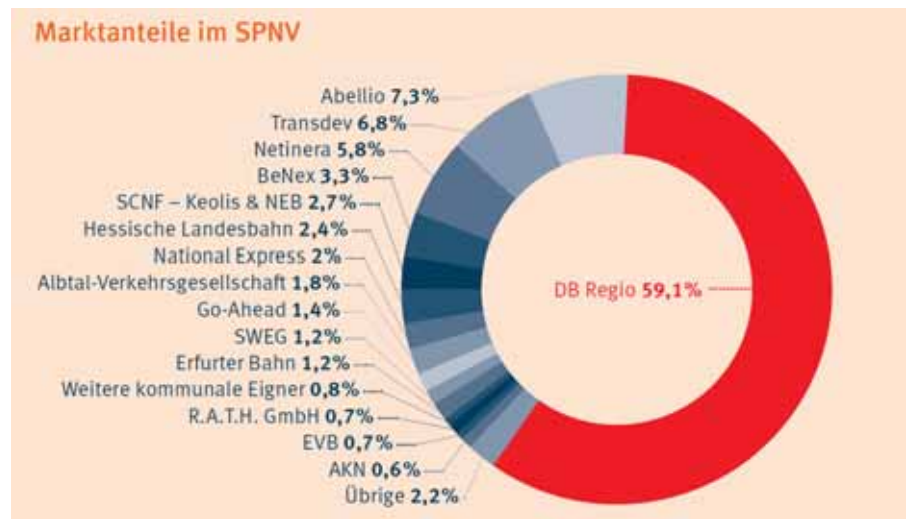
Lisa Paus, Anja Hajduk, Danyal Bayaz, Sven Giegold, Monika Heinold, Sven-Christian Kindler

FDP

Christian Dürr, Otto Fricke, Christian Grascha, Katja Hessel, Moritz Körner, Dr. Florian Toncar

roe

Fortsetzung von Seite 1



GRAFIK: MOFAIR/NEE

2020 stürzte der Marktanteil der Wettbewerbsbahnen im Fernverkehr allerdings auf 0,48 Prozent ab. Grund war, dass Flixbahn mit dem ersten Lockdown den Betrieb aus wirtschaftlichen Gründen eingestellt hat – der nachträgliche Erlass von 98 Prozent der Trassenkosten war damals nicht absehbar – und den Nachtzügen aufgrund der Abstandsregeln de facto die Geschäftsgrundlage entzogen wurde.

Streit über Bahnreform II

Beherrschendes Thema in einer Diskussionsrunde mit der Politik im Anschluss an die Vorstellung des Wettbewerber-Reports war die Frage nach einer Bahnreform II. Finanzstaatssekretär Werner Gatzert (SPD) ließ Zweifel durchblicken, dass ei-

ne grundlegende Reform des DB-Konzerns mit der Bahngewerkschaft EVG möglich ist. Er hält es lediglich für möglich, den DB-Konzern enger durch die Politik zu führen. Dem widersprach die frisch gewählte Grünen-Abgeordnete Susanne Menge: „Es sozialisiert, wenn man in einer Regierung sitzt, die nichts ändert.“ Auch der FDP-Verkehrsexperte Christian Jung sieht die EVG als Haupthindernis für eine Bahnreform. Der NEE-Vorstandsvorsitzende Ludolf Kerkeling räumte ein, eine Bahnreform würde dazu führen, dass sich die DB mehrere Jahre mit sich selbst beschäftigt. „Aber wenn wir jetzt nichts ändern, ändern wir gar nichts.“

Lesen Sie mehr im Privatbahn Magazin 6/2021.

BMVI will Wege zu weniger Pkw an P+R-Anlagen finden

Nahverkehr Nahverkehr-Park-and-Ride-Anlagen im Umland großer Ballungsräume kommen immer öfter an Kapazitätsgrenzen und stoßen wegen des von ihnen ausgehenden Autoverkehrs im Umfeld auf Widerstand. Das Bundesverkehrsministerium (BMVI) will deshalb in einem Forschungsprojekt untersuchen lassen, wie sich der Anteil von ÖPNV, Fahrrad und Fußverkehr an den Zu- und Abbringerverkehren (ZAV) erhöhen lässt. Eine entsprechende Ausschreibung wurde Ende Oktober veröffentlicht. Untersuchungen Mitte der 1990er-Jahre hatten ergeben, dass nur 30 Prozent der Nutzer neuer P+R-Anlagen echte Neukunden des ÖPNV waren, während 40 Prozent vorher mit Bus,

Fahrrad oder zu Fuß zum Bahnhof oder zur Haltestelle gekommen waren.

Die Gutachter sollen sowohl mit Zuckerbrot als auch mit Peitsche prüfen, ob sie den Pkw-Anteil an den ZAV verringern können. Als Beispiele werden einerseits bessere ÖPNV-Verknüpfungen mit den Haupthaltestellen durch abgestimmte Taktverkehre, Liniennetzoptimierungen und On-Demand-Angebote genannt. Infrage kommen aber auch Sharing-Dienste, Rad-Abstellanlagen oder der Ausbau von Fuß- und Radwegen.

Andererseits seien betriebliche Maßnahmen in den P+R-Anlagen denkbar. Als Beispiele werden Tarifgestaltung, Platzreservierungen oder zeitliche Einschränkungen genannt.

thr



FOTO:ABELLIO

Ein Talent-2-Triebzug im Dienst von Abellio Baden-Württemberg

SWEG soll Abellio-Gesellschaft in Baden-Württemberg übernehmen

Nahverkehr Die baden-württembergische Landesbahn SWEG soll die insolvente Abellio Baden-Württemberg (ABRB) für zwei Jahre übernehmen. Das sieht der Rettungsplan vor, den die Landesregierung am Dienstag beschlossen hat. Wie das Verkehrsministerium mitteilte, hat die SWEG bereits ein Kaufangebot für die ABRB samt Werkstatt abgegeben. Vorgesehen ist, dass die Abellio-Züge auf den betroffenen Strecken weiter mit der bisherigen Belegschaft und im bekannten Takt fahren – allerdings dann mit der SWEG als Gesellschafterin. „Das bietet den Beschäftigten eine gute Perspektive und die Fahrgäste können dann mit einem stabilen Betrieb der Züge rechnen“, erläuterte Landesverkehrsminister Winfried Hermann. ABRB soll für zwei Jahre vorübergehend einen neuen Verkehrsvertrag als Notvergabe erhalten. Dieser soll die volle Kostendeckung für den Betrieb garantieren. „Innerhalb der nächsten zwei Jahre wollen wir die Verkehrsleistungen dann über eine Ausschreibung wieder im Wettbewerb vergeben, an dem sich auch die SWEG beteiligen kann.“ Abellio hatte 2016 bei der Ausschreibung des Stuttgarter Netzes den Zuschlag für Los 1 mit rund 6,8 Millionen Zugkilometern pro Jahr erhalten.

Das Konzept sieht vor, dass nach Abschluss dieses Verfahrens die ABRB dann an den Betreiber weiterverkauft wird, der sich bei der Ausschreibung durchgesetzt hat. Geplant ist, dass die SWEG beim Betrieb in den nächsten zwei Jahren und bei der kommenden Ausschreibung

durch ihr Einspringen weder Vor- noch Nachteile hat.

Nach dem Abschluss der Investorenvereinbarung muss die Abellio-Gläubigerversammlung über den Insolvenzplan entscheiden. Dann kann das Insolvenzgericht den Beschluss hierüber fassen. Sofern bis zum Ablauf einer zweiwöchigen Frist keine Beschwerden eingelegt werden, wird der Planbestätigungsbeschluss rechtskräftig. Danach gehen die Gesellschaftsanteile an die SWEG über. *roe*

Notvergabe in NRW?

Die SPNV-Aufgabenträger in NRW bereiten sich unterdessen auf den Fall vor, dass mit Abellio keine Einigung über den Zugbetrieb nach dem Auslaufen der Fortführungsvereinbarung am 31. Januar 2022 zustande kommt. Im Europäischen Amtsblatt kündigten sie an, in diesem Fall mehrere nicht namentlich genannte Unternehmen ohne wettbewerbliche Vergabe für maximal zwei Jahre zu beauftragen. „Anderenfalls würde nach vorzeitiger Beendigung der Verkehrsverträge die unmittelbare Gefahr einer Unterbrechung der Verkehrsdienste bestehen.“

Insgesamt geht es um ein Volumen von 17,6 Millionen Zugkilometern pro Jahr. Im Anschluss an diese Aufträge sollen die Leistungen wieder neu im Wege eines wettbewerblichen Verfahrens vergeben werden. roe

Netzagentur verlangt von DB Netz zügigen Winterdienst

Regulierung Die Eisenbahn-Beschlusskammer der Bundesnetzagentur hat DB Netz auferlegt, aufgrund winterlicher Witterungsbedingungen gesperrte Strecken maximal 24 Stunden nach einer Sperrentscheidung wieder für den Verkehr freizugeben. Eine Ausnahme ist nur möglich, wenn eine Wiederherstellung binnen 24 Stunden objektiv ausgeschlossen ist. Solche Fälle hat DB Netz in Form von Beispielen festzuhalten. Das Unternehmen muss seine Schienennetz-Nutzungsbedingungen bis spätestens Ende Oktober 2022 entsprechend anpassen – für die Wintersaison 2021/22 kann also zumindest formal alles beim Alten bleiben.

In Gang gesetzt hatte das Verfahren der Güterbahnverband NEE. Er hatte in einem ausführlichen Schreiben an die Netzagentur Mitte Februar unter anderem dargelegt, dass die Wintervorbereitung des Infrastrukturbetreibers mangelhaft war, Sperrungen unnötig lange aufrechterhalten wurden und allem Anschein nach auch DB-Verkehrsunternehmen bei der Entstörung vorrangig bedient wurden.

NEE-Geschäftsführer Peter Westenberger begrüßte den Beschluss. „Es kann nicht sein, dass auf den Straßen in vielen Extremwittersituationen kaum Einschränkungen existieren, während zum Beispiel nach den Schneefällen der Kältewelle im Februar 2021 ein großer Teil des Schienennetzes und manche Strecken sogar eine ganze Woche lang gesperrt waren“, ließ er sich am Mittwoch zitieren. „Es ist beschämend, dass sich die DB Netz im Verfahren gegen die geforderte Neuorganisation ihrer Prozesse gewandt hatte, ohne Alternativen zu benennen.“ Auch der Personenverkehrsverband Mofair bemängelte, dass die DB-Unternehmen in diesem Verfahren nichts zur Klärung beigetragen haben. Selbst auf die Frage, wie hoch der finanzielle Aufwand im Falle einer solchen Verpflichtung wäre, sei DB Netz eine brauchbare Antwort schuldig geblieben. Die DB-Verkehrsunternehmen hätten gar das Recht der Netzagentur bezweifelt, solche Daten zu erheben.

Westenberger warnte DB Netz abschließend davor, Rechtsmittel gegen den Beschluss einzulegen „und die Nerven der Eisenbahnen und vor allem ihrer Kunden weiter zu strapazieren“. *roe*

Erster Praxistest für Voltap-Ladestation

Alternative Antriebe Die von den Stadtwerken Tübingen (SWT) und Furrer + Frey entwickelte Voltap-Schnellladestation für Batteriezüge hat ihren ersten Praxistest bestanden. Am Bahnhof in Pfäffingen (Infrastruktur des Zweckverbands ÖPNV im Ammertal) wurde der Stadler-Prototyp „Akku-Flirt“ unter verschiedenen Bedingungen geladen.

Novum ist, dass nicht mit Bahnstrom mit 16,7 Hertz Frequenz geladen wird, sondern mit den sonst üblichen 50 Hertz. Neuere Triebfahrzeuge vertragen das nach Herstellerangaben ohne Weiteres (siehe auch PriMa Express 5/2021. Das direkte Laden ohne Leistungselektronik macht den Einsatz teurer Umrichter bei der Einspeisung überflüssig. Für Stadler markieren die Ladetests einen wichtigen Schritt hin zu einer potenziell größeren Flexibilität beim Einsatz von Batteriefahrzeugen. *roe*



FOTO: SWT/MARQUARDT

Voltap-Ladestation in Pfäffingen

Zweigleisiger Ausbau der „Weddeler Schleife“ beginnt

Infrastruktur Am Montag hat der zweigleisige Ausbau der „Weddeler Schleife“ zwischen Braunschweig und Wolfsburg begonnen. Ende 2023 soll das neue Gleis in Betrieb gehen. Bund, Land, Regionalverband und DB investieren insgesamt 150 Millionen Euro in das Projekt. Die Strecke gilt heute als Nadelöhr und verursacht regelmäßig Verspätungen im Nah-, Fern- und Güterverkehr. Mit dem zweiten Gleis wird auch ein Halbstundentakt im Nahverkehr zwischen Braunschweig und Wolfsburg möglich.

Das Finanzierungsmodell ist ein Novum, weil sich Bund und Land ihren Kostenanteil entsprechend dem Nutzen für den Fern- und Güterverkehr einerseits und den Nahverkehr andererseits teilen. *roe*



Der Versuchsträger auf der Demonstratoranlage im Hamburger Hafen.

Öffentliche Premiere für Magnetbahn TSB Cargo auf ITS-Weltkongress

Magnetschwebbahn Schweben statt rollen: Auf dem Weltkongress für intelligente Verkehrssysteme (ITS World Congress) Mitte Oktober in Hamburg hat der Baukonzern Max Bögl erstmals öffentlich seine Güter-Magnetschwebbahn TSB Cargo im Betrieb präsentiert. Dort gab es auch die erste Weiche des Systems überhaupt zu sehen: Die „Weichenzunge“ besteht aus rund einem Dutzend kurzer Beton-Fahrbahnelemente, die mittels längs angebrachter Stellmotoren in die gewünschte Lage gebracht werden.

Auf der dank vorgefertigter Bauelemente binnen sechs Monaten errichteten Demonstratoranlage im Hafen wurde das Fahren sowie das Be- und Entladen von Containern vorgeführt. Ein Vertreter von Bögl ließ durchblicken, dass das Unternehmen die erste kommerzielle Anwendungsstrecke in Europa eher für TSB Car-

go als für die Personenverkehrsvariante erwartet. Speziell beim derzeit angestrebten Einsatz für die hafeninterne Containerumfuhr sei es von Vorteil, dass keine aufwendigen Prozesse zur Öffentlichkeitsbeteiligung nötig sind.

Ein Experte, der schon an der „M-Bahn“ in Westberlin beteiligt war, zeigte sich gegenüber Rail Business überrascht, wie leicht das Fahrzeug fährt. Hier zeige sich der Vorteil der Beton- gegenüber einer Stahl-fahrbahn.

Die Anlage wird noch bis November in Betrieb bleiben. Das Bundesverkehrsministerium (BMVI) will den Demonstrator in den kommenden Wochen noch in- und ausländischen Besuchern vorführen. Anschließend soll die Anlage zum größten Teil auf dem Werksgelände im oberpfälzischen Sengenthal wieder aufgebaut werden. *thr*



Die Weichen bestehen aus kurzen Beton-Fahrbahnelementen, die mittels längs angebrachter Stellmotoren auf quer angebrachten Schienen in die gewünschte Position gebracht werden.

FOTO: THR; GRAFIK: MAX BÖGL

Termine**MES Expo – Mobility Electronics Suppliers**

9.–11. November 2021

Berlin

www.mobility-electronics.de**12. Fachtagung für Anschlussbahnleiter**

24. November 2021

Fulda

<https://www.anschlussbahnprofis.com/veranstaltungen/12-fachtagung-in-fulda-infos-und-anmeldung-als-pdf>**Fachveranstaltung des Bundesverbandes Schienennahverkehr**

16.–17. Februar 2022

Fulda

www.schienennahverkehr.de**IT-TRANS**

8.–10. März 2022

Karlsruhe

www.it-trans.org**Baden-Badener Symposium Eisenbahnversicherung**

13.–14. April 2022

Baden-Baden

<https://www.bahnverband.ch/veranstaltungen/baden-badener-symposium-eisenbahnversicherung-2022-2/>**Hannover Messe 2022**

25.–29. April 2022

Hybridveranstaltung

www.hannovermesse.de**Bus2Bus**

27.–28. April 2022

Präsenzmesse, Berlin

www.bus2bus.berlin**iaf**

31. Mai–2. Juni 2022

Münster

www.iaf-messe.com

Weitere Terminhinweise:

www.privatbahn-magazin.dewww.zukunftsbranche-bahn.de**Personalien****Ina Brandes ist neue NRW-Verkehrsministerin**

Ina Brandes ist am Donnerstag zur neuen NRW-Verkehrsministerin ernannt worden. Sie folgt auf Hendrik Wüst, der am Mittwoch zum Ministerpräsidenten gewählt wurde. Die gebürtige Dortmunderin war von 2011 bis 2020 Sprecherin der Geschäftsführung und Business Area Präsident des schwedischen Planungskonzerns Sweco Central Europe. Zuletzt war sie nach eigenen Angaben als Unternehmensberaterin und Aufsichtsrätin tätig. Die studierte Historikerin und Politikwissenschaftlerin ist langjähriges CDU-Mitglied.

Malte Lawrenz in zwei Normungsgremien berufen

Malte Lawrenz, Vorsitzender des Wagenhalterverbandes VPI, ist in die Leitungsgremien von zwei Normungsorganisationen berufen worden: Im Verein für Normung und Weiterentwicklung des Bahnwesens (NWB) ist er in den Beirat berufen worden. Der DIN-Normenausschuss Fahrweg und Schienenfahrzeuge (DIN FSF) hat ihn in den Vorstand berufen. Lawrenz übernimmt in beiden Gremien die Vertretung der Wagenhalterinteressen, die vorher der frühere VPI-Vorsitzende Jürgen Hüllen wahrgenommen hatte.

Verkehrssenatorin Regine Günther tritt nicht erneut an

Regine Günther, Berliner Senatorin für Umwelt, Verkehr und Klima, hat ihren Rückzug angekündigt. Sie stehe für die kommende Legislatur nicht mehr als Senatorin zur Verfügung. Dies sei eine persönliche Entscheidung, ausschlaggebend seien familiäre Gründe gewesen. Die langjährige Funktionärin des Naturschutzverbandes WWF galt in ihrem politischen Amt als glücklos. Von den ehrgeizigen Vorhaben der rot-rot-grünen Koalition zum Straßenbahn- und Radwegeausbau wurde nur ein Bruchteil verwirklicht.

Michaela Stöckli legt ihr Amt bei Swissrail nieder

Michaela Stöckli, langjährige Direktorin des Schweizer Bahnindustrieverbandes Swissrail, verlässt ihr Amt auf eigenen Wunsch aus gesundheitlichen Gründen Ende Oktober 2021. Bis eine Nachfolge gefunden ist, übernehmen Fabian Riesen und Jonas Ryser in enger Absprache mit dem Vorstandsausschuss die Leitung der Geschäftsstelle. Michaela Stöckli hat Swissrail zwölf Jahre als Direktorin geführt. Zuvor war sie nach Schweizer Medienberichten 15 Jahre in der IT-Branche tätig.

FOTOS: PRIVAT; VPI; SENUK/ROLAND HORN; PRIVAT

Impressum**Verlag:**

Bahn-Media Verlag GmbH & Co. KG

Eingetragen im Handelsregister Lüneburg:

HRA 200919

pers. haft. Ges.: Bahn-Media Verwaltungs-GmbH

Lüneburg HRB 201912

Geschäftsführer:

Dipl.-Volksw. Christian Wiechel-Kramüller

USt-IdNr.: DE264819031

St.-Nr.: 47/200/32000

Salzwedeler Straße 5, D-29562 Suhlendorf

Telefon 05820 970177-0

Telefax 05820 970177-20

www.privatbahn-magazin.de**Herausgeber:**

Dr. Ansgar Burghof

Prof. Dr. Uwe Höft

Christian Wiechel-Kramüller (v. i. S. d. P.)

ANZEIGE

SIE HABEN DIE LOKS UND WIR DIE PROFIS!

Ob im deutschlandweiten Güter- und Personenverkehr oder im Bau- und Rangiergeschäft. Wir haben die passenden Spezialisten zur idealen Besetzung Ihrer Züge.

**LOKLÖWEN**www.lokloewen.de