

# P RIVATBAHN

# Express

Der Newsletter für die Bahnbranche – exklusiv für Abonnenten

In dieser Ausgabe:

**Regionalisierungsmittel** Rücklagen der Bundesländer wachsen Seite 2

**DB-Eigenkapitalspritze** EU-Kommission soll eingreifen Seite 2

**Güterwagen** Modulare Konzepte auf dem Vormarsch Seite 3

**Sicherheit** BEU bemängelt Strecken ohne technische Sicherung Seite 4

**Corona** Risiko für Zugbegleiter geringer als für Lokführer Seite 4

**Die Zahl** Das Saarland ist eine Domäne der Autofreaks Seite 5

## EDITORIAL



### Der neue Anlauf der DB zum Bahnlogistiker

Kalter Kaffee wird nicht besser, wenn man ihn in neue Schläuche füllt: Wer die Eisenbahnbranche schon eine Weile begleitet, wird bei der Ankündigung von DB-Cargo-Chefin Sigrid Nikutta, jetzt zum Bahnlogistiker werden zu wollen, ein Déjà-vu-Erlebnis gehabt haben. „Damit können wir nun für unsere Kunden noch mehr internationale, integrierte Angebote formulieren“, heißt es im Geschäftsbericht 2002 zur Akquisition der Spedition Schenker. In Wirklichkeit war das Synergiepotenzial von DB Cargo und der Spedition nach Einschätzung von Branchenkennern schon mit dem ein Jahr zuvor gegründeten Gemeinschaftsunternehmen Raillog nahezu ausgeschöpft.

Die Quittung für DB Cargo kam bald: Viele Spediteure kehrten dem Carrier den Rücken, weil sie sich nicht mehr sicher waren, ob ihre Aufträge bei DB Cargo vor der Abwerbung durch Schenker sicher waren.

Für DB Cargo sollte es ein Alarmsignal sein, dass der Aufschrei der Spediteure bisher ausgeblieben ist. Trauen ihr die Spediteure nicht zu, weitere Teile der logistischen Wertschöpfungskette qualifiziert auszufüllen?

Für die Wettbewerbsbahnen ist die Ankündigung von Nikutta eine Chance: Während sich der DB-Wasserkopf jetzt über Monate in Powerpoints damit beschäftigen wird, wie man zum Logistiker wird, können sie neue Kunden akquirieren. Matthias Roeser



Finanzstaatssekretär Werner Gatzler beim Deutschen Verkehrsforum.

## Bund hält trotz Corona-Kosten an Ausgaben für Verkehrswende fest

**Deutschland** kann die nötigen Ausgaben für Verkehrs- und Klimawende trotz der enormen Kosten für die Corona-Krise stemmen. Davon zeigte sich Finanzstaatssekretär Werner Gatzler auf einer Veranstaltung des Deutschen Verkehrsforums (DVF) am 7. September überzeugt: „Wir lassen es nicht am Geld scheitern“, betonte er.

Er verwies darauf, dass das Corona-Konjunkturpaket auch beträchtliche zusätzliche Mittel zugunsten der Verkehrswende umfasse. Allerdings sei in den kommenden Jahren nicht mehr viel zusätzlich möglich. Eine Nettoneuverschuldung von 218 Milliarden Euro wie in diesem Jahr werde nicht auf Dauer zu finanzieren sein, sagte er mit Hinweis auf die Zinslasten. Der Etatentwurf für 2021 wird nach mehrfacher Verzögerung voraussichtlich am 23. September vom Kabinett beschlossen.

Seiner Rolle treu, bemängelte Gatzler den bisher schlechten Abfluss der bereitgestellten Fördermittel. Er drohte sehr deutlich damit, dass Gelder, die Ende 2021 noch nicht abgerufen sind, auch wieder eingesammelt werden. Ausdrücklich kritisierte er das Bundesverkehrsministerium, das zwar immer „Mehr Geld!“ rufe, es aber regelmäßig nicht schaffe, auch nur das vorhandene Geld zu verbauen.

Verwundert äußerte sich Gatzler darüber, dass Italien es geschafft hat, binnen zwei Jahren die zusammengebrochene Brücke in Genua zu ersetzen. Er habe deshalb den deutschen Botschafter in Rom aufgefordert, ihm darüber Bericht zu erstatten.

Zum Vergleich: Die 2015 von einem Schiff zerstörte Eisenbahnbrücke über die Ems bei Weener soll frühestens 2024 wieder stehen. Allein die Bauzeit wird mit drei Jahren veranschlagt. thr

## DB Cargo will 400 Zweikraft-Loks kaufen

**DB Cargo** hat mit Siemens einen Rahmenvertrag über die Beschaffung von 400 Zweikraftloks mit Elektro- und Dieselantrieb abgeschlossen. Das Investitionsvolumen wurde mit „deutlich über einer Milliarde Euro“ beziffert. Fest bestellt wurden zunächst 100 Loks des Typs Vectron Dual Mode (Baureihe 248), die ab 2023 ausgeliefert werden sollen.

Laut Siemens beträgt die Antriebsleistung sowohl im Diesel- als auch im Elektromodus 2000 Kilowatt am Rad. Das Umschalten zwischen den Antriebsarten ist während der Fahrt möglich.

Bei einer Laufleistung von 150.000 Kilometern, davon 80 Prozent unter Fahrdracht, sowie 4000 Betriebsstunden pro Jahr lassen sie laut Siemens 950 Tonnen CO<sub>2</sub> sowie 53 Prozent der Wartungs- und Energiekosten einsparen. DB Cargo hat nach eigenen Angaben das Ziel, bis 2030 rund 70 Prozent der Diesellokomotiven mit innovativen Antrieben auszustatten. *roe*



FOTO: SIEMENS

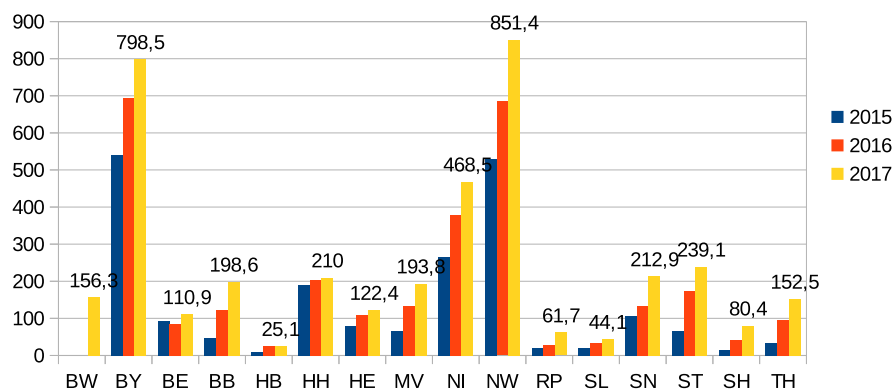
Vectron Dual Mode

## Flixtrain prescht bei Maskenpflicht in ABB vor

**Die Verkehrsministerkonferenz** der Länder hat es am 10. September abgelehnt, eine Maskenpflicht in die allgemeinen Beförderungsbedingungen (ABB) aufzunehmen. Die Durchsetzung der Maskenpflicht sei Aufgabe des Staates, nicht allein die der Unternehmen. „Die Einführung von bundesweit geltenden Vertragsstrafen gegenüber Maskenverweigerern über die ABB oder eine Änderung der Eisenbahnverkehrsordnung wird als nicht zielführend erachtet.“

Flixtrain ist allerdings vorgeprescht und behält sich in den ABB schon jetzt vor, Fahrgäste ohne Maske von der Beförderung auszuschließen. *roe*

## Regionalisierungsmittel-Rücklagen (in Mio. EUR)



DATEN: BMVI/ GRAFIK: THR

## Regionalisierungsmittel: Rücklagen der Bundesländer wachsen

**Baden-Württemberg** hat als einziges Bundesland bis 2016 einschließlich alle Regionalisierungsmittel ausgegeben. Alle anderen Länder – mit Nordrhein-Westfalen und Bayern an der Spitze – haben über die Jahre zum Teil erhebliche Rücklagen aufgebaut. Das geht aus einer Aufstellung hervor, die die FDP-Bundestagsfraktion beim Bundesverkehrsministerium (BMVI) erfragt hat.

Laut Ministerium begründen die Länder die Rücklagen mit hohen Kosten für geplante SPNV-Infrastrukturprojekte sowie ansteigenden Kosten der Verkehrsleistungen im SPNV. Bekannt ist zum Beispiel, dass Bayern seinen Finanzierungsanteil

an der zweiten S-Bahn-Stammstrecke in München zu einem bedeutenden Anteil aus Regionalisierungsmitteln decken will.

Wie es weiter heißt, habe sich für die ostdeutschen Länder aufgrund der im Jahr 2016 vereinbarten Mittelverteilung bis 2019 zudem eine Delle in den Zuweisungen ergeben. Diese Länder benötigten die Rücklagen, um laufende Verkehrsverträge langfristig finanzieren zu können. Zahlen für 2018 liegen noch nicht vor, weil sie noch geprüft werden. Die Länder haben ihre Verwendungsnachweise jeweils bis zum 30. September des Folgejahres einzureichen *thr*

## EU-Kommission soll DB-Eigenkapitalspritze neutralisieren

**Die beiden** Wettbewerbsbahn-Verbände mofair und Allrail haben der EU-Kommission Anfang September Vorschläge gemacht, mit welchen Auflagen sie Wettbewerbsverzerrungen durch die neuerliche Kapitalspritze für die DB AG vorbeugen oder ausgleichen könnte. Drei Punkte seien zentral:

- Die Gewinnabführungs- und Beherrschungsverträge innerhalb des DB-Konzerns sind zu kündigen, damit die wirtschaftliche Lage der einzelnen DB-Gesellschaften transparent wird. Das würde vor allem Quersubventionen der Transportsparten durch die Infrastruktur unterbinden.
- Angebote der DB Regio unter Selbstkosten, um Marktanteile im SPNV zurück-

zugewinnen, sind zu unterbinden. Die „Regionalverkehre Start Deutschland GmbH“ ist aufzulösen.

- Fahrausweisvertrieb und Fahrgastinformation werden geöffnet. Künftig solle der Grundsatz gelten: „Jeder soll alles über alle Vertriebskanäle zu fairen Konditionen verkaufen und über alles informieren dürfen.“ Dafür seien die notwendigen Daten offenzulegen.

„Angesichts des massiven Markteingriffs zugunsten der DB im In- und Ausland sind ebenso deutliche Markteingriffe zugunsten des Wettbewerbs notwendig, um wieder annähernd ein Gleichgewicht herzustellen“, betonte Allrail-Generalsekretär Nick Brooks in der gemeinsamen Stellungnahme. *roe*



Ein Prototyp des m<sup>2</sup>-Wagens bei der Verladung in Rybnik.

## Der modulare Güterwagen steht vor dem Durchbruch

**Modulare Güterwagen-Konzepte** gewinnen an Popularität: DB Cargo und der Waggonvermieter VTG haben am 7. September ihren gemeinsam entwickelten sogenannten m<sup>2</sup>-Wagen vorgestellt. Nach erfolgreichem Abschluss der im Frühling 2020 gestarteten Testfahrten streben beide Unternehmen nun die Zulassung für 2021 an. Die Prototypen wurden in der Werkstatt von DB Cargo Polska in Rybnik hergestellt.

Nach Angaben der Projektpartner können je nach Einsatzzweck vierachsige Tragwagen mit einer Ladelänge zwischen 34,7 und 74,3 Fuß konfiguriert werden. Zusätzlich können Komponenten wie Drehgestelle, Radsätze oder Klotz- versus Scheibenbremsen ausgewählt werden. Damit lassen sich die Wagen nach verschiedenen Parametern optimieren, etwa nach Gewicht, Laufleistung oder Kosten. Unterschiedliche Aufbauten ermöglichen den Transport vielfältiger Güter.

„Mit dem neuen System haben wir eine variable Plattform und können den Auf-

bau der Wagen flexibel austauschen“, ließ sich DB-Cargo-Chefin Sigrid Nikutta zitieren. „Damit machen wir den umweltfreundlichen Schienengüterverkehr noch flexibler. Wünsche unserer Kunden können wir schneller bedienen.“ Der VTG-Vorstandsvorsitzende Heiko Fischer sagte, mit Projekts m<sup>2</sup> würden die Bedürfnisse der verladenden Wirtschaft in den Mittelpunkt gestellt. „Die neuen Wagen lassen sich schnell und unkompliziert an spezifische Transportanforderungen anpassen.“

### ÖBB mit Voestalpine im Bund

Wenige Tage zuvor hatten der österreichische Stahlkonzern Voestalpine und die ÖBB Rail Cargo Group ein Joint Venture zum Bau des modularen Güterwagens „TransANT“ vereinbart. Bei ähnlichen Abmessungen – 33 bis 70 Fuß – ist dieses Projekt allerdings schon etwas weiter: Seit Herbst 2019 sind schließlich die ersten 60 Prototypen-Güterwagen aus der TransANT-Produktfamilie bei Voestalpine für den Transport von Erz im Einsatz.

In dem neuen 50:50-Joint-Venture wollen die ÖBB-Güterverkehrstochter und Voestalpine nach eigenen Angaben die Aktivitäten beider Konzerne beginnend mit einer Vorbereitungsphase zur Planung, Projektierung und dem Kontaktaufbau zu möglichen Kunden des Güterwagenkonzepts TransANT bündeln. Mit der Unterzeichnung sei die Partnerschaft nun formalisiert und die Planung des Werksaufbaus, der Vorserienproduktion und die Überleitung in die Serienproduktion eingeleitet worden.

Der Hauptunterschied zwischen m<sup>2</sup>-Wagen und TransANT besteht im Längsträger zwischen den Kopfstücken: Dieser ist bei VTG/DB im weitesten Sinne eingeschraubt und kann ausgetauscht werden. Bei TransANT ist er angeschweißt. Der höheren Längenvariabilität bei m<sup>2</sup> steht also bei TransANT ein Vorteil beim Leergewicht gegenüber, erläuterte ein Branchenexperte gegenüber PriMa Express. Darüber hinaus wird beim m<sup>2</sup>-Wagen der Aufbau gegenüber dem Fahrgestell durch ineinandergreifende Zahnstangen zusätzlich gegen Längskräfte gesichert – ein DB-Patent.

Als Pionier auf dem Gebiet modularer Güterwagenkonzepte in Mitteleuropa kann man den Chemiekonzern BASF ansehen, der als Erster Tragwagen und Kesselwagenaufsatz entkoppelte, um so eine höhere Produktivität des Rollmaterials zu erreichen – ohne allerdings Nutzlasteinbußen wie beim ISO-Tankcontainer in Kauf zu nehmen. Die BASF-Tankcontainer sind bereits seit 2017 im kommerziellen Einsatz. roe

## Fachmesse Arbeitsschutz Aktuell findet in diesem Oktober erstmals rein digital statt

**Messebesucher** treffen auf Aussteller, Redner auf ihr Auditorium – alles wie gehabt. Und dennoch alles neu. Denn in diesem besonderen Jahr 2020 findet die Fachmesse „Arbeitsschutz Aktuell“ erstmals rein digital statt.

Rund 100 Aussteller werden vom 6. bis 8. Oktober 2020 ihre Produkte und Lösungen aus den Bereichen Gesundheits- und Hygieneschutz, Persönliche Schutzausrüstung (PSA), moderner Arbeitsschutz und Ergonomie, Betriebliches Gesundheitsmanagement (BGM), Prävention und Sicherheit präsentieren.

Die Messe bedeutet für Aussteller und Besucher wie immer globales Matchmaking. Vom individuellen Gespräch über Produktpräsentationen bis hin zu Panel-

Diskussionen haben die Aussteller über alle Zeitzonen hinweg die Möglichkeit, den Kontakt zu ihren Kunden zu pflegen und neue Kunden kennenzulernen. Der Besucher gelangt über Such- und Orientierungsfunktionen sowie automatisierte Algorithmen direkt zum Anbieter.



Neben den Angeboten der Aussteller werden Besucher der „Arbeitsschutz Aktuell“ 2020 wie gewohnt auch das Programm im Messe-Forum zu den Themen Gesundheit und Ergonomie am Arbeitsplatz sowie aktuelle Vorträge zu Corona in Anspruch nehmen können.

Der dreitägige digitale Fachkongress wartet mit einem Programm für Fachkräfte und Interessierte aus dem Bereich Sicherheit und Gesundheit auf. Dazu gehören aktuelle Themen wie ein Kongressblock zu SARS-CoV-2 und Arbeitsschutzregeln. Diese und weitere Themen liefert die Fachvereinigung Arbeitssicherheit (FASI). Der Bahn-Media Verlag ist Medienpartner der Messe.

[www.arbeitsschutz-aktuell.de](http://www.arbeitsschutz-aktuell.de)

# BEU bemängelt Strecken ohne Folge- und Gegenfahrtschutz



FOTO: ROESER

Auch die Strecke Templin-Milmersdorf in Brandenburg hat keine technische Sicherung.

**53 öffentliche Eisenbahnstrecken** in ganz Deutschland werden ausschließlich im Zugmeldeverfahren betrieben und verfügen nicht über technisch realisierten Folge- und Gegenfahrtschutz. Das geht aus einer Liste hervor, auf deren Herausgabe der Münchner Merkur die Deutsche Bahn erfolgreich verklagt hat.

Anlass für die Recherchen der Tageszeitung war der Beinahe-Zusammenstoß von zwei Zügen auf der Strecke von Garmisch-Partenkirchen nach Reutte in Tirol im Januar dieses Jahres. Laut Zwischenbericht der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung (BEU) waren die Züge ausgehend von einem „nicht vorschriftenkonform durchgeführten Zugmeldeverfahren“ aufeinander zugefahren.

Die BEU bemängelt, dass nach ihren Berechnungen bundesweit täglich 900 Züge ohne ausreichenden technischen Folge- und Gegenfahrtschutz verkehren. In

diesen Fällen könnten menschliche Fehlhandlungen durch technische Einrichtungen nicht kompensiert werden, heißt es im Zwischenbericht der BEU. „Strecken ohne technisch realisierten Folge- und Gegenfahrtschutz sollten, über die bisher getroffenen Regelungen hinaus, einer Sicherheitsbewertung unterzogen werden“, heißt es deshalb in einer Sicherheitsempfehlung der BEU an die Infrastrukturunternehmen.

Die DB reagierte unmittelbar nach Übergabe der Liste mit einer Pressemitteilung, in der sie ankündigte, Strecken mit älterer Stellwerkstechnik sowie eingleisige Nebenstrecken mit Sicherungstechnik zu ertüchtigen. Für dieses Programm will sie in den kommenden drei Jahren 100 Millionen Euro ausgeben. *roe*

Die vollständige Liste der Strecken ohne technischen Folge- und Gegenfahrtschutz können Sie [hier](#) herunterladen.

## DB Cargo will Geschäft auf Logistik ausweiten

**DB Cargo** will verstärkt auf Bahnlogistik setzen und damit auf Wachstumskurs zurückkehren. Das kündigte Cargo-Chefin Sigrid Nikutta am Mittwoch an. Dazu werde das Unternehmen sein Geschäft zum Anbieter kompletter Logistikketten erweitern. Bis spätestens Mitte der 2020er-Jahre wolle DB Cargo in Deutschland und in Europa kontinuierlich zum Schienenlogistiker werden und wieder nachhaltig profitabel sein. „Wir holen pro Jahr die Ladung von 25 Millionen Lkw von der Straße auf die klimafreundliche Schiene“, zeigte sich Nikutta zuversichtlich. „Dazu wird die neue Bahnlogistik ganz entscheidend beitragen. Unsere Kunden überzeugen wir mit viel einfacheren Zugängen zur Schiene und attraktiven Angeboten in Deutschland, Europa und in Asien.“ *roe*

## Corona-Risiko für Zugbegleiter geringer als für Lokführer

**Für Zugbegleiter** in den DB-Fernverkehrszügen besteht im Vergleich zu Lokführern und Instandhaltern kein erhöhtes Risiko, an Covid-19 zu erkranken. Das sei das Ergebnis einer gemeinsamen Studie von DB Fernverkehr und der Charité Research Organisation, teilte die DB am 9. September mit. Bei 1072 auswertbaren PCR-Tests zum Nachweis akuter Infektionen war lediglich ein Werkmitarbeiter positiv. Bei Blut-Tests auf Antikörper wiesen die Zugbegleiter mit 1,3 Prozent sogar einen niedrigeren Wert auf als die Mitarbeiter ohne Fahrgastkontakt (2,7 Prozent). Eine zweite Testrunde ist für Oktober geplant, eine dritte für Februar 2021. *roe*

ANZEIGE



# Für Einsteiger, Aufsteiger und RegiozUG

Das Job- und Karriereportal der Bahnbranche

[www.zukunftsbranche-bahn.de](http://www.zukunftsbranche-bahn.de)

## Termine

### Railway Forum Digital Edition

22. September 2020  
virtuelle Konferenz  
[www.railwayforumdigital.de/](http://www.railwayforumdigital.de/)

### BME/VDV-Gleisanschluss-Konferenz

6.–7. Oktober 2020  
Leipzig  
<https://www.vdv-akademie.de/tagungen/bme-vdv-gleichanschlusskonferenz2020/>

### Arbeitsschutz Aktuell

6.–8. Oktober 2020  
Onlinemesse, zu besuchen unter:  
[www.arbeitsschutz-aktuell.de](http://www.arbeitsschutz-aktuell.de)

### Track Access Charges Summit 2020

14.–15. Oktober 2020  
Riga  
<https://events.railtech.com/track-access-charges-summit-2020>

### Hypermotion

10.–12. November 2020  
Frankfurt am Main  
[www.hypermotion-frankfurt.messefrankfurt.com](http://www.hypermotion-frankfurt.messefrankfurt.com)

### 2. Logistikkonferenz Mitteldeutschland 2020

12. November 2020  
Ebindorf  
Lücke TEAM International GmbH  
Telefon: 039203 23 90 02

### 11. Fachtagung für Anschlussbahnleiter

24. November 2020  
Fulda  
[www.anschlussbahnprofis.com](http://www.anschlussbahnprofis.com)

### IT-Trans 2020

1.–3. Dezember 2020  
Karlsruhe  
[www.it-trans.org](http://www.it-trans.org)

### Hannover Messer

12.–16. April 2021  
Hannover  
[www.hannovermesse.de](http://www.hannovermesse.de)

### InnoTrans 2021

27.–30. April 2021  
Berlin  
[www.innotrans.de](http://www.innotrans.de)

### Fachveranstaltung Fulda der BAG-SPNV

30. September–1. Oktober 2020  
Präsenztagung  
[www.bag-spnv.de](http://www.bag-spnv.de)

### Weitere Terminhinweise:

[www.privatbahn-magazin.de](http://www.privatbahn-magazin.de)  
[www.zukunftsbranche-bahn.de](http://www.zukunftsbranche-bahn.de)

## Personalien

### Stabwechsel bei NAH.SH: Beck folgt auf Wewers

Arne Beck (44) ist seit Anfang September neuer Geschäftsführer des SPNV-Aufgabenträgers NAH.SH. Der 44 Jahre alte promovierte Volkswirt und Verkehrsexperte ist gebürtiger Schleswig-Holsteiner und war 15 Jahren in der Strategie- und Managementberatung für nationale wie auch internationale Nahverkehrsprojekte tätig, zuletzt für das Beratungsunternehmen Ci-vity.



Wewers (links) und Beck.

FOTOS: NAH.SH

Er folgt auf Bernhard Wewers, der nach 25 Jahren an der Spitze der Organisation in den Ruhestand geht. Unter seiner Führung wurde Schleswig-Holstein zum Vorreiter wettbewerblicher Vergaben im SPNV nach der Bahnreform von 1993/94. Schon im Herbst 2000 ging die erste Wettbewerbsbahn an den Start. Folge war, dass die heutige NAH.SH nach seinen Angaben in DB-Kreisen als „die Rüpel aus dem Norden“ verschrien war. Wewers war auch erster Präsident der 1999 gegründeten Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (BAG-SPNV).

### Dirk Stahl übernimmt interimistisch BLS-Führung

Dirk Stahl (54) wird ab November Interims-CEO der Schweizer BLS AG. Derzeit führt er die BLS Cargo AG und ist seit 2010 stellvertretender CEO der BLS AG.



FOTO: BLS

Er folgt auf Bernard Guillelmon, der zu Ende Oktober sein Amt niederlegt. Guillelmon zieht damit die Konsequenzen aus finanziellen Unregelmäßigkeiten: Die BLS hatte Einnahmen aus Halbtax-Abos nicht ordnungsgemäß verbucht und dadurch zu hohe Zuschüsse der öffentlichen Hand erhalten.

### Jacques Damas ist neuer Chef von Eurostar

Jacques Damas ist am 4. September vom Mehrheitseigentümer Voyages SNCF zum neuen CEO von Eurostar ernannt worden und wird seine neue Funktion bis Ende September antreten. Damas folgt auf Mike Cooper, der zu Arriva gewechselt ist. Der studierte Ingenieur ist seit 1982 in verschiedenen Funktionen für die SNCF-Gruppe tätig, unter anderem von 2000 bis 2005 als Chief Operating Officer für Eurostar. Zuletzt war er Executive Director für Sicherheit und Umwelt bei Keolis.



FOTO: KEOLIS

## DIE ZAHL

### 640 Pkw ...

**auf 1000 Einwohner** – so ist das Verhältnis im Saarland. Damit liegt das kleinste Flächenland laut Statistischem Bundesamt an erster Stelle im Ländervergleich. Rheinland-Pfalz und Bayern folgen mit 619 beziehungsweise

613 Pkw. Die geringste Autodichte gibt es mit deutlichem Abstand in Berlin mit 335 Pkw. Die beiden anderen Stadtstaaten Bremen und Hamburg folgen dicht aufeinander mit 430 beziehungsweise 434 Autos.

## 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](http://www.privatbahn-magazin.de)

**Herausgeber:**  
Dr. Ansgar Burghof  
Prof. Dr. Uwe Höft  
Christian Wiechel-Kramüller (v. i. S. d. P.)