

### In dieser Ausgabe:

**Alternative Antriebe:** Wasserstoff-Lok von Pesa Seite 2

**Infrastruktur:** Neuer Projektzuschritt für Ausbau Dresden–Görlitz Seite 2

**Nahverkehr:** Deutliche Fortschritte bei Neuauflistung von Abellio Seite 3

**Fahrzeugindustrie:** Neues Revisionszentrum von Stadler bei Berlin Seite 4

**Infrastruktur:** Neue Friesenbrücke soll 2024 fertig sein Seite 4

**Infrastruktur:** „Standi“ wird nach 2023 erneut überarbeitet Seite 4

### EDITORIAL



### Chance für einen neuen Anlauf zur Bahnreform II

Deutschland hat gewählt – mit dem Ergebnis, dass die Bahnreform II nicht mehr so einfach von konfliktscheuen Großkoalitionären abmoderiert werden kann. FDP und weite Teile der Grünen sind wild entschlossen, den dysfunktionalen Staatskonzern DB AG von Grund auf zu reformieren. Einig sind sich die beiden Parteien darin, dass die Infrastruktur in eine Non-Profit-Gesellschaft des Bundes überführt werden muss.

Differenzen gibt es beim Umgang mit dem Zugbetrieb: Unter dem Einfluss von EVG-nahen Grünen wird einem bundeseigenen Zugbetreiber DB auch weiterhin eine wichtige Rolle zugebilligt. Die FDP hingegen will den Grundgedanken der Pällmann-Kommission zu Ende führen und die Transportgesellschaften privatisieren. Die Frage sei allerdings erlaubt, welcher private Investor Interesse an wasserkopflastigen Unternehmen haben kann, in denen er wegen geltender Beschäftigungssicherungsverträge praktisch null Spielraum für nötige Restrukturierungen hat.

Entscheidend für die Bahnreform II wird aber sein, ob der künftige Koalitionspartner von Grünen und FDP mitzieht. EVG-Vorstand Martin Burkert sitzt zwar nicht mehr für die SPD im Bundestag, aber der bisherige bahnpolitische Sprecher Detlef Müller ist gelernter Lokführer und EVG-Mitglied. Matthias Roeser

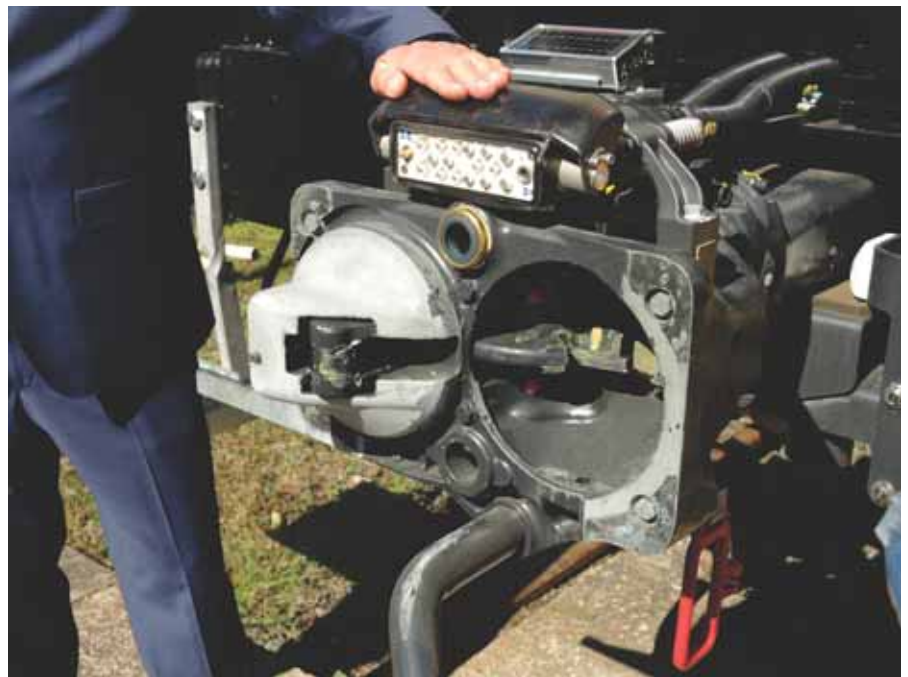


FOTO: ROESER

Die Voith-Scharfenbergkupplung am DAK-Testzug Ende August 2020.

## DAK: Grundsatzentscheidung für Scharfenberg-Kupplung

**Güterverkehr** Die künftige europäische Digitale Automatische Kupplung (DAK) wird auf dem Scharfenberg-Design basieren. Das habe das European DAC Delivery Programme (EDDP) nach einer knapp einjährigen intensiven Testphase entschieden, teilte die österreichische Staatsbahn ÖBB in der vergangenen Woche mit. Alle drei bisher beteiligten Unternehmen – Dellner, Voith und Wabtec – seien qualifiziert, das grundlegende Scharfenberg-Design bis zur Marktreife weiterzuentwickeln.

In den nächsten Phasen werden sich weitere Hersteller beteiligen, um einen europäischen DAK-Standard zu etablieren. „Diese Entscheidung ist ein Meilenstein, um Interoperabilität und operative Per-

formance frei von Lizenzgebühren und Lizenzen für den Sektor zu gewährleisten“, sagte ein Unternehmenssprecher auf Nachfrage gegenüber dem PriMa Express. Die Entscheidung sei auch in Hinblick auf eine zukünftige Migration als positiv zu bewerten, schließlich könnten die benötigten Mengen an Kupplungen nicht allein von einem Hersteller gestemmt werden.

Im Laufe der weiteren Tests wird in den kommenden Monaten ein „DAK-Demonstratorzug“ vorab durch Deutschland, Österreich und die Schweiz fahren, wo jeweils vor Ort betriebliche Tests mit dem neuen DAK-Kupplungsdesign durchgeführt werden. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse fließen in die Weiterentwicklung der DAK ein. Weiter auf Seite 2

## DAK: Grundsatzentscheidung für Scharfenberg-Kupplung

Fortsetzung von Seite 1

Ziel ist, Ende 2022 die erste Produktspezifikation festzuschreiben. Bis Mitte 2024 sollen dann auch die Spezifikationen für zukünftige Automatisierungsfunktionen festgelegt werden.

Anschließend soll die Migration beginnen. Deren Dauer steht noch nicht fest, im Gespräch sind zwei bis sechs Jahre. Eine kurze Migrationszeit würde zwar die Mehrkosten durch den Parallelbetrieb von Schraubenkupplung und DAK verringern, könnte aber Kupplungshersteller und Werkstätten überlasten. Die Unternehmensberatung HWH hatte in ihrer Grundlagenstudie für das Bundesverkehrsministerium (BMVI) daher einen Migrationszeitraum von sechs Jahren nahegelegt. Immerhin müssen europaweit rund 450.000 Wagen und 17.000 Lokomotiven umgerüstet werden. *roe*

## National Express will Stagecoach übernehmen

**Verkehrsunternehmen** Das auch in Deutschland aktive britische Bus- und Bahnunternehmen National Express (NX) verhandelt mit dem kleineren Buskonkurrenten Stagecoach über eine Übernahme. Die Übernahme würde laut NX in Form eines Aktientauschs erfolgen, sodass die bisherigen Stagecoach-Aktionäre rund ein Viertel am neuen Unternehmen halten würden.

Die Unternehmen versprechen sich von der Übernahme Synergieeffekte. Beide Unternehmen waren auch im britischen Bahnmarkt aktiv, sind es aber nicht mehr. *roe*

## Nexxiot-System überwacht jetzt auch Zustände im Container

**Güterverkehr** Der Güterwagen-IT-Spezialist Nexxiot erwirbt eine Mehrheitsbeteiligung an der schwedischen Technologiefirma Most. Während die Track & Trace-Systeme von Nexxiot vor allem die Wagennutzung und äußere Einwirkungen in Echtzeit melden, überwachen die Sensoren von Most Feuchtigkeit, Temperatur, Licht und Sicherheit der Güter in den Containern und senden bei Bedarf Warnungen in Echtzeit. *roe*

# Pesa präsentiert Rangierlok mit Wasserstoff-Brennstoffzellen-Antrieb



FOTO: PESA

**Alternative Antriebe** Der polnische Fahrzeughersteller Pesa hat auf der Bahnfachmesse Trako in Danzig eine auf Wasserstoff-Brennstoffzellen-Antrieb umgebaute Rangierlok vorgestellt.

Bei der ursprünglich dieselelektrischen Lok der Baureihe SM 42 mit 4 x 180 kW Antriebsleistung wurde der Dieselmotor durch eine Brennstoffzelle mit 85 kW

Dauerleistung ersetzt. Das Tankvolumen von 175 Litern Wasserstoff ermöglicht nach Herstellerangaben 24 Stunden Betriebsdauer.

An dem Projekt sind auch die Staatsbahn PKP und der Mineralölkonzern Orlen beteiligt. Ab 2022 soll die Lok in der Raffinerie Plock kommerziell eingesetzt werden. *roe*

## Elektrifizierung Dresden–Görlitz bekommt neuen Projektzuschnitt

**Infrastruktur** In die Elektrifizierung der Strecke Dresden–Görlitz kommt Bewegung. Das Bundesverkehrsministerium (BMVI) und das Land Sachsen haben in der vergangenen Woche vereinbart, kurzfristig mit der Planung zu beginnen, um im Abschnitt von Dresden-Klotzsche bis Bischofswerda ab 2028 mit dem Bau beginnen zu können. Die Finanzierung soll weitgehend über GVFG-Mittel gesichert werden. Damit wird auch verhindert, dass die im Rahmen des Investitionsgesetzes Kohleregionen (InvKG) vereinbarte Elektrifizierung zwischen Hosena und Arnsdorf am Südende „in der Luft hängt“. Grundsätzlich ist Deutschland laut europäischer TEN-T-Verordnung verpflichtet, die Strecke Dresden–Görlitz bis Ende 2030 zu elektrifizieren.

Um den Übergang nach Polen zu vereinfachen, wurde außerdem vereinbart, bis 2025/26 die polnische Oberleitung von Zgorzelec um rund 2 Kilometer bis in den Bahnhof Görlitz zu verlängern. Derzeit müssen die Fahrgäste auf dem

ausgesprochen ungastlichen Bahnhof Zgorzelec unter freiem Himmel von der deutschen Diesel- in die polnische Elektrotraktion und umgekehrt wechseln. Warum diese Verlängerung bisher nicht möglich gewesen sein sollte, konnte noch nie jemand plausibel erklären.

Offensichtlich, um für die Strecken-elektrifizierung Dresden–Görlitz einfacher ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) errechnen zu können, haben Bund und Land vereinbart, die Projektbestandteile „Umbau Knoten Görlitz“ und „Bahnstrom“ mit zusammen 300 Millionen Euro Volumen auszugliedern und dem aus dem InvKG finanzierten Projekt „Ausbau Cottbus–Weißwasser–Görlitz“ zuzuschlagen. Bei der Bewertung für den BVWP 2030 war für den Ausbau und die Elektrifizierung zwischen Dresden und Görlitz ein nicht ausreichendes NKV von 0,7 errechnet worden.

In der 2023/24 anstehenden Bedarfsplanüberprüfung will das BMVI das NKV erneut prüfen. *roe*

FOTO: ABELLIO



Ab Dezember 2023 Vergangenheit: Abellio-Triebzüge im Dieselnetz Sachsen-Anhalt.

## Deutliche Fortschritte bei Neuaufstellung von Abellio erkennbar

**Nahverkehr** Abellio und die Aufgabenträger in Baden-Württemberg, NRW und Sachsen-Anhalt sind bei der Neustrukturierung des Vertragsportfolios in den vergangenen Tagen und Wochen deutlich vorangekommen. Das Unternehmen ist seit 30. Juni im Schutzschirmverfahren. Anfang Oktober geht das Schutzschirmverfahren nach drei Monaten Dauer voraussichtlich in ein reguläres Sanierungsverfahren in Eigenverwaltung über.

In **Nordrhein-Westfalen** haben die betroffenen SPNV-Aufgabenträger Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR), Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) und Nahverkehr Rheinland (NVR) in der vergangenen Woche eine Fortführungsvereinbarung verhandeln können, „auf deren Basis die Zuverlässigkeit und Qualität der von Abellio betriebenen Linien in Nordrhein-Westfalen gesichert werden kann“, wie die Verbände mitteilten.

Die Fortführungsvereinbarung gilt zunächst bis Ende Januar 2022. In diesem Zeitraum soll eine langfristige Perspektive

zur Anpassung der Verträge (Verkehrsvertrag 2.0) zwischen den Aufgabenträgern und Abellio erarbeitet werden. Mit Blick auf die prekäre Lage auch anderer Verkehrsverträge sagte NVR-Geschäftsführer Heiko Sedlaczek, dass die Aufgabenträger „eine grundlegende strategische Lösung anstreben, die langfristig für alle Wettbewerber im SPNV eine wirtschaftlich auskömmliche Basis für die zu erbringenden Dienstleistungen darstellt.“

Die strukturellen Veränderungen im Bahnbetrieb der vergangenen Jahre hätten teilweise erhebliche wirtschaftliche Auswirkungen mit sich gebracht. Gleichzeitig stiegen die Anforderungen der Fahrgäste an einen qualitativen Nahverkehr.

„Es gibt in der Tat einige wichtige Aspekte, insbesondere gestiegene Personalkosten und die zunehmende wirtschaftliche Belastung der Verkehrsunternehmen durch Ausfälle aufgrund von Arbeiten an der Schieneninfrastruktur, die sich in den vergangenen Jahren verändert haben“, ergänzte NWL-Geschäftsführer Joachim

Künzel. „Unsere Zielsetzung ist eine langfristig rechtsverbindliche Kooperation mit Abellio im Rahmen der ursprünglichen Verträge unter Beibehaltung von Zuverlässigkeit und Sicherheit sowie Fairness und Wettbewerb im nordrhein-westfälischen SPNV.“ Laut einem unbestätigten Bericht der „Rheinischen Post“ will Abellio aber dennoch den Betrieb des RRX (RE1 Aachen–Hamm) abgeben.

Eine ähnliche Interimslösung gibt es in **Baden-Württemberg**, allerdings nur bis Ende Dezember 2021. Das Landesverkehrsministerium und Abellio wollen auf dieser Grundlage nun in den nächsten Wochen und Monaten eine langfristige Lösung über das Jahresende hinaus erarbeiten. „Wir bedauern, dass dieses Verfahren notwendig wurde, weil Abellio sich nicht mehr in der Lage sieht, den Verkehrsvertrag zu den bestehenden Konditionen zu erfüllen“, teilte das Ministerium mit. Man sei aber zuversichtlich, „bis zum Jahresende einen tragfähigen Weg zu finden, damit die Verkehre dauerhaft bedient werden können, ohne dass es zu Beeinträchtigungen für die Fahrgäste und auch zu keiner Gefährdung der Arbeitsplätze der Abellio-Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter kommt“, sagte Verkehrsminister Winfried Hermann.

Für die hundertprozentige Abellio-Tochter **Westfalenbahn** gibt es ebenfalls ein Fortführungsabkommen, das bis Ende März 2022 gilt.

Eine endgültige Lösung gibt es bereits in **Mittelddeutschland**. Der Vertrag für das Dieselnetz Sachsen-Anhalt wird zum Fahrplanwechsel 2023 einvernehmlich beendet. Die Aufgabenträger werden den Verkehr zügig neu ausschreiben, wobei der neue Betreiber zwingend auf bestehende Teile der Unternehmensstrukturen mit den vorhandenen Ressourcen wie Personal, Fahrzeuge, Werkstatt usw. zugreifen soll. Den Verkehrsvertrag für das elektrisch betriebene Netz Saale-Thüringen-Südharz will Abellio bis zum regulären Vertragsende im Dezember 2030 erfüllen. *roe*

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



## 23 Mireo-Triebzüge für Agilis-Netz Regensburg

**Nahverkehr** Siemens Mobility liefert 23 vierteilige Mireo-Züge für die Benex-Tochter Agilis. Die Züge für das Netz Regensburg/Donautal werden im Jahr 2024 ausgeliefert und sollen ab Dezember 2024 auf den Linien RE 50 Nürnberg–Regensburg–Plattling und RB 51 Neumarkt–Regensburg–Plattling zum Einsatz kommen.

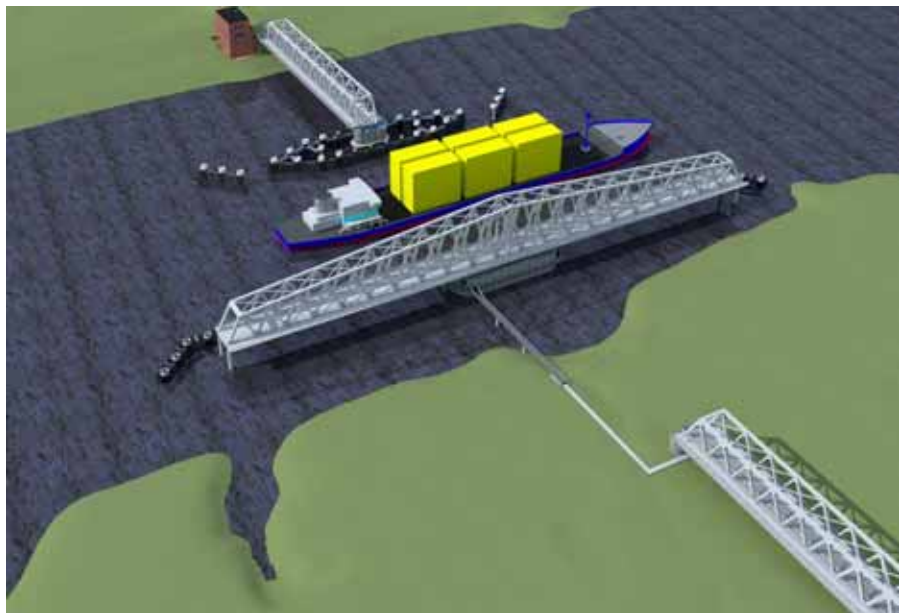
Um die Beschleunigung zu verbessern, hat Siemens eine Variante mit zwei zusätzlichen Antriebsachsen entwickelt. Aus Fahrgastsicht interessant ist, dass die Fahrzeuge die von Siemens Mobility entwickelte Hochfrequenz-Scheibenlösung erhalten, die den Mobilfunkempfang in Zügen deutlich verbessert. Ferner befindet sich an jedem Einstieg ein Mehrzweckbereich, der nicht durch Klappsitze eingeschränkt wird. *pm/roe*

## Neues Revisionszentrum von Stadler bei Berlin

**Fahrzeugindustrie** Der Fahrzeughersteller Stadler hat am 27. September sein neues Drehgestell-Revisionszentrum im brandenburgischen Schönwalde-Glien (am westlichen Berliner Autobahnring) eröffnet. Das Unternehmen hat dafür nach eigenen Angaben eine bestehende und ungenutzte Industriehalle mit einer Fläche von 11.900 Quadratmetern für die Revision, Reparatur, Modernisierung und Neufertigung von Drehgestellen und Fahrwerken umgebaut.

Laut Stadler werden dort schon seit Anfang 2021 Drehgestelle und Fahrwerke aller Art und Fahrzeugtypen auf einer reinen Revisionsfläche von 4300 Quadratmetern gereinigt, zerlegt und befundet, bevor sie nach einer umfassenden Überarbeitung wieder montiert werden. Das Portfolio des Service-Standorts umfasst zudem die Getriebeaufarbeitung sowie die Endmontage von neuen Drehgestellen.

Das direkt an das Revisionszentrum angeschlossene Logistikzentrum stellt auf 7400 Quadratmetern die Ersatzteilversorgung sicher. Der Standort Schönwalde-Glien sei damit zentrales Logistikzentrum für die deutschlandweite Ersatzteilversorgung der Instandhaltungswerkstätten mit Ersatzteilen. Stadler hat rund 10 Millionen Euro in die bestehende Infrastruktur investiert. *roe*



GRAFIK: ARGE FRIESENBRÜCKE

Die Hub-Drehbrücke ermöglicht eine breitere Durchfahrtöffnung als die alte Klappbrücke.

## BMVI: Neue Friesenbrücke soll 2024 in Betrieb gehen

**Infrastruktur** Die Bundesregierung ist zuversichtlich, dass die neue „Friesenbrücke“ über die Ems 2024 in Betrieb genommen werden kann. 2022 sollen die eigentlichen Bauarbeiten beginnen. Statt einer Klappbrücke wie früher ist nun eine Hub-Drehbrücke mit einem 145 Meter langen beweglichen Mittelteil geplant. Ein technisches Risiko bei dieser Lösung sieht das Bundesverkehrsministerium (BMVI) nicht, da es vergleichbare Brücken im Ausland bereits gebe.

Die Baukosten werden inklusive Risikozuschläge auf 125 Millionen Euro kalkuliert. Der Löwenanteil davon wird als Ersatzinvestition über die LuFV abgedeckt; das Land Niedersachsen, das unter

anderem wegen der Durchfahrtmöglichkeiten für Kreuzfahrtschiffe der Meyer-Werft auf einen breiteren Durchlass als bisher gedungen hatte, beteiligt sich mit 10,5 Millionen Euro.

Von der Versicherung des Schiffes, das 2015 mit der alten Friesenbrücke kollidiert war und sie dabei irreparabel beschädigt hatte, kommen lediglich 3,8 Millionen Euro Schadenersatz – die gesetzliche verlangte maximale Deckung betrug damals 4 Millionen Euro. Ursächlich für den Unfall waren letztendlich Missverständnisse zwischen Brückenwärter, Lotsen und Schiffsführung. Über die Friesenbrücke führt die Bahnverbindung von Leer nach Weener und Groningen. *roe*

## „Standi“ wird nach Bedarfsplanüberprüfung 2023 überarbeitet

**Infrastruktur** Länder, Kommunen und Nahverkehrsunternehmen müssen sich darauf einstellen, dass die standardisierte Bewertung („Standi“) nach der für Ende 2021 angekündigten Aktualisierung schon kurz nach 2023 erneut überarbeitet wird.

Das geht aus einer Antwort von Verkehrsstaatssekretär Enak Ferlemann auf eine Anfrage des Grünen-Verkehrsexperten Matthias Gastel hervor. „Nach derzeitiger Planung wird das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung verwen-

deten Wertansätze zeitlich so aktualisieren lassen, dass sie im Nachgang zur Überprüfung der drei Bedarfspläne für die Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße vorliegen“, schreibt Ferlemann. Die Untersuchungen zur Bedarfsplanüberprüfung (BPÜ) sollen laut BMVI 2023 abgeschlossen werden. „Nach dem Abschluss der BPÜ ist vorgesehen, eine Fortschreibung der Datenvorgaben, Kosten- und Wertansätze in der dann gültigen Version der standardisierten Bewertung vorzunehmen.“ Mit der „Standi“ werden zum Beispiel potenzielle GVFG-Projekte bewertet. *roe*

## Termine

**ITS World Congress**  
11.–15. Oktober 2021  
Hamburg  
itsworldcongress.com

**MES Expo – Mobility Electronics Suppliers**  
9.–11. November 2021  
Berlin  
www.mobility-electronics.de

**acoustex ABGESAGT**  
24.–25. November 2021  
Messe Dortmund  
www.acoustex.de

**Fachveranstaltung des Bundesverbandes Schienennahverkehr**  
16.–17. Februar 2022  
Fulda  
www.schienennahverkehr.de

**Hannover Messe 2022**  
25.–29. April 2022  
Hybridveranstaltung  
www.hannovermesse.de

**Bus2Bus**  
27.–28. April 2022  
Präsenzmesse, Berlin  
www.bus2bus.berlin

**Internationale Ausstellung Fahrwegtechnik**  
31. Mai–2. Juni 2022  
Münster  
www.iaf-messe.com

**VDV-Jahrestagung**  
20.–22. Juni 2022  
Frankfurt am Main  
www.vdv.de

**InnoTrans 2022**  
20.–23. September 2022  
Berlin  
www.innotrans.de

Weitere Terminhinweise:  
www.privatbahn-magazin.de  
www.zukunftsbranche-bahn.de

## Personalien

### Heftige Stimmenverluste für BMVI-Spitze

Die gesamte politische Führungsspitze des Bundesverkehrsministeriums (BMVI) musste bei der Bundestagswahl 2021 massive Stimmenverluste hinnehmen.



Am härtesten traf es Verkehrsstaatssekretär Enak Ferlemann, zugleich der Bahnbeauftragte der Bundesregierung: Er verlor sein seit 2009 gehaltenes Direktmandat im Wahlkreis Cuxhaven/Stade II an den 44-jährigen SPD-Konkurrenten Daniel Schneider. Während Ferlemann 2017 42,7 Prozent der Erststimmen erhielt, waren es jetzt nur noch 30,1 Prozent. Er zieht aber über die Landesliste trotzdem in den Bundestag ein.



Den prozentual größten Stimmenverlust musste Ressortchef Andreas Scheuer in seinem Wahlkreis Passau hinnehmen:

Er stürzte von 47,5 auf nur noch 30,7 Prozent ab, was aber trotzdem für das Direktmandat reicht.



Vergleichsweise glimpflich kam Verkehrsstaatssekretär Steffen Bilger davon: Er rutschte im Wahlkreis Ludwigsburg von 38,3 auf 29,5 Prozent ab und behält sein Direktmandat.

### Lydia Hüskens ist neue Verkehrsministerin in Magdeburg



Lydia Hüskens (FDP) ist seit 16. September neue Ministerin für Infrastruktur und Digitalisierung in Sachsen-Anhalt. Die studierte Historikerin war zuletzt seit 2015 Geschäftsführerin des Studentenwerks Halle. Zuvor war sie in verschiedenen Funktionen für das Umwelt- und das Wissenschaftsministerium in Magdeburg tätig.

Von 2002 bis 2011 und seit 2021 ist sie Mitglied des Landtags für die FDP. Sie ist außerdem FDP-Landesvorsitzende.

### Franz Steiger ist neuer CFO der Schweizerischen Bundesbahnen



Franz Steiger ist seit dem 15. September 2021 Chief Financial Officer (CFO) der SBB und Mitglied der Konzernleitung. Er folgt auf Christoph Hammer, der die SBB auf eigenen Wunsch verlässt. Steiger leitete zuletzt seit 2017 den Bereich Finanzen bei SBB Immobilien. Er hat einen Abschluss als eidgenössisch diplomierter Experte in Rechnungslegung und Controlling, einen Executive Master in Corporate Finance und einen Executive MBA der Uni Zürich.

### Astrid Schnidrig wird neue BLS-Finanzchefin



Astrid Schnidrig wird Anfang 2022 neuer Chief Financial Officer (CFO) der BLS AG. Sie folgt auf Luca Baroni, der zu Ende

Juli 2021 zurückgetreten ist. Schnidrig ist seit September 2020 Finanzchefin von Swissfillon in Visp, einem Start-up-Unternehmen in der Pharmabranche. Zuvor war sie 20 Jahre lang im Bereich Finanzen und Controlling beim Chemie- und Pharmaunternehmen Lonza in Visp und Basel tätig. Sie hat an der Akademikergemeinschaft für Erwachsenenbildung (AKAD) in Bern Betriebswirtschaft studiert und sich in Unternehmensführung weitergebildet.

### Staatssekretärin Tamara Zieschang hat BMVI verlassen



Tamara Zieschang, beamtete Staatssekretärin im Bundesverkehrsministerium, hat ihren Posten zum 16. September aufgegeben, um neue Innenministerin in Sachsen-Anhalt zu werden. Zieschang war erst 2019 ins Ministerium gekommen.

## 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.)