

- Abbau beim Nacht- und Güterverkehr (S. II)
- Milliardengrab Stuttgart 21 (S. III)
- Versuch der Teilprivatisierung (S. IV)

Alternativer Geschäftsbericht der DB AG 2015/16

Editorial

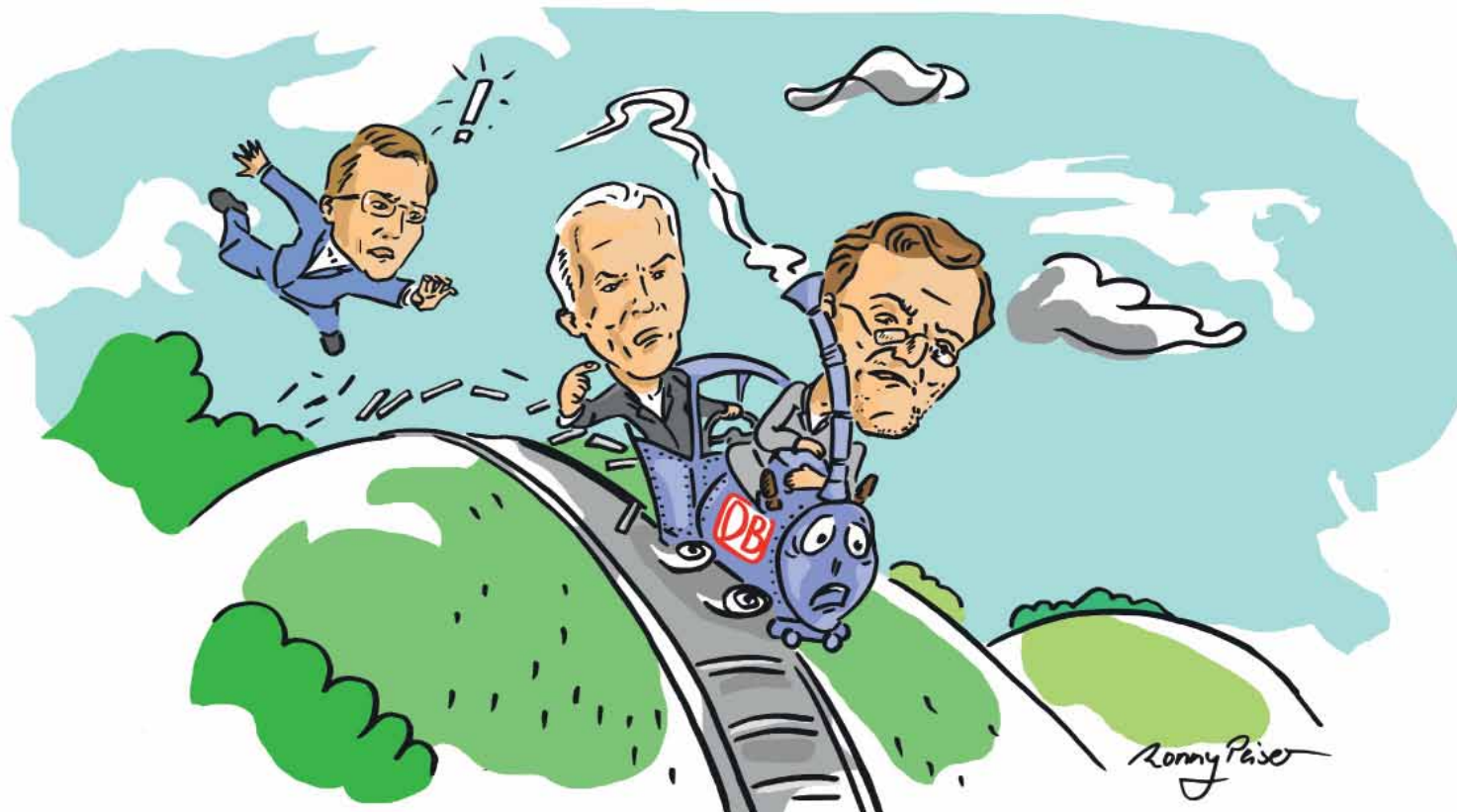
von Monika Lege

Eine neue Privatisierungswelle schwappt auf die Verkehrsinfrastruktur zu. Bund und Länder verhandeln über eine Bundesfernstraßengesellschaft, die Bau und Betrieb von Autobahnen und Bundesstraßen zentralisieren und die Beteiligung privater Investoren ermöglichen soll. Wir finden: Das ist eine tolle Idee – unter der Bedingung, dass der zukünftige Chef der Deutschen Autobahn AG, nennen wir ihn Bob, Mehorns Rezepte zur Schrumpfung der Eisenbahn nachkocht: Mehorn strich den Interregio aus dem Netz. Also sperrt Bob als Erstes die Bundesstraßen. Mehorn ließ Weichen und Nebengleise abbauen. Also streicht Bob jedes zweite Autobahnkreuz. Statt Bahnhöfen legt Bob Abfahrten, Raststätten und Parkplätze still. Schäden am Gleis ließ die DB AG nicht für teuer Geld beheben, sondern viele Langsamfahrstellen brachten Ruhe in den Schienenverkehr. Für Bob heißt das: Wo Schlaglöcher sind, gilt Tempo 30. Bröseln die Brücke, reduziert Tempo 60 das Verkehrsaufkommen. Geld gespart, Laster vom Pflaster! Schwierig wird für Bob, die Verwirrung und Vervielfachung der DB-Fahrpreise auf die Straße zu übertragen. Eine intelligente Maut? Oder doch lieber eine Mautlotterie, mit Flexi-, Schnupper- und Schnäppchenpreisen? Linke Spur für Premium-Kunden, rechte Spur für's preissensible Segment. Ach, und im ganz großen Stil steigt Bob natürlich in den Schienenverkehr ein und verbubelt dort die Profite aus der Maut. Ja, so gesehen, wäre die Deutsche Autobahn AG eine prima Idee für weniger Straße und mehr Schiene. Und nun im Ernst: Im Verkehrssektor stiegen die Treibhausgasemissionen im letzten abgeschlossenen Messjahr (2014) um 1,2 Prozent auf 161 Millionen Tonnen Kohlendioxid. Das ist ein Fünftel der nationalen Kohlendioxid-Emissionen. Verantwortlich dafür ist der wachsende Straßenverkehr. Das Aktionsprogramm Klimaschutz der Bundesregierung zielt auf minus 40 Prozent der nationalen Kohlendioxid-Emissionen bis 2020 gegenüber 1990. Damals waren es 1.248 Millionen Tonnen Kohlendioxid, 2014 sind es noch 901 Tonnen. Trotz Industrieabbau im Osten gingen die Treibhausgasemissionen in 24 Jahren nur um ein Viertel zurück. Nun will die Bundesregierung in nur sechs Jahren weitere 15 Prozent einsparen. Das geht nicht ohne weniger Straßen- und Flugverkehr sowie Verlagerung auf die Schiene. E-Mobilität ist auf der Schiene viel effizienter als auf der Straße. Leider ist der Mehornsche Straßenkahl-schlag nur geträumt. Einer klimagerechten Verkehrswende stünde die Deutsche Autobahn AG genauso im Weg wie eine auf Schienenabbau gepolte Deutsche Bahn AG. Sie würde einseitig Straßenbau fördern. Wird sie privatrechtlich mit dem Ziel möglichst hoher Rendite betrieben, ist ihr unmittelbares Interesse möglichst viel Auto- und Lkw-Verkehr. Doch das Rückgrat postfossiler Mobilität und einer fairen Grundversorgung mit Mobilität für Alle ist die Schiene.

Bündnis Bahn für Alle

Die folgenden Organisationen sind Mitglied des Bündnisses Bahn für Alle: Attac, Bahn von unten, BUND, Bundesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz, Bürgerbahn statt Börsenbahn, Gemeingut in BürgerInnenhand, Gewerkschaft Nahrung, Genuss, Gaststätten (NGG), Grüne Jugend, GRÜNE LIGA, IG Metall, Jusos in der SPD, Linksjugend Solid, NaturFreunde Deutschlands, Pro Bahn Berlin-Brandenburg, Pro Bahn Hessen, Robin Wood, Sozialistische Jugend Deutschlands – Die Falken, Umkehr, VCD Brandenburg und Ver.di.

Monika Lege & Bernhard Knierim



Schienenabbaukonzern Deutsche Bahn

Die DB AG braucht einen Vorstand, der Eisenbahn kann und will

Die Deutsche Bahn AG wird zur Bilanzpressekonzferenz am 16. März 2016 für das Geschäftsjahr 2015 erstmals wieder einen Verlust ausweisen, und der fällt gleich happig aus: 1,3 Milliarden Euro waren es zur Sitzung des Aufsichtsrates im Dezember. Der Konzern ist in einer tiefen Krise. 1994 wurden Bundesbahn und Reichsbahn auf Staatskosten entschuldet und als bundeseigene AG privatrechtlich verfasst. Die hat inzwischen 20 Milliarden Euro neue Schulden angehäuft und bekommt für Regionalverkehr und Infrastruktur nicht weniger Zuschüsse als ihre öffentlich-rechtlichen Vorläufer. Von volkswirtschaftlicher Effizienz durch privatrechtliche Verfassung kann also nicht die Rede sein.

Wenn DB-Vorstand Grube erklären soll, wo der Hase im Pfeffer liegt, scheint seit seinem Amtsantritt 2009 der ganz normale Eisenbahnbetrieb das Problem zu sein: Es gibt Wetter – besonders viel davon im Sommer und im Winter. Es gibt Beschäftigte, die streiken, krank oder im Urlaub sind. Es gibt Züge und Schienen, die altern und kaputtgehen. Es gibt hohe Benzinpreise, die auf die Energiekosten schlagen, und niedrige Benzinpreise, bei denen die Fahrgäste wegbleiben. Nun gibt es auch noch Fernbusse. Zwar betreibt die DB diese auch selbst, trotzdem reagierte sie auf die Konkurrenz der Busse komplett unvorbereitet.

Die Bilanzen widerlegen Grubes Ursachenanalyse seit Jahren: Große Summen gaben er und sein Vorgänger Mehorn für den Kauf bahnfremder Logistik aus. Mit Bussen, Lkw, Schiffen und Flugzeugen auf der ganzen Welt macht die DB AG zwar viel Umsatz, im letzten Geschäftsjahr sogar erneut mehr als mit dem inländischen Schienenverkehr. Aber sie erzielt nur ein Viertel ihres Gewinns mit der globalen Logistik und Arriva. Drei Viertel des Gewinns »verdient« die DB AG mit ihrer angeblichen Problemzone inländischer Eisenbahnbetrieb. Verbal gelobte Grube, sich auf das »Brot- und Buttergeschäft« eines Bahnunternehmens zu konzentrieren. Praktisch ist der Umsatzanteil von Güterbahn, Personennah- und Fernverkehr unter seiner Ägide wie bei seinem Vorgänger kontinuierlich geschrumpft. Und das bedeutet, dass sich auch die Aufmerksamkeit des Managements immer mehr auf das Ausland richtet. Seit Sommer 2015 spricht Grube von einem Konzernumbau. Hinter dem »Umbau« verbirgt sich allerdings ein weiterer Abbau von Schienenverkehr.

Aus dem Betrieb der Zuggattung Nachtzug – im Sinne von Schlaf- und Liegewagen – will sich die DB spätestens im Dezember 2016 komplett zurückziehen. Es werden zwar noch einzelne Nachtzüge durch Deutschland fahren, aber diese werden von der Russischen Staatsbahn oder der Österreichischen Bundesbahn betrieben. Als Begründung bemüht der DB-Vorstand ein zweistelliges Millionen-defizit – trotz guter Nachfrage – und veraltetes Wagenmaterial. Selbst Mitarbeiter aus der zweiten Reihe der Führungsetage sehen, dass diese Argumentation nicht ausreicht, um einen weiteren Stützpfiler aus dem Gesamtsystem Schiene herauszuberechnen (siehe S. II).

Bei der **Güterbahn** sollen noch mehr Gleisanschlüsse abgebaut und noch mehr Leute entlassen werden. Damit die kontinuierliche Schrumpfung weniger auffällt, hat das Kind einen neuen Namen bekommen: Aus DB Schenker Rail wird (wieder) DB Cargo. Nomen est omen – im Namen hat das DB-Management die Schiene (Rail) in ihrer Logistiksparte schon abgeschafft. Statt Einbindung in intermodale Transportketten wird die inländische Güterbahn noch stärker von der zum Teilverkauf aufgerüsteten DB Schenker Logistics abgegrenzt (siehe S. II).

Beim **Personenfernverkehr** ist die im März 2015 angekündigte »größte Kundenoffensive in der Geschichte des DB Fernverkehrs« dagegen bisher nicht materiell unterfüttert: Weder gibt es auf absehbare Zeit genügend Züge, um die erst vor einigen Jahren stillgelegten IC-Linien nun wieder aufzunehmen, noch reicht das Personal dazu aus. Ohnehin sind die Pläne reichlich langfristig und zu wenig ambitioniert, um den angekündigten Qualitätssprung im Bahnverkehr zu rechtfertigen. Und die bestehende Qualität lässt derweil weiter zu wünschen übrig: Noch immer fallen zu viele Züge aus, sind verspätet oder fahren mit defekten Toiletten, Türen und Bordrestaurants durchs Land. Und auch das immer wieder angekündigte durchgehende WLAN im Zug für alle existiert bisher nur in der Welt der Ankündigungen.

Sogar beim **Nahverkehr** – bis vor wenigen Jahren aufgrund der staatlichen Regionalisierungsmittel die Gewinnmaschine des Konzerns – sieht es alles andere als rosig aus: Die DB verliert immer mehr Ausschreibungen an die Konkurrenz. Doch auch wo sie den Zuschlag erhält, winken lange nicht mehr die saftigen Gewinne wie bei den Exklusivverträgen, die die DB besonders zu Mehorns

Zeiten unter oft zwielichtigen Bedingungen abschloss.

In Beton gegossenes Symbol dieser verfehlten Bahnpolitik ist **Stuttgart 21**. Aus acht unterirdischen Durchgangsgleisen, die ein Zug in einer Richtung befährt, lässt sich zwar ein schöner Dreisatz mit 16 oberirdischen Kopfgleisen, die ein Zug in zwei Richtungen befährt (rein und wieder raus) bilden, und es kommt das Gleiche raus. Doch wer so rechnet, hat keine Ahnung vom Eisenbahnbetrieb. Trotzdem werden weiterhin Milliarden in ein Projekt versenkt, das Schienenkapazitäten abbaut und einem zukünftigen Taktverkehr im Weg steht (siehe S. III).

Beim Konzernumbau wird also auf der einen Seite weiter am inländischen Eisenbahnbetrieb gesägt. Auf der anderen Seite soll die Bedeutung der internationalen, nicht-schienegebundenen Logistik weiter wachsen. Der DB-Vorstand verhandelt mit der Bundesregierung über eine **Teilprivatisierung** der europäischen Bustochter Arriva, von Grube 2010 für die Rekordsumme von fast drei Milliarden Euro gekauft. Außerdem steht der Teilverkauf von DB Schenker Logistics, dem weltweiten Frachtgeschäft zu Lande, auf dem Wasser und in der Luft, auf der Agenda. Geplant ist allerdings kein vollständiger Verkauf, mit dem sich Geld für einen besseren Eisenbahnbetrieb generieren ließe. Grube will stattdessen einen Teilverkauf, mit dem privates Kapital am bisher bundeseigenen Konzern teilhätte. Doch auch aufgrund der hartnäckigen Warnungen von Bahn für Alle scheiterten bereits drei Versuche, den Teilverkauf durch den DB-Aufsichtsrat zu bringen (siehe S. IV).

Die formelle Privatisierung der Bahn im Jahr 1994 hat einen guten, zuverlässigen und bezahlbaren bundesweiten Eisenbahnbetrieb dem Gewinnziel untergeordnet. Statt diesen Prozess weiter voranzutreiben, ist es an der Zeit, die Deutsche Bahn wieder auf das Gemeinwohl zu verpflichten. Das heißt: Güter auf die Schiene. Faire Preise auch für Tickets ohne Zugbindung. Nachtzüge. Taktfahrplan statt Prestigeprojekte. Ausstieg aus Stuttgart 21.

Grubes Vertrag läuft Ende 2017 aus. Noch gilt sein Vize Kefer als aussichtsreichster Nachfolger, vor Grubes Kronprinz Pofalla. Aber von beiden ist kein Kurswechsel zu erwarten. An die Spitze des Unternehmens Deutsche Bahn AG gehört stattdessen endlich wieder eine Person, die Eisenbahn kann und will.

Geld her – Grubes letzter Versuch

Der geplante Teilverkauf von DB Arriva und Schenker Logistics

Dreimal ist Bahnchef Grube inzwischen mit seinem Anliegen gescheitert, sich vom Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG grünes Licht für einen Teilverkauf der international tätigen Unternehmenstochter DB Arriva und DB Schenker Logistics zu holen. Arriva betreibt Personenverkehr hauptsächlich mit Bussen, zum kleineren Teil auch mit Zügen. Schenker Logistics transportiert Güter per Schiff, Flugzeug und Lkw. Grube will damit dringend benötigtes Geld einnehmen, da die DB AG mit bald 20 Milliarden Euro Schulden in immer schwierigeres Fahrwasser kommt. Bei den Sitzungen im Juli und Dezember 2015 wurde der Punkt vertagt. Die im Februar anberaumte Sondersitzung des Aufsichtsrates fiel ganz aus. Angeblich gibt es Differenzen zwischen der DB und ihrem Eigentümer, dem Bund, wer von beiden denn wieviel von den Erlösen bekäme und ob überhaupt beide etwas abbekämen. Wie beim von Grubes Vorgänger Mehdorn geplanten Bahnbörsengang ging es nur um das WIE, nicht aber um das OB einer Teilprivatisierung. 2008 hat

sich die Große Koalition eine blutige Nase geholt, weil sie die vielen berechtigten Einwände gegen eine Teilprivatisierung der DB ignorierte. Diesmal scheinen die Warnungen von Bahn für Alle in den Reihen der Gewerkschaften und Sozialdemokratie früher zu fruchten: Im Sommer 2015 hat Bahn für Alle als Erste analysiert, wie der von Grube favorisierte Teilverkauf der internationalen Logistik zu einem Einstieg privater Anteilseigner am bisher bundeseigenen Unternehmen Deutsche Bahn AG missbraucht werden kann. Denn Grube will sich nicht etwa vollständig von dem europaweiten Busunternehmen Arriva und dem globalen Lkw-, Schiffs- und Luftfrachtbetreiber Schenker Logistics trennen, um so dringend benötigte Investitionen für den inländischen Schienenverkehr zu finanzieren. Im Gegenteil, er will Minderheitsanteile verkaufen und so private Aktionäre in das internationale, nicht-schienegebundene Geschäft hereinholen. DB-Finanzvorstand Lutz erklärte den Plan eigentümlich verschwitzt: »Die zwei hübschesten Töchter, die wir ha-

ben, sollen in der Familie bleiben.« Den Konzern Arriva hatte Grube im Spätsommer 2010 für die Rekordsumme von 2,8 Milliarden Euro gekauft. Es war die größte Übernahme in der Geschichte der Deutschen Bahn. Grube, der Mehdorn mit dem Versprechen ablöste, er werde sich auf das »Brot- und Buttergeschäft« konzentrieren, toppte damit die globale Einkaufstour seines Vorgängers. Schenker gehört schon seit 2002 wieder zur DB, nachdem die Bundesbahn das Unternehmen 1991 verkauft hatte. 2006 kaufte Mehdorn zudem für 1,1 Milliarden Euro den US-amerikanischen Logistiker Bax Global und verwirklichte damit vorübergehend seinen Traum vom weltgrößten Logistiker. Kurz vor seinem erzwungenen Rücktritt 2009 sortierte Mehdorn die Sparte neu. Aus DB Schenker wurden Schenker Logistics und – sauber getrennt und kaputtgespart (siehe Seite II dieser Beilage) – der inländische Schienengüterverkehr namens DB Schenker Rail. Grube begründet seinen Plan für einen Teilverkauf von Arriva und Schenker Logistics damit, dass die

DB AG dringend »frisches Geld« braucht. Im Oktober 2015 und Februar 2016 ließ das Unternehmen Anleihen im Wert von mehr als einer Milliarde Euro ausgeben und demonstriert damit eindrücklich ihren Finanzbedarf. Als bundeseigenes Unternehmen zahlt die DB AG sehr niedrige Zinsen für ihre Anleihen. Warum also leiht sich die DB AG nicht das benötigte Geld? Bahnchef Grube erwartet ein größeres Interesse potenzieller Geldgeber an einer Minderheitsbeteiligung, weil sie dann mit deutlich mehr Rendite rechnen können als bei Anleihen. Er argumentiert nicht im Interesse des Eigentümers und des Gemeinwohls, sondern redet einer Umverteilung von Gemeingut in private Hände das Wort. Nicht zuletzt kaschiert ein »Umbau« genannter Teilverkauf das Scheitern des Bahnvorstands besser als ein Haufen neuer Schulden. Vieles spricht gegen Grubes geplante Minderheitsbeteiligung, vor allem zwei Gründe sprechen dafür, dass der Staatskonzern Deutsche Bahn seine Tochtergesellschaften Arriva und Schenker Logistics mehrheit-

lich oder vollständig verkauft. Erstens haben beide verschwindend wenig mit einem funktionierenden inländischen Eisenbahnbetrieb zu tun. Würden die von der DB-Spitze viel beschworenen Transportketten im Güterverkehr aufgehen, dürfte das Ergebnis der Konzernsparte Schienengüterverkehr nicht so dramatisch schlecht sein, wie es ist. Zweitens erwirtschaften beide keine ausreichenden Gewinne, um ihre Kapitalkosten zu decken, bergen aber angesichts internationaler Krisen große Risiken für den Gesamtkonzern. Mit den Einnahmen könnte die DB ihre Schuldenlast reduzieren. Und sie könnte davon endlich das Schienennetz sanieren, Engpässe beseitigen und ausreichend Eisenbahnerinnen und Eisenbahner für einen zeitgemäßen Mobilitäts-Dienstleister einstellen. Die DB muss sich auf ihr Kerngeschäft besinnen und die Aufmerksamkeit des Managements auf das Sachziel eines Eisenbahnunternehmens richten. Internationale Logistik und Busse in anderen Ländern gehört nicht dazu.

Monika Lege

Wer ist Bahn für Alle und warum machen wir den 9. Alternativen Geschäftsbericht Deutsche Bahn AG?

Der Alternative Geschäftsbericht der Deutschen Bahn AG erscheint heute bereits zum neunten Mal als kritische Auseinandersetzung mit der Jahresbilanz des Unternehmens – und zum dritten Mal als Beilage zur taz. Erstellt und finanziert wird dieser Bericht vom Bündnis Bahn für Alle.

Bahn für Alle wurde 2005 gegründet – als Reaktion auf die erklärte Absicht der zunächst rot-grünen Bundesregierung, dann der Bundesregierung einer Großen Koalition, die DB AG zu privatisieren (»Börsengang«). Geplatzt ist dieser Plan am 9. Oktober 2008, als der Börsenprospekt schon gedruckt

war und die Börsenemission noch im gleichen Monat terminiert war. Doch die vier Konsortialbanken, die den Bahn-Börsengang managen sollten, waren tief in die Lehman-Pleite und die nachfolgende größte Finanzkrise seit 1929 involviert. Politisch war von der Merkelgeführten Großen Koalition nicht

mehr vermittelbar, das sichere öffentliche Anlagevermögen Bahn von diesen Banken in zweifelhafte Wertpapiere umwandeln zu lassen. Der Preis für das jahrelange Fahren auf Verschleiß, um die Bilanz für die Börse aufzuhübschen, war hoch. Bahn für Alle deckte auf, dass der ICE-Achsenbruch vom 8. Juli 2008 in Köln kein Einzelfall war, sondern die Radsatzwellen mehrerer Baureihen von ICE-Hochgeschwindigkeitszügen nicht dauerhaft sind. Nach 2008 gab es dennoch keinen Kurswechsel in der Geschäftspolitik der DB AG. Abbau und Kahlschlag bei der inländischen Schieneninfrastruktur auf der einen Seite, Prestigeprojekte ohne verkehrlichen Nutzen und teure Zukäufe bahnfremder Unternehmen weltweit auf der anderen. Im Sommer 2015 intervenierte Bahn für Alle, als der DB-Vorstand versuchte, in der parlamentarischen Sommerpause den Einstieg privater Anteilseigner in den Konzern zu ermöglichen statt bahnfremde Sparten zu verkaufen. Bahn für Alle setzt sich für eine verbesserte Bahn in öffentlicher Hand ein und wendet sich gegen jede Bahnprivatisierung. Das Netzwerk arbeitet als Zusammenschluss von 21 Organisationen aus Globalisierungskritik, Umweltschutz, politi-

scher Jugendarbeit, Gewerkschaften und Fahrgastverbänden. Die folgenden Organisationen sind Mitglied von Bahn für Alle: Attac, Bahn von unten in der EVG, BUND, Bundesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz, Bürgerbahn statt Börsenbahn, Gemeingut in BürgerInnenhand, Gewerkschaft Nahrung, Genuss, Gaststätten (NGG), Grüne Jugend, GRÜNE LIGA, IG Metall, Jusos in der SPD, Linksjugend Solid, NaturFreunde Deutschlands, Pro Bahn Berlin-Brandenburg, Pro Bahn Hessen, Robin Wood, Sozialistische Jugend Deutschlands – Die Falken, Umkehr e.V., VCD Brandenburg und Ver.di. Diese Publikation wird ausschließlich aus Spenden von Bahn für Alle und vielen weiteren Spenderinnen und Spendern finanziert. Wir sind dringend auf zusätzliche Spenden angewiesen, um unsere Arbeit fortzusetzen. Wenn Sie den Abschnitt unten einsenden, bekommen Sie ab einer Spende von 10 Euro eine abzugsfähige Spendenquittung zugesandt. Oder Sie spenden direkt auf unser Konto: GRÜNE LIGA, IBAN: DE61 4306 0967 8025 6769 00 (GLS Bank, BIC: GENODEM1GLS); Betreff: »Bahn für Alle, Sonderzeitung«.



Rückmeldecoupon

bitte per Post an Bahn für Alle, c/o GRÜNE LIGA e.V., Greifswalder Str. 4, 10405 Berlin
per Fax an 030 - 204 44 68 oder per Mail an info@bahn-fuer-alle.de

Ja, ich möchte die Bahn-Kampagne unterstützen. Ich erteile eine Einzugsermächtigung und ein SEPA-Lastschriftmandat an: GRÜNE LIGA e.V. – Netzwerk ökologischer Bewegungen, Greifswalder Straße 4, 10405 Berlin
Gläubiger-ID-Nummer: DE75ZZZ00000444819, Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.
Ich ermächtige die GRÜNE LIGA e.V., von meinem Konto den u.g. Betrag einmalig mittels SEPA-Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der GRÜNEN LIGA e.V. auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Mir ist bekannt, dass ich innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrags verlangen kann. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen. Das Mandat gilt einmalig für den unten genannten Betrag. Die Mandatsreferenz-Nr. wird dem Kontoinhaber mit einer separaten Ankündigung über den Einzug des Lastschriftbetrages mitgeteilt.

Ich spende _____ Euro. Datum/Unterschrift: _____

Kontoinhaber/in: _____ Name: _____

IBAN: _____ Straße: _____

BIC: _____ PLZ/Ort: _____

Bank: _____ E-Mail: _____

Impressum

Einmalige Veröffentlichung des Bündnisses Bahn für Alle als Beilage in der taz am 15.3.2016 sowie als Sonderdruck.

V.i.S.d.P: Bernhard Knierim, Choriner Str. 6, 10119 Berlin

Texte und Redaktion: Monika Lege, Bernhard Knierim

Lektorat: Katrin Kusche

Bildredaktion: Monika Lege, Bernhard Knierim

Karikatur auf Seite I: Ronny Peiser

Illustration auf Seite II/III: Peter Gierhardt

Foto auf Seite IV: Jürgen Mumme (Robin Wood)

Layout: Bernhard Knierim

Nachbestellung von Exemplaren: Bahn für Alle, c/o GRÜNE LIGA e.V., Greifswalder Str. 4, 10405 Berlin oder direkt im Webshop der GRÜNEN LIGA: <http://www.grueneliga.de/verkehr-110.html>