



Eau d'Hotel

Alte Bücher, frische Wäsche oder Kokosnussonnenöl – wonach es in ihren Räumen riecht, überlassen große Gasthäuser nicht dem Zufall **Seite 28**

WEEKEND Agenda

www.ftd.de/agenda



Eine Trasse für sich

Während die Lokführergewerkschaft mal wieder mehr Lohn fordert, hält eine Frau am alten Eisenbahnerethos fest: Barbara Pirch transportiert Güter auf eigene Rechnung – als Deutschlands kleinstes Bahnunternehmen

Matthias Oden, Ingolstadt

Kratzer, verdammt hässliche Kratzer. Barbara Pirch steht zwischen den Gleisen, startt die Lok an und kann es nicht fassen. Über die ganze rechte Flanke zieht sich ein Aderngeflecht fingerdicker Schründen, in den ozeanblauen Lack von den Ästen gerissen, die gestutzt hätten sein sollen und doch weit ins Gleisbett hineinragen. Eben noch stand Pirch vergnügt hinter dem Führerstand, jetzt greift sie grollend zum Telefon. „Die Sträucher wachsen hier bis in die Gleismitte“, sagt sie, die Stimme ein Fauchen. „Jemand hat die vergessen zu beschneiden.“ Pirchs Pferdeschwanz wippt ungeduldig, während sie die teilnahmslos genuschelte Antwort der Fahrdienstleitung abwartet, dann bricht es aus ihr heraus. „Ist mir egal, ob da gerade schon einer durchgefahren ist! Klar hat der nichts gemeldet! Der fährt eine Lok, die ihm nicht gehört und die in einem halben Jahr ohnehin verschrottet wird. Das hier ist meine Lok!“

Ihre Lok. Rund 7000 Lokomotiven sind in Deutschland in Betrieb, Barbara Pirch gehören zwei davon. Seit 1994 ist das Schienennetz auch für private Unternehmen geöffnet, aber die Bahn bleibt der unangefochtene Platzhirsch. DB – das ist die Kennung, unter der das Netz verwaltet, der überwältigende Teil aller Züge durch Deutschland gefahren wird. Die anderen Anbieter: ein paar Nahverkehrsbetriebe, eine Handvoll Logistikunternehmen mit kleinen Waggonflottillen. Und dann, unten an der Spitze dieser kopfstehenden Pyramide, ist da noch Barbara Pirch. Allein. Die eine

E-Lok hält sie zur Reserve in der Hinterhand, mit der anderen bringt sie für ihre Auftraggeber Güterzüge ans Ziel. Sie arbeitet auf der Lok, sie schläft in der Lok. Die Lok ist, das sagt sie selbst, ihr Zuhause. Pirch ist Deutschlands kleinstes Eisenbahnunternehmen.

„Was ich mache, würden wahrscheinlich nicht sehr viele machen“, sagt sie. Ihr Leben ist eines auf Abruf, ohne Komfort und Planungssicherheit, aber mit langen, einsamen Tagen und harter körperlicher Arbeit. In Ingolstadt hat sie ihr Büro, dort stehen die Loks, wenn sie nicht unterwegs sind. Rail4U nennt sie ihr Unternehmen, denn Pirch kann man mieten. Ein Anruf, und sie ist unterwegs, um für andere Waggons von A nach B zu bringen. Autos, Öl, Holz, Container – völlig egal, Pirch steigt auf ihre Lok und fährt los. Andere Lokführer mögen streiken oder nicht, sie macht ihren eigenen Fahrplan. Selten weiß sie, was der Tag bringen, wo sie am Ende ihren Schlafsack ausrollen wird, um sich auf dem Boden des Führerhauses schlafen zu legen. Eine Nomadin der Schiene, die Einzige ihrer Art. „Ich mache das, weil ich es will“, sagt sie.

Dieses Mal fährt sie Kesselwagen für eine Raffinerie im oberbayerischen Münchsmünster. Spät ist sie am Vorabend in Mannheim eingetroffen und hat dort den leeren Zug in Empfang genommen: 19 dreckstarrende Waggons, abgestellt auf einem einsamen Gleis inmitten der Schienenwüste eines der größten Güterbahnhöfe Europas. Im matten Sternenschein ist sie wieder und wieder die dunkle Kolonne abgegangen, rund 320 Meter pro Strecke, und hat die Bremsen überprüft, die Kupplungen gesichert und die Wagenreihung protokolliert.

Die Nacht auf der Isomatte im Führerhaus: kurz, wie so oft. Um 5 Uhr war sie wieder auf den Beinen. Dampfgrau kam der Morgen, jetzt ist es sonnig, aber kühl, ein Wintertag, der bereits nach Frühling schmeckt. Raureif liegt auf der Welt und hebt sich hier und da in dicken Nebelfeldern. Die Lok fährt durch Weiß. Für Pirch sind es Momente wie dieser, in denen sie für die Härten ihrer Arbeit entlohnt wird: unwirklich, ein Stück weit entrückt, frei. Wenn da nur die Sache mit den Kratzern nicht wäre.

60 000 Euro hat sie im Sommer für die neue Lackierung ausgegeben. „Mit ist es wichtig, dass ich den Kunden mit einem anständigen Fahrzeug bediene“, sagt sie. „Das ist jetzt schon sehr ärgerlich.“ Die Lok ist Pirchs Arbeitsplatz, ihr Kapital und ihre Visitenkarte zugleich. Manche Aufträge hat sie nur ihrerwegen bekommen: weil Pirch auffällt, wenn sie unterwegs ist.

Die Lok, die sie fährt, ist eine E94. Ab 1940 gebaut, um die schweren Güterzüge für den Kriegspartnern Italien über die Alpen zu heben, ist die E94 ein stählernes Monstrum, 6000 PS stark, 123 Tonnen reine Motorkraft. Nach dem Krieg zogen die Loks dieser Baureihe Deutschland in den Aufschwung, und es war in dieser Zeit, dass man ihnen den Namen „Eisenschwein“ verpasste. Nichts Schönes ist an ihnen: ungeschlachte Arbeitstiere, ganz auf Leistung getrimmt, kantig. Heute fahren nur noch drei von ihnen auf deutschen Schienen – deshalb sind Eisenbahnenthusiasten zu Pirchs ständigen Begleitern geworden. Wo immer sie unterwegs ist, geben die Fahrdienstleitungen ihre Route weiter. Und so stehen Trainspotter auf Brücken und Feldern, an Bahnhöfen und Gleisübergängen, war-

Lok and Roll



Frau im Führerstand: Barbara Pirch steuert ihre alte E94-Elektrolokomotive (o.) samt Güterwaggons kreuz und quer durch Deutschland. Nicht nur zum Bedienen des schweren Handrads (u.) braucht sie dabei viel Muskelkraft.

ten und machen Fotos von Pirch und ihrer Lok – das Internet ist voll von diesen Bildern.

Was die Bilder nicht zeigen: die Grenzen der Romantik. Es ist mühselig, eine E94 zu fahren. Der permanente Geruch nach Maschine, nach Öl und Schmiere – geschenkt. Aber wenn die kleine, stämmige Frau der Lokomotive ihren Willen aufzwingt, braucht sie ihren ganzen Körper. Bei jeder Bremsung, jeder Beschleunigung stemmt sie sich im Stehen gegen Hebel, dreht Handräder, kurbelt, drückt Knöpfe, tritt Pedale. Wieder und wieder; die Griffe blankgewetztes Messing und Stahl. Im ICE mag ein Klicken auf einen Kippschalter genügen. Für das Eisenschwein braucht man Bizeps.

Dazu kommt der Lärm. Sechs Motoren brüllen im Gleichklang, ihr Dröhnen vibriert sich bis in die Knochen hinein. Es pfeift und es zischt, und wenn die Verbindung schlecht ist, dann beendet das Funkgerät seine Übertragung mit beinahe schmerzhaftem Schnalzen. „Mitunter“, sagt Pirch, „ist es anstrengend.“

Dass sie eine solche Lok fährt, ist kein Zufall. Es hat viel damit zu tun, wie sie ihre Arbeit begreift. „Lokführer“, sagt sie, „das ist kein Job, das ist ein Beruf.“ Und ein Beruf ist eine Berufung. So ist sie aufgewachsen.

Sie kommt 1966 in Düsseldorf zur Welt, der Vater ist Oberrangiermeister, der Fahrplan der Bahn taktet das Leben im Elternhaus durch. „Wenn ich nach Hause kam, hieß es oft: Schhh, der Papa hat heute Nachtdienst“, sagt sie. Es stört sie nicht, „denn ich wusste seit meinem vierten Lebensjahr, dass ich

Fortsetzung auf Seite 26

Fortsetzung von Seite 25

auch zur Bahn will". Sie macht eine Schlosser- ausbildung bei Bayer, der Vater sagt, sie solle dabei bleiben: Da könne sie wenigstens anständig verdienen. Für die Tochter kommt das nicht infrage. Sie wächst in eine Familie hinein, die viel größer ist als der Verwandtenkreis. Es ist die der Eisenbahner.

Von all den Arbeitermilieus, die die Industrialisierung in Deutschland hervorgebracht hat, war kaum eines so stark von innerem Zusammenhalt geprägt wie das ihre. Ohne die Bahn und jene, die sie fahren, liegen die Fabriken still, bleiben die Öfen kalt und die Mäuler hungrig. Wenn sie streiken, bricht in Deutschland das Chaos aus – bis heute hat sich daran nicht viel geändert. So viel Macht schweißst zusammen: Über viele Jahrzehnte bilden die Eisenbahner ihren eigenen, gewerkschaftlich durchorganisierten Kosmos. Also folgt Pirch dem Vater, geht zur Bahn und wird Lokführerin. Es ist eine Männerwelt, aber Probleme, sagt sie, gab es nie. Eisenbahner bleibt Eisenbahner.

Der ideologische Überbau verblasst zwar mit der Zeit, der Lokführer wird zum Staatsbeamten. Aber die soziale Wärme des Milieus bleibt: Skatabende, Faschingsvereine, Kleingartenkolonien – alles lenkt, alles koordiniert die große, gemeinsame Familie. „All das, was man heute Spießbürgertum nennt“, sagt Pirch und lächelt dabei ironisch. Sie hat das aufgesogen. Ihr Pech ist nur, dass die heile Eisenbahnerwelt ihrem Ende entgegensteuert.

Die Bahnreform ändert alles. Anfang der 90er-Jahre ist die Bahn am wirtschaftlichen Tiefpunkt angelangt. Die Straße macht der Schiene mehr und mehr Konkurrenz, es drücken hohe Schulden, und nach der Wiedervereinigung muss das marode Netz der Reichsbahn saniert werden. Die Lösung heißt:

Die Mahlzeiten auf der Lok sind im Heizschrank aufgewärmte Dosen, die sanitäre Einrichtung besteht aus einem Campingklo

radikale Veränderung. Aus der bräsigen Bundesbahn wird die Deutsche Bahn AG, ein Staatskonzern, der sich ganz der Modernisierung verschreibt.

Die neue Bahn hat am Ende mehr als 500 Töchter, und mit der Zergliederung des Betriebs geht auch der Zusammenhalt untereinander verloren: Jeder macht seins, die Familie löst sich auf. „Mich hat diese Entwicklung sehr nachdenklich gemacht“, sagt Pirch. „Die Bundesbahn war persönlich, menschlich und – ganz wichtig – nachvollziehbar.“ Von der Bahn AG kann sie das nicht mehr sagen.

Noch etwas passiert: Pirch muss zusehen, wie rings um sie der Beruf mehr und mehr zum Job wird. Die Zeit, in der der Nachwuchs auf und mit der Lok lernt, wird kürzer, vor allem aber ändert sich die Führungsebene. Die alteingesessenen Eisenbahner verschwinden, es kommen die Herren in den Nadelstreifenanzügen, betriebsfremd, aber mit einem MBA in der Tasche. „Die Manager“, sagt Pirch und spricht das Wort deutsch aus, damit es sich anhört wie eine besonders feine Art von Nagern. Es ist kein Klassenkampf, der da mitschwingt, eher das Misstrauen des Praxismenschen vor den Theoretikern.

Sie hat das nie verwunden. Wenn sie von damals spricht, tritt noch heute ein mädchenhafter Glanz in ihre Augen, der ihre Krähfüßchen Lügen straft, dann vergisst sie schon mal, den Totmannschalter zu bedienen, und der Zug legt unter jaulendem Ächzen eine Vollbremsung hin.

2001 muss sich dann auch Pirch eingestehen: Die alte Bahn gibt es nicht mehr. Also tut sie, was sie tun muss. Sie geht. „Ohne die Bahnreform“, sagt sie im Rückblick, „hätte ich mich nie selbstständig gemacht.“

Sie hat es leicht, sie muss nicht bei null anfangen. Schon 1993 hatte sie sich für 40000 Euro eine alte Diesellok vom Schrottplatz gekauft, die sie aus Liebhaberei in ihrer Freizeit wieder fahrtüchtig machte. „Die Banken haben mich für verrückt erklärt, als ich einen Kredit für eine alte Lok haben wollte“, sagt sie. „Das Geld haben sie mir trotzdem gegeben.“

Acht Jahre später wird die Hobbylok zur ersten Dienstlokomotive ihrer Firma. Mit ihr fängt sie an, für Firmen Güter zu transportieren, nebenbei bildet sie bei Siemens Lokführer aus. „Im ersten Jahr war



ich schwarz.“ Die Tagessätze für Pirchs Dienste fangen bei etwa 500 Euro für eine Leerfahrt an, können aber fünfstellig werden, je nach Strecke und Art der Ladung: Berg kostet mehr als Ebene, Kohle ist billig, Autos sind teuer. Dazu kommen noch die Energiekosten und die Trassengebühr, die die Bahn kassiert.

Der Markt für sogenannte Traktionäre wie Pirch ist eng. Aber gerade ihre Winzgröße ist ein Vorteil: Anders als ihre Wettbewerber mit 10, 20 oder 50 Mitarbeitern muss sie nur sich durchfüttern und eine Bürokratie, die ihr bei der Buchhaltung hilft. Im Jahr macht sie zwar weniger als 1 Mio. Euro Umsatz. Aber das reicht, um gut zu verdienen: Viel geht davon nicht mehr ab. Über die Jahre hat Pirch sechs Waggons voll mit Ersatzteilen angesammelt, aus denen sie den normalen Verschleiß abdeckt. Happig wird es nur, wenn dann doch mal etwas durch Kauf ersetzt werden muss: Allein ein Motorblock kostet 80000 Euro, und alle acht Jahre ist eine Hauptuntersuchung fällig, der Eisenbahn-TÜV: Eine Viertel Million muss sie dafür hinlegen.

Die zwei E94, die sie besitzt, sind alt, „aber ich fahre keine Museumseisenbahn, ich bin ein Unternehmen“, sagt sie. „Idealismus ist gut, aber an Nummer eins steht die Profitabilität.“ Das ist der Punkt, an dem Pirch und ihr alter Arbeitgeber nahe beieinanderliegen – und sich doch so sehr von

einander unterscheiden: Beide wollen sie Geld verdienen. Nur sieht Pirch keinen Grund, dem Alten abzuschwören, allein weil es alt ist. Was die Zugkraft betrifft, spiele sie immer noch in der Oberliga, sagt sie. Genau wie jene schweren, alten E-Loks, die die Bahn gerade reihenweise verschrottet. „Das sind die Loks, die auch im Winter den Verkehr aufrecht halten könnten.“ Aber die Bahn will sie nicht. „Weil man sie nicht mit dem Laptop reparieren kann, weil man sich die Hände schmutzig machen muss.“

Ausgerechnet dieser Entfremdung zwischen ihr und der Bahn hat es Pirch zu verdanken, den inneren Frieden gefunden zu haben. Denn zwischen all der Plackerei, zwischen dem ewigen Termindruck und der toten Zeit des Wartens auf freie Streckenabschnitte ist ihr irgendwann aufgegangen: Was ihr früher fehlte, ohne dass sie es wusste, war das Stehen auf eigenen Beinen. „Leben bedeutet für mich etwas völlig anderes, als nur Befehls- empfangen zu sein“, sagt sie heute.

Natürlich, Pirch zahlt einen hohen Preis dafür. Ihr unstetes Leben macht es schwierig, Freundschaften zu pflegen. Die Mahlzeiten auf der Lok sind im Heizschrank aufgewärmte Dosen. Die sanitäre Einrichtung besteht aus einer Campingtoilette im Motorraum. Wenn sie wieder einmal fünf

Wenn **Barbara Pirch** ihren Arbeitsplatz betritt, bleibt sie nicht selten gleich mehrere Tage auf der Lok. Ihre Begleiter unterwegs: Konservenermahzeiten, altertümliche Armaturen und dreckstarrende Güterwaggons

Tage hintereinander auf der Lok war, „dann möchte man nur noch absteigen“, gibt sie zu. Pause. Pirch schaut auf ihre Hände, an denen Maschinenschmiere klebt, an ihrer dreckigen Arbeitskluft herunter, schaut nach draußen, wo die Landschaft vorüberfliegt: „Dann möchte man wieder Mensch sein.“ Eine Dusche, ein Bett, ein Gegenüber, mit dem sie reden kann.

Und trotzdem. Im Rheinland hat sie ein 11 000 Quadratmeter großes Grundstück mit eigener Burgruine. Aber die Freiheit, die sie braucht, die findet sie hier, in der Enge des Führerhauses ihrer alten E94. „Ich bin stolz“, sagt sie, und das ist alles, was zählt.

Die Kesselwagen sind gegen Mittag abgegeben, morgen wird Pirch sie gefüllt nach Duisburg fahren. Es wird wieder eine lange Reise werden, an deren Ende wie so oft nur der Schlafsack auf sie wartet. Wohin es danach geht, weiß sie nicht – wie immer. Nur bei einer Sache ist sie sich ganz sicher: Wenn sie Ende der Woche, Anfang der nächsten, wenn sie irgendwann einmal nach Hause kommt, dann wird sie ins Büro gehen, wird die Fotos ihrer zerschrammten Lok sichten und dann etwas machen, das ihr vielleicht sogar Freude bereiten wird. Dann wird Barbara Pirch der Deutschen Bahn eine Rechnung schreiben.

ANNES ANTWORT CHEF DES GRAUENS



Als Beraterin und Coach kennt sich Anne Weitzdörfer mit Problemen im Büro bestens aus. Jede Woche beantwortet sie hier Ihre Fragen

Das Problem Ich bin Anwältin in einer renommierten Kanzlei. Es gibt zwei Probleme mit meinem Chef: Wenn er zum Beispiel ein falsch einsortiertes Buch in der Bibliothek sieht, vergisst er sich, wird ausfallend und benutzt Kraftausdrücke. Zum anderen hakt er ständig nach, was seine Mitarbeiter gerade machen, und kontrolliert jedes Detail. Das hält alle Betroffenen von der Arbeit ab und nervt kolossal. Damit konfrontiert, meint er, dies sei notwendig, da die Angestellten sonst nicht effektiv arbeiten würden. Für einen Tipp zum Umgang wäre ich dankbar. ALEXANDER, ANWALT

Annes Antwort Stellen Sie sich mal vor, Sie lernen eine Frau kennen, die Sie unglaublich attraktiv und anziehend finden. Totale Verknallung – es passt einfach alles. Aber nach ein paar Monaten wird immer deutlicher,

dass sie nicht nur furchtbar eifersüchtig, sondern auch ein fieser Kontrolltrottel ist. Darüber reden klappt aber irgendwie nicht. Was machen Sie mit der schlechten Erkenntnis, dass das vielleicht so bleibt?

Einen klaren Schnitt zum Beispiel: Denn eifersüchtige Kontrollfreaks sind einfach nicht Ihr Ding. Und weil Sie keine Lust haben, die nächsten 50 Jahre gegen Windmühlen zu kämpfen, beenden Sie die Geschichte. Kurz und schmerzlich – aber mit der inneren Sicherheit, dass es richtig ist.

Die Alternative: Sie fangen an zu kämpfen. Jeden Tag aufs Neue. Sie lieben die guten Seiten und akzeptieren die schwierigen – schließlich sind Sie ja auch nicht perfekt. Am Ende raufen sie sich zusammen. Ein langer, steiniger Weg – aber die große Liebe ist es wert.

So, jetzt aber mal Hand aufs Herz: Geht es hier um die große Liebe, so dass es sich lohnt zu kämpfen? Zu glauben und zu hoffen, dass alles gut wird? Oder geht es hier um einen Job, in dem Sie sich jeden Tag aufs Neue gängeln und beschimpfen lassen wie ein Schuljunge?

Für mich klingt Ihre Situation nach der eher juristischen Lösung: viele rational gesammelte Argumente, sauber aufbereitet und gegeneinander abgewogen. Ein paar auf der Magisch-Seite, ein paar auf der Nervtisch-Seite. Das ganze sorgsam angeordnet und am Ende blitzsauber subsumiert. Ohne klare Empfehlung, so dass die Waage schön tariert bleibt. Mit dem klitzekleinen Nachteil, dass es sich einfach nicht gut anfühlt.

Ich rate Ihnen: Nehmen Sie sich mal ein Wochenende Zeit und fahren

Sie weg. Mit möglichst viel (räumlicher) Distanz zur Kanzlei und einem guten Freund als kritischem Spiegel. Schauen Sie gemeinsam von außen auf die Situation: Wollen Sie die nächsten Jahre mit diesem Chef zusammen sein? Seien Sie ehrlich, und lassen Sie mal die Argumente weg: das Erreichte, das gute Gehalt und die Aufstiegschancen. Reduzieren Sie alle Überlegungen auf die Frage, ob Sie glücklich sind in Ihrem Job. Wenn Sie das mit Ja beantworten können, bleiben Sie. Wenn nicht, gehen Sie. Denn eine Sache ist klar: Ihren Chef ändern Sie nicht.

Kontakt Auch Sie haben ein Problem im Job oder mit Kollegen? Schreiben Sie an fragen@guj.de. Zuschriften werden vertraulich behandelt. Alle Antworten von Anne unter www.ftd.de/anne.

IMPRESSUM

Die **Financial Times Deutschland** ist überregionales Pflichtblatt aller acht deutschen Wertpapierbörsen.
Sprecher des Chefredakteurskollegiums: Steffen Klusmann
Chefredakteur: Stefanie Burgmaier (Börse Online), Dr. Nikolaus Förster (Impulse), Steffen Klusmann (Capital, FTD)
Stellvertretende Chefredakteur: Christian Baullig (Capital), Sven Clausen (FTD), Gereon Kruse (Börse Online), Paul Prandl (Capital)
Agenda: Horst von Buttlar (Litg.), Claus Gorgs (Litg.)
Art Director: Dominik Amtdt, Carsten Lüdemann (Stv.)
Geschäftsführende Redakteurin: Isabelle Arnold
Chef vom Dienst: Cosima Jäckel, Sven Sorgenfrey (Stv.)
Bildchef: Peter Raffelt, Jose Blanco (Stv.)
Unternehmen: Guido Warlimont (Litg.), Jörn Paterek (Stv.)
Politik: Andreas Theysen (Litg.)
Finanzen: Tim Bartz, Ina Lockhart (Litg.), Christian Kirchner (Stv.)
Geld: Jochen Mörsh (Litg.), Helmut Kipp (Stv.)
Agenda: Horst von Buttlar (Litg.), Claus Gorgs (Litg.)
Online: Dr. Anton Notz (Litg.)
Verantwortlich im Sinne des Presserechts: Steffen Klusmann.
 Sitz des Ressorts Politik ist Berlin, der Ressorts Finanzen und Geld Frankfurt am Main, im Übrigen Hamburg.
 „Financial Times“, „Financial Times Deutschland“ and „FTD“ are registered trade marks of The Financial Times Limited and used under license. The Financial Times Limited is neither the publisher of nor responsible for the content of this publication.
G+j Wirtschaftsmedien GmbH & Co. KG
 Am Baumwall 11, 20459 Hamburg
 Bleifach 02, 20444 Hamburg
 Tel.: 040/37 05-0
Geschäftsführer: Dr. Bernd Buchholz, Ingrid M. Haas
Verlagsleitung: Jan Honsel, Dr. Albrecht von Arnswald
Gesamtanzeigenleiterin: Helma Spieker
Anzeigenleiter: Jens Kauerauf
Vertrieb: DFP Deutscher Pressevertrieb, Leitung: Christopher Hopfer, Düsternstr. 1-3, 20555 Hamburg
ISSN 1615-4118
Nachdruckrechte/Syndication: Picture Press Bild- und Textagentur GmbH, Koordination: Petra Martens; Anfragen: Isabella Karmann; Tel.: 040/37 05-2590; E-Mail: karmann@pabellipicturepress.de
Druck: Presse-Druck- und Verlags-GmbH, 86167 Augsburg; Mannheimer Morgen Großdruckerei und Verlag GmbH, 68167 Mannheim; Druck- und Verlagszentrum GmbH & Co. KG, 58099 Hagen; BVZ Berliner Zeitungsdruck GmbH, 10565 Berlin