

# PRIVATBAHN

# Express

Der Newsletter für die Bahnbranche – exklusiv für Abonnenten

## In dieser Ausgabe:

**Nahverkehr:** Triebzüge sollen untereinander kuppelbar werden Seite 2

**Nahverkehr:** Abruf der GVFG-Mittel stockt Seite 2

**Güterverkehr:** VTG führt laufleistungsabhängige Instandhaltung ein Seite 3

**Infrastruktur:** NEE und Mofair hadern mit Baustellenmanagement Seite 3

**Nahverkehr:** Zweite Runde für Rettungsschirm im Bundestag Seite 4

**Infrastruktur:** Neu- und Ausbau in den Kohleregionen Seite 4

## EDITORIAL



### Interoperabilität fängt an der eigenen Nase an

Oft äußert sich die Innovationsfähigkeit der Eisenbahn-Fahrzeugindustrie vor allem darin, ihre Kunden möglichst an sich zu ketten – zum Nachteil von Fahrgast und Betrieb. Die Kuppelungen von Triebzügen im Nah- und Fernverkehr sind ein wunderbares Beispiel. Auf den ersten Blick dominiert in Deutschland die Scharfenberg-Kupplung. Da sollte es doch kein Problem sein, einen ICE2 mit einem ICE-T zu kuppeln oder einen Desiro mit einem LINT. Meint der Laie. Der Experte weiß: Oft sind nicht einmal Fahrzeuge einer Baureihe untereinander kuppelbar, was dann oft in einer Orgie bunter Punkte gipfelt, mit denen unterschiedliche Software-Versionen gekennzeichnet werden.

Daher gebührt dem EBA und dem DZSF höchste Anerkennung für ihre Initiative, diesen Wildwuchs einzudämmen. Kuppeln und Flügelndarfen keine Zaubertricks mehr sein. Anders ist der politisch gewünschte Fahrgastzuwachs nicht zu bewältigen. Trassen in hochbelasteten Knoten sind ein knappes Gut und können nicht auf Dauer nur deshalb für kurze Zugeinheiten verschwendet werden, weil die Fahrzeughersteller ihre Kunden knebeln wollen. Übrigens wäre auch klares Wort der Leasinggeber hilfreich: Der Restwert ihrer Fahrzeuge hängt schließlich auch davon ab, wie flexibel sie in gemischten Flotten verwendet werden können. Matthias Roeser



GRAFIK: LKW WALTER

Lkw Walter betreibt eine der größten Flotten kranbarer Lkw-Trailer.

## BMVI will verpflichtende Kranbarkeit von Sattelauflegern untersuchen

**Güterverkehr** Das Bundesverkehrsministerium (BMVI) will in einer Studie die nationalen Auswirkungen einer EU-weiten Verpflichtung zur KV-Fähigkeit neu zugelassener Standard-Sattelaufleger in Deutschland ermitteln lassen.

Die im Mai veröffentlichte Ausschreibung geht auf einen Beschluss des Runden Tisches Schienengüterverkehr unter Leitung des BMVI zurück. Danach könnte eine Pflicht zur fahrzeugseitigen Kranbarkeit für neue Standard-Sattelaufleger mittelfristig dazu beitragen, mehr Sattelaufleger auf die Schiene und in den intermodalen Transport zu bringen. Die Studie hat zum Ziel, die verkehrs- und umweltpolitischen Folgen hinsichtlich der Kosten, der Nutzlast und der Auswirkungen auf die CO<sub>2</sub>-Gesamtbilanz unabhängig abzuschätzen.

Die Gutachter sollen auch prüfen, in welchem Verhältnis mögliche zusätzliche Kosten der KV-Fähigkeit von Sattelauflegern zur Kostenstruktur eines Transports auf der Schiene stehen. Ergänzend

soll untersucht werden, ob eine nationale temporäre Förderung der Anschaffungskosten bereits kurzfristig den Anteil kranbarer Aufleger erhöhen kann und wie sich dann der Verlagerungseffekt darstellt. Dabei sollen alternativ auch Potenziale von Umschlagssystemen betrachtet werden, die „die Ladeeinheiten mit mobilen Vorrichtungen KV-fähig machen“ – eine Anspielung auf Konzepte wie NiKraSa oder Cargobeamer.

Kranbare Sattelaufleger unterscheiden sich von „normalen“ Sattelauflegern durch Greifkanten unterhalb der Ladefläche, eine verstärkte Struktur und die Fähigkeit, Fahrtwind bis mindestens 120 km/h zu widerstehen – auch entgegen der üblichen Fahrtrichtung. Die Mehrkosten in der Anschaffung werden mit 2000 bis 3000 Euro angegeben, das Mehrgewicht mit 300 bis 400 Kilogramm. Der Nutzlasteinbuße im reinen Straßenverkehr steht gegenüber, dass eine Lkw-Kombination im Vor- und Nachlauf zum KV 44 Tonnen statt 40 Tonnen wiegen darf.

## Nahverkehrstriebwagen sollen besser kuppelbar werden

**Fahrzeugtechnik** Das Kuppeln von Nahverkehrstriebwagen verschiedener Baureihen und Bauserien soll künftig möglichst nicht mehr an technischen Inkompatibilitäten scheitern. Dafür will das Deutsche Zentrum für Schienenverkehrsforschung (DZSF) eine Richtlinie für Neufahrzeuge verfassen lassen. Auch Bestandsfahrzeuge ab Baujahr 2005 sollen beleuchtet werden. Als mögliches Ziel nennt das DZSF in einer im Mai veröffentlichten Ausschreibung, das Kuppeln und Flügeln von elektrischen und batterieelektrischen Triebzügen zu ermöglichen, um so hochbelastete Knoten zu entlasten und trotzdem umsteigefrei die Fläche zu erschließen.

In der Studie, deren Laufzeit mit sechs Monaten veranschlagt wird, soll daher untersucht werden, welche Hindernisse überwunden werden müssen, um eine freie Kuppelbarkeit von Triebfahrzeugen im SPNV zu erreichen und welche betrieblichen Potenziale sich damit erschließen ließen. Im Fokus sollen die Kompatibilität elektrischer Kupplungselemente sowie die Fahrzeuggestechnik stehen. Dabei soll auch weiterer Untersuchungsbedarf benannt werden. *thr*

## DB lag bei Neu- und Ausbau auch 2020 unter dem Soll

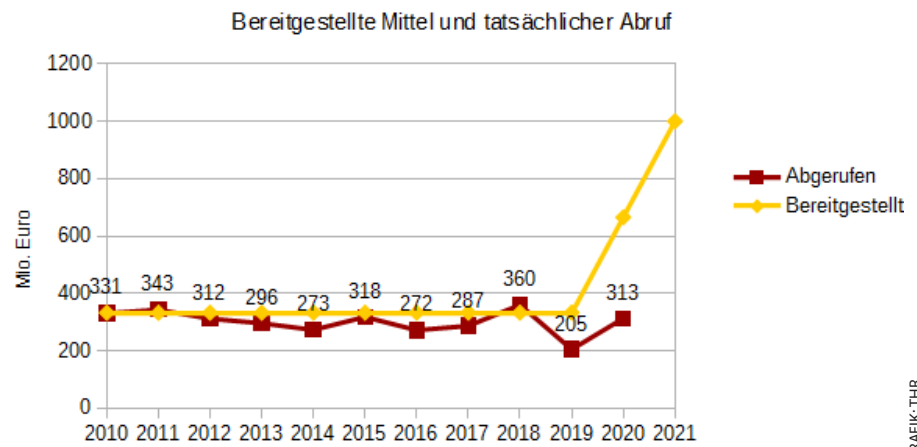
**Infrastruktur** Auch 2020 hat die DB nicht alle vom Bund bereitgestellten Mittel für Bedarfsplanvorhaben verbaut. Das geht aus der Antwort des Bundesverkehrsministeriums (BMVI) auf eine Kleine Anfrage der Grünen-Bundestagsfraktion hervor.

Danach blieben von 1501 Millionen Euro 116 Millionen Euro liegen. Die aufgelaufenen Ausgabenreste wuchsen auf 839 Millionen Euro an. Seit 2014 hat die DB es nur in einem einzigen Jahr (2017) geschafft, alle bereitgestellten Mittel zu verbauen.

Das BMVI betont allerdings, dass nach Angaben der DB in diesem Jahr voraussichtlich 180 Millionen Euro Ausgabenreste abgebaut werden sollen. „Ein vollständiger Abbau der Ausgabe- reste ist nach Auskunft der DB AG mittelfristig geplant.“ Das sei darauf zurückzuführen, dass die in den letzten Jahren geplanten Projekte jetzt schrittweise die Baureife erlangen. *roe*

# Ausbautempo der ÖPNV-Infrastruktur hinkt dem Mittelhochlauf hinterher

GVFG-Mittel 2010 bis 2020



GRAFIK: THR

**Nahverkehr** Der Abruf der Bundesmittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) durch die Länder hinkt den bereitgestellten Beträgen deutlich hinterher. Das geht aus Zahlen hervor, die die FDP-Bundestagsfraktion beim Bundesverkehrsministerium (BMVI) erfragt hat.

Branchenkenner erklären den Rückstand damit, dass bis 2015 unklar war, ob die GVFG-Bundesförderung nach 2019 überhaupt weiterläuft. Deswegen wurden kaum noch neue Planungen angestoßen. 2015 wurde im Zuge der Föderalismusreform nur vereinbart, das GVFG auf der bisherigen Höhe von 333 Millionen Euro pro Jahr weiterzuführen. Erst 2018 wurde ein schrittweiser Hochlauf der

GVFG-Mittel auf eine Milliarde Euro 2021 beschlossen. Ab 2025 ist ein weiterer Sprung auf zwei Milliarden Euro pro Jahr geplant. Aktuell liegen dem BMVI offene Förderanträge in einem Gesamtvolumen von 590 Millionen Euro vor. Die aufgelaufenen Haushaltsreste aus den Vorjahren dürften sich aber zu Ende 2020 auf rund eine Dreiviertelmilliarde Euro summiert haben.

Voraussichtlich ab 2022 werden die Förderbedingungen erleichtert. Bei der volkswirtschaftlichen Bewertung („Standi“) wird dann zum Beispiel die CO<sub>2</sub>-Einsparung höher bewertet als bisher. Damit wird es für ÖPNV-Projekte leichter, das nötige positive Nutzen-Kosten-Verhältnis nachzuweisen. *thr*

## Wettbewerbsbahnen bemängeln weiter DB-Baustellenmanagement

**Infrastruktur** Die Wettbewerbsbahnen sind nach wie vor mit dem Baustellenmanagement von DB Netz unzufrieden. Sie beklagen, dass die im Juni 2018 getroffenen Vereinbarungen aus dem „Runden Tisch Baustellenmanagement“ nur halbherzig umgesetzt werden. „Bei der Planung und Vorabstimmung von Baumaßnahmen sehen unsere Unternehmen keinen Fortschritt gegenüber der Zeit vor dem Runden Tisch“, sagte Wolfgang Groß, Wettbewerbsbeauftragter des Güterbahnverbandes NEE, bei einem Pressegespräch. „Immer wieder wird auf einer Strecke und ihrer Umleitungsstrecke gleichzeitig gebaut.“ Die versprochene IT-Lösung sei von der DB auf Eis gelegt worden.

Mofair-Geschäftsführer Matthias Stoffregen bemängelte, dass die finanziellen Risiken für die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) durch Baustellen nach wie vor nicht ausreichend in den SPNV-Verkehrsverträgen widerspiegelt werden. „In Neuausschreibungen sollten die baustellenbedingten Remanenzkosten von den Aufgabenträgern übernommen, Schienenersatzverkehre vergütet und die Vertragsstrafen bei baustellenbedingten Verspätungen begrenzt werden“, erinnerte er. „Bisher ist das, wenn überhaupt, nur in Ansätzen geschehen.“ Vom Runden Tisch waren die baustellenbedingten Mehrkosten für die EVU für 2016 mit 428 Millionen Euro beziffert worden. *roe*



FOTO:VTG

## VTG führt laufleistungsabhängige Instandhaltung auf breiter Basis ein

**Güterverkehr** Der Güterwagenvermieter VTG wird seine Instandhaltung ab 2022 von der bisher zeitbasierten auf eine laufleistungsbasierte Instandhaltung (Mileage-based Maintenance) umstellen. Auf Basis von Echtzeitdaten, die über das IT-System VTG Connect gesammelt und ausgewertet werden, kann VTG künftig das volle Laufleistungspotenzial nutzen.

Der Umstieg wurde möglich durch die Änderungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) im Jahr 2018, den VTG nun nach eigenen Angaben als erster europäischer Wagenhalter in dieser Dimension umsetzt. Die laufleistungsabhängige Instandhaltung sorgt für flexiblere Revisionsintervalle und erhöht die Verfügbarkeit der Wagen. Es werden zum einen bedarfsbezogene Revisionsintervalle auf Basis der tatsächlichen Leistung ermöglicht, zum anderen können die Wagen im Rahmen der Mileage-based Maintenance verstärkt mobil instandgehalten werden. „VTG Connect liefert uns Echtzeitdaten, mit denen eine lückenlose Überwachung möglich ist. Damit können wir Vorhersa-

gen treffen und die Instandhaltungsintervalle deutlich besser planen“, erläutert Stefan Franke, Fachbereichsleitung der Technik bei VTG Rail Europe.

Derzeit wird die europäische Flotte von VTG auf ihre Fähigkeit zur laufleistungsabhängigen Instandhaltung hin überprüft. Grundsätzlich kommen nahezu alle Wagen, die geringere Laufleistungen erbringen, für einen flexibleren Revisionszyklus infrage. Im ersten Schritt werden bereits zwei Drittel der VTG-Flotte in das neue Instandhaltungskonzept überführt.

### Sensor für Trailer-Königszapfen

Unterdessen testet VTG in einem Feldversuch an 70 Doppeltaschenwagen den Kingpin- (Königszapfen-) Monitor von Nexxiot, eine wartungsfreie Sensorlösung zur Überwachung des Beladungszustands von Sattelaufliegern auf Taschenwagen. Wenn sich bestätigt, dass die Technologie einen signifikanten Mehrwert schafft, ist die Ausrüstung der Doppeltaschenwagen-Flotte ab November 2021 geplant. *roe*

## Allianz pro Schiene und BGL gemeinsam für mehr KV

**Güterverkehr** Die Allianz pro Schiene und der Güterkraftverkehrsverband BGL haben Anfang Juni das Projekt „Truck2Train“ gestartet, das kleinen und mittleren Lkw-Unternehmen den Einstieg in den Kombinierten Verkehr erleichtern soll. Ziel ist, Anforderungen an digitale Einstiegsportale zu erarbeiten. Im Dialog mit der Branche wollen die Verbände Handlungsempfehlungen erstellen, um die multimodale Transportplanung zu erleichtern. *roe*

## Knorr-Bremse übernimmt Toilettensystem-Hersteller Evac

**Fahrzeugtechnik** Die Knorr-Bremse-Gruppe übernimmt den Sanitärsystemhersteller Evac. Evac sei mit weltweit über 100.000 installierten Sanitärsystemen in Regional- und Hochgeschwindigkeitszügen ein führender Anbieter in diesem Bereich, teilte Knorr mit.

Die Evac Group wurde 1968 gegründet und erzielte 2020 mit insgesamt 192 Mitarbeitern am Hauptsitz der Evac GmbH in Wedel und am Standort der Monogram Train LLC in Carson (Kalifornien) einen Umsatz von rund 45 Millionen Euro. *roe*

## MTU Friedrichshafen wird Rolls-Royce Solutions

**Fahrzeugtechnik** Die 100-prozentige Rolls-Royce-Tochter MTU Friedrichshafen GmbH wird zum 15. Juni zur Rolls-Royce Solutions GmbH umfirmiert. Wie der Antriebshersteller Rolls-Royce Power Systems mitteilte, werden zum gleichen Datum auch die fünf größten operativen MTU-Gesellschaften in Rolls-Royce Power Solutions umbenannt. *roe*

ANZEIGE



## Seamless Connectivity

WLAN-Lösungen für Ihre Fahrgäste  
Fahrgastinformation & Entertainment im Portal

www.hotspots.de



## Bundestag berät über höheren ÖPNV-Rettungsschirm

**Nahverkehr** Die zusätzliche Milliarde des Bundes für den ÖPNV-Rettungsschirm ist auf dem Weg. Der Bundestag überwies am Donnerstag in erster Lesung einen entsprechenden Entwurf der Koalitionsfraktionen zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes an die Ausschüsse. Um allerdings zu verhindern, dass die Länder ihren eigenen Finanzierungsanteil zurückhalten, wie es 2020 zu beobachten war, sollen die zusätzlichen Bundesmittel in zwei Tranchen ausgezahlt werden. Die erste Tranche wird ausgezahlt, sobald die Länder nachweisen, dass sie mindestens den gleichen Beitrag wie die für 2020 ausgezahlten Bundesmittel geleistet haben. Die zweite Tranche wird erst nach der Schlussabrechnung ausgezahlt, voraussichtlich 2022 oder sogar erst 2023.

Im Übrigen wird klargestellt, dass die Länder Regionalisierungsmittel nicht dazu verwenden dürfen, um ihre eigenen Ausgaben für den ÖPNV aus Vorjahren zu decken. *thr*

## NEB verteidigt Verkehrsvertrag für Netz Ostbrandenburg

**Nahverkehr** Die mehrheitlich zur Captrain-Gruppe gehörende Niederbarnimer Eisenbahn (NEB) darf bis Dezember 2036 weiter das Netz Ostbrandenburg betreiben. Das teilte der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) mit. Mit Ausnahme der Strecke Berlin–Kostrzyn (Küstrin) sollen auf allen Strecken Batterie-Triebzüge des Typs Siemens Mireo Plus B verkehren, die auf den elektrifizierten Abschnitten aus der Oberleitung aufgeladen werden. Jährlich sollen 6,7 Millionen Zugkilometer erbracht werden, aktuell sind es knapp 5 Millionen. *roe*

## Rurtalbahn geht auf zwei Strecken in die Verlängerung

**Nahverkehr** Die Rurtalbahn GmbH wird noch für vier weitere Jahre die RB 28 Düren-Euskirchen und den Nordast der RB 21 Düren-Linnich betreiben. Das teilte der Aufgabenträger NVR mit. Ab 2025 sollen dann in einem neuen Vertrag Fahrzeuge mit alternativen Antrieben zum Einsatz kommen. *pm/roe*



Der Bahnhof Rietschen zwischen Cottbus und Görlitz war schon einmal zweigleisig, wie dieses Bild erkennen lässt. Jetzt soll er es zur Strukturstärkung der Lausitz wieder werden. *FOTO: ROE*

## Ausbau der Verkehrswege in Ost-Kohleregionen bekommt Konturen

**Infrastruktur** Die Strecken Leipzig–Zeititz–Gera und Leipzig–Merseburg sollen für zeitgemäßen S-Bahn-Verkehr ertüchtigt und ausgebaut werden. Das haben die Landesregierungen von Sachsen und Sachsen-Anhalt als prioritäre Maßnahmen für das Mitteldeutsche Revier im Rahmen des Investitionsgesetzes Kohleregionen angemeldet. Auch Thüringen begrüßte die Entscheidung.

Für den Ausbau der S-Bahn-Verbindung Leipzig–Pegau–Zeititz–Gera sind Gesamtkosten in Höhe von 342 Millionen Euro veranschlagt.

Für den Ausbau der S-Bahn-Verbindung Leipzig–Merseburg wird mit Gesamtkosten von 130 Millionen Euro gerechnet. Bei letztgenannter Strecke ist das Schlüsselement eine Verbindungskurve, um den

Zügen das Kopfmachen in Großkorbetha zu ersparen. Am kommenden Mittwoch will die sächsische Landesregierung bekannt geben, welche weiteren Projekte aus ihrer Sicht aus den Bundesmitteln für die Kohleregionen unterstützt werden sollen.

In Brandenburg ist laut einem Bericht des RBB die Liste der Verkehrsprojekte zugunsten von Forschungs- und Industrieprojekten geschrumpft worden. Getroffen hat es danach vor allem die Straßenbauvorhaben (Ausbau A 13 und Schnellstraße Leipzig–Lausitz), aber auch den Bahnausbau Cottbus–Ortrand–Dresden. Geblieben sind der Ausbau der Strecken Berlin–Cottbus–Görlitz, Cottbus–Forst, Spremberg–Kamenz–Dresden und zum Teil Leipzig–Cottbus sowie das ICE-Werk Cottbus. *roe*

## Transdev-Tochter Trans Regio fährt weiter linksrheinisch

**Nahverkehr** Trans Regio wird nach gewonnener Ausschreibung bis mindestens Dezember 2033 weiter Regionalverkehre im Rheintal zwischen Mainz, Koblenz, Bonn und Köln unter der Marke „Mittelrheinbahn“ betreiben. Das teilten die Muttergesellschaft Transdev und der Aufgabenträger NVR mit.

Der neue Verkehrsvertrag für die RB26 über die linksrheinische Strecke zwischen Mainz und Köln startet zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023 und läuft über mindestens zehn Jahre bis Ende 2033 mit der Option auf eine Verlängerung bis 2036. Zum Einsatz

kommt weiterhin die Fahrzeugflotte aus 23 Triebzügen vom Typ Siemens Mireo und Siemens Desiro Mainline. Letztere werden einem umfassenden Redesign unterzogen. Das umfasst vor allem eine Erneuerung der Sitzlandschaft, größere Sitzabstände, WLAN und Nachrüstung der Sitzplätze mit Steckdosen. Darüber hinaus werde Transdev auch in den Ausbau des Betriebswerks in Koblenz investieren. Das Leistungsvolumen steigt leicht auf 3,2 Millionen Zugkilometer. Zusätzlich werden aber zwischen Köln und Remagen viele Züge auf Dreifachtraktion verstärkt. *roe*

## Termine

**Basler Gleisbau-Tag**  
2. Juli 2021  
Basel  
[www.bahnverband.ch](http://www.bahnverband.ch)

**5. Additive Manufacturing Forum**  
21. – 22. Juli 2021  
Online-Veranstaltung  
[www.am-forum.de](http://www.am-forum.de)

**7. Railway Forum**  
7. – 8. September 2021  
Berlin  
[www.railwayforum.de](http://www.railwayforum.de)

**MES Expo – Mobility Electronics Suppliers**  
9. – 11. November 2021  
Berlin  
[www.mobility-electronics.de](http://www.mobility-electronics.de)

**acoustex**  
24. – 25. November 2021  
Messe Dortmund  
[www.acoustex.de](http://www.acoustex.de)

**Hannover Messe 2022**  
25. – 29. April 2022  
Hybridveranstaltung  
[www.hannovermesse.de](http://www.hannovermesse.de)

**Bus2Bus**  
27. – 28. April 2022  
Präsenzmesse, Berlin  
[www.bus2bus.berlin](http://www.bus2bus.berlin)

**Internationale Ausstellung Fahrwegtechnik**  
31. Mai – 2. Juni 2022  
Münster  
[www.iaf-messe.com](http://www.iaf-messe.com)

**VDV-Jahrestagung**  
20. – 22. Juni 2022  
Frankfurt am Main  
[www.vdv.de](http://www.vdv.de)

**InnoTrans 2022**  
20. – 23. September 2022  
Berlin  
[www.innotrans.de](http://www.innotrans.de)

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

## Personalien

### Gerd tom Markotten soll neue DB-Digitalvorständin werden



Daniela Gerd tom Markotten soll nach übereinstimmenden Medienberichten neue Digitalvorständin im DB-Konzern werden. Die promovierte Wirtschaftsingenieurin und Informatikerin war bis 2019 in verschiedenen Funktionen für den Autokonzern Daimler tätig. Dort leitete sie die unter anderem die Mobilitätsplattform Moove. Mitte 2020 gründete sie ein eigenes IT-Startup für Video-Fernassistenzdienste. Sie folgt im DB-Vorstand auf Sabina Jeschke.

### Christoph Hammer gibt seine Aufgabe als SBB-CFO ab



Christoph Hammer gibt seine Aufgabe als Chief Financial Officer (CFO) und Mitglied der Konzernleitung auf eigenen Wunsch im Verlauf der nächsten Monate ab. Der 50-jährige habe sich im Rahmen seiner persönlichen Laufbahnplanung ent-

schieden, beruflich außerhalb der SBB nochmals einen Schritt zu machen. Die Suche nach seiner Nachfolge ist eingeleitet. Hammer ist seit Anfang 2017 Chief Financial Officer (CFO) der SBB. Bis die Nachfolge geklärt ist, bleibt er im Amt.

### Neue Führungsspitze für Staatsbahn FS



Nicoletta Giadrossi ist seit Ende Mai neue Präsidentin der italienischen Staatsbahn Ferrovie dello Stato Italiane (FS). Sie war zuletzt seit 2016 Direktorin beim Schiffbaukonzern Fincantieri. Ihr steht Luigi Ferraris als Chief Executive Officer zur Seite. Er ist Anfang Juni vom Verwaltungsrat für den Dreijahreszeitraum



2021 bis 2023 ernannt worden. Ferraris war zuletzt bis 2020 CEO beim Stromnetzbetreiber Terna. Er hat in Genua ein Studium der politischen Ökonomie absolviert. Später verantwortete er als CFO den Börsengang der italienischen Post.

FOTOS: BMW-GROUP; SBB; FS; TERNA

# ZUKUNFTS BRANCHE BAHN



## 12. Ausgabe

### Handbuch Zukunftsbranche Bahn 2020/2021

- alle Berufe der Bahnbranche
- Infos über Ausbildung und Studium
- Bewerbungshelfer Hesse/Schrader
- Kontakte und Ansprechpartner

## 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.)