MIBA SPEZIAL 152

MIBA

SPEZIAL 152

Leidenschaft Modellbahn

ISBN: 978-3-98702-215-9
B 10525

Deutschland € 12,90
Österreich € 14,20
Schweiz CHF 23,80
Portugal (cont) € 17,40
Be/Lux € 14,80
Niederlande € 15,90
Dänemark DKK 139,–

00152
4 194038 312900

Drei Jahrzehnte „Bunte Bahn" in Vorbild und Modell

Mint-Türkis, Verkehrsrot, Privat-Bunt: Wie sich der Nahverkehr veränderte

Vom InterRegio bis zum Flixtrain: Die farbenfrohen Facetten im Fernverkehr

Gattungszeichen & Kennbuchstaben: So werden Reisezugwagen klassifiziert

Zuggattungen, Lokeinsätze, Wagenreihungen

Reisezüge der Epochen V und VI

Der spannende Wandel bei der DB AG nach der Bundesbahn- und Reichsbahn-Ära

++ Nahverkehr +++ Kuriositäten +++ Grenzüberschreitende Züge +++ Fernverkehr +++ Kurswagen-Züge +++ Ersatz-Garnituren +++ Nachtzüge ++

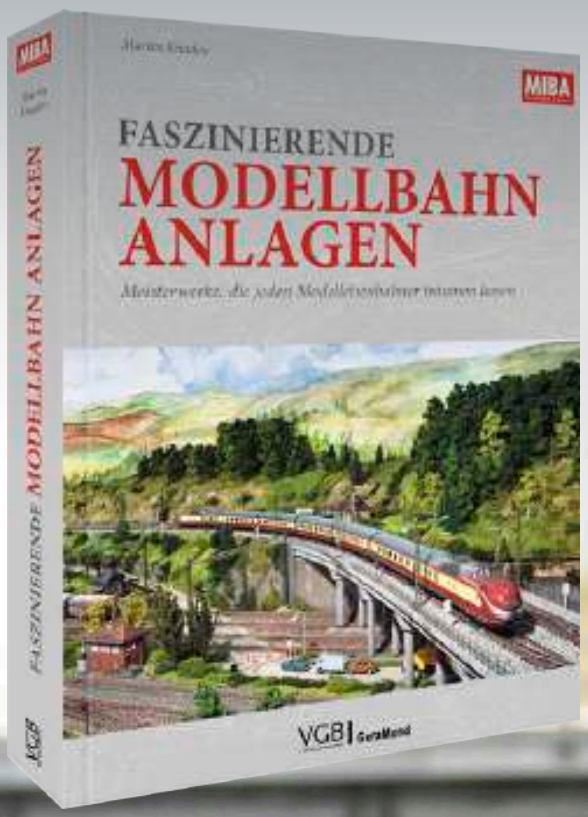
Über 100 vorbildgerechte Zugbildungsbeispiele!

Meisterwerke für Modelleisenbahner

GeraMond Media GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München © Bernhard Filius

Eine Sammlung der schönsten und abwechslungsreichsten Modellbahn-Anlagen, über die in der MIBA berichtet wurde. Ein Muss für jeden, der nicht genug von Modellbahn-Projekten der Extraklasse bekommen kann!

192 Seiten · ca. 400 Abb.
Best.-Nr. 02086
€ (D) 29,99



JETZT IN IHRER **BUCHHANDLUNG** VOR ORT
ODER DIREKT UNTER **WWW.VGBAHN.SHOP**

Mit einer Direktbestellung im Verlag oder dem Kauf im Buchhandel unterstützen Sie sowohl Verlage und Autoren als auch Ihren Buchhändler vor Ort.

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN] | GeraMond

Auf Bewährtes kam viel Neues

Betrachtet man den Reiseverkehr der Modernen Bahn, so sind das eben nicht nur ICEs und bunte Privatbahnen im Regionalverkehr. Wir wollen hier die Zeit seit der Gründung der Deutschen Bahn AG am 1. Januar 1994 betrachten, als das „Unternehmen Zukunft“ den Bahnverkehr in Deutschland auf neue Beine stellen wollte.

Man kann den Verantwortlichen von damals attestieren, dass sie sehr engagiert und innovativ in die neue Zeit gestartet sind. Neue Züge und neue Konzepte waren wegweisend. Vieles wurde in den Folgejahren unter Hartmut Mehdorn als Bahnchef aber „kaputtgespart“, um die Bahn börsenfähig zu machen. Davon hat sich das deutsche Eisenbahnsystem bis heute nicht erholt.

Dennoch startete man 1994 mit dem vorhandenen Fahrzeugpark, musste große Verkehrsprojekte erst fertigstellen und wichtige Großereignisse stemmen. Sonderverkehre wie zur Expo2000 in Hannover wären heute nicht mehr machbar. Dies liegt an reduzierten Reserven und einer abgenutzten Infrastruktur. Aber während man in Hannover ein modernes S-Bahn-System in Betrieb nahm, fuhren anderswo noch Triebwagen aus den 1960er-Jahren. Diesen Reiz des Alten neben dem Neuen macht die Epoche V halt auch aus.

Viele Ideen der neuen Bahn stammen aber noch aus den Köpfen von Reichs- und Bundesbahnern. So wurde die BahnCard zum Fahrplanwechsel 1992 eingeführt und auch DB und DR bezeichneten sich in ihrer Werbung bereits als die „Unternehmen Zukunft“. Viele Fahrzeugentwicklungen und Infrastrukturprojekte wurden vor 1994 angeschoben.

Nachdem bei der MIBA schon vor Jahren Zugbildungs-Broschüren zu älteren Epochen erschienen waren, fehlte dieser Teil der deutschen (Modell-)Eisenbahngeschichte noch komplett. Ich habe mich dazu entschieden, dies aufzubereiten und auf den kommenden Seiten einen Überblick über die Zugvielfalt und die Entwicklung zu geben. Die Kapitel sollen weniger ein minutiöses Aufbereiten der Wagenreihungen sein – was ohnehin nicht möglich wäre. Vielmehr soll das Heft Begeisterung für diese „Bunte Zeit“ entfachen.

Wichtige Züge sind als Modellvorschläge abgebildet, soweit es die Fahrzeuge im Modell gibt. Natürlich gibt es hier Lücken im Angebot. Ich habe versucht, dies durch leichte Kompromisse aufzufangen. Aber vieles wird auch sehr authentisch nachgestellt. Heute bieten Hersteller tolle Zugsets der Modernen Bahn an, mit denen sich Züge vorbildlich nachbilden lassen. Kommen Sie also mit auf eine Reise in die Moderne, ermuntert Ihr … *Sebastian Koch*

Über 30 Jahre stand die erste BahnCard des Autors – damals noch die Junior-Variante für 10 Mark – in seiner Fahrzeugvitrine im Arbeitszimmer. Sie darf hier nicht fehlen und ist ein Zeugnis von vielen Errungenschaften, die die beiden deutschen Staatsbahnen 1994 in die nun privatwirtschaftlich geführte DB AG einbrachten.
Wie vielfältig und abwechslungsreich die Epochen V und VI waren bzw. sind, sollen die Beispiele des Titels verdeutlichen. Diese Zeit war mancherorts geprägt vom eintönigen Triebwagen-Einerlei – aber eben nicht nur! Ob InterRegios oder InterCitys, ob Standardwagen oder Sonderbauarten – die Vielfalt der Züge ist weit größer als man meint. Lassen sie sich begeistern von einem Betrieb, der den Begriff „Bunte Bahn” völlig zu Recht trägt.

Nach der Bahnreform 1994 brachen bei der DB zunehmend „bunte" Zeiten an. Eine kurze Einführung ins Thema ist ab Seite 6 zu sehen.

In den Jahren von 1999 bis 2004 war der „Metropolitan" der Paradezug der DB. Über die für den Zug eingesetzten Fahrzeuge und ihren weiteren Verbleib wird ab Seite 72 berichtet.

Mit der Marschbahn nach Sylt – dort werden mittlerweile moderne sechsteilige Wagengarnituren eingesetzt – ab Seite 86.

Rückgrat des Fernverkehrs bei der DB sind nach wie vor die Intercity-Züge – mehr dazu ist ab Seite 36 zu sehen.

Grenzüberschreitende Züge im Nahverkehr werden auch von privaten Eisenbahnunternehmen betrieben. Einige typische Beispiele werden ab Seite 44 vorgestellt.

SPEZIAL 152

MIBA

Leidenschaft Modellbahn

Mit den Nahverkehrszügen fängt alles an – der Regionalverkehr der DB AG und seine typischen Zugbildungen ab 1994 werden ab Seite 16 vorgestellt.

Im grenzüberschreitenden Verkehr kommen auch die Premiumprodukte der Eisenbahnen unserer Nachbarn nach Deutschland. Der „Railjet" der ÖBB ist heutzutage auch in München zuhause. Mehr darüber ab Seite 74.
Alle Fotos: Sebastian Koch

Konkurrenz belebt ja angeblich das Geschäft – auch im Fernverkehr versuchten sich mehrere Anbieter zu etablieren. Zumindest sorgen ihre Fahrzeuge für ein abwechslungsreiches Bild auf den Schienen, wie ab Seite 88 zu sehen ist.

INHALT

ZUR SACHE

Auf Bewährtes kam viel Neues 3

VORBILD

Bunte Zeiten bei der Bahn 6
Baureihen der Reisezugwagen 14

VORBILD + MODELL

Über Mint-Türkis zu Verkehrsrot 16
InterRegio – der Lieblingszug 28
InterCitys im Wandel 36
Hüben und drüben 44
Über die Grenzen im Fernverkehr 50
InterRegioExpress 60
Fernverkehr mit Dieselloks 64
Der Paradezug der DB 72
Unterwegs in der Nacht 74
Private erobern den Markt 82
metronom – Zug für Niedersachsen 84
Married-Pair-Wagen nach Sylt 86
Private im Fernverkehr 88
Ersatzzüge als Auffanglösung 92

ZUM SCHLUSS

Vorschau/Impressum 98

Seit der Bahnreform und der Gründung der DB AG im Jahr 1994 wurde der Personenverkehr auf der Schiene gänzlich neu organisiert. Neue Fahrzeuge ersetzten alte Staatsbahnbaureihen und in die Infrastruktur wurden Milliarden investiert. Hochgeschwindigkeitsstrecken gingen als Prestigeprojekte ans Netz und in der Fläche dünnte man aus. Zusätzlich mussten Großereignisse wie die Expo 2000 oder die Fußball-WM 2006 bewältigt werden.

Der Wandel des deutschen Schienenpersonenverkehrs von 1994 bis heute

Bunte Zeiten bei der Bahn …

Von der Bahnreform im Jahr 1994 bis heute sind mehr als 30 Jahre vergangen, in denen sich die Eisenbahn in Deutschland sehr stark verändert hat. Beklebte man 1994 die alten Fahrzeuge nur mit den neuen „Keksen“ der DB AG, folgten in den kommenden Jahren neue Designs, eine Abbestellungswelle im Nahverkehr, die Erneuerung der Infrastruktur mit Erweiterungen im Hochgeschwindigkeitsverkehr und eine nahezu vollständige Erneuerung des Fahrzeugparks im Personenverkehr. Oft war das Erscheinungsbild der deutschen Eisenbahnen sehr unterschiedlich. Während in Hannover im Jahr 2000 die Expo stattfand, fuhr man anderswo noch mit dampfbeheizten Personenwagen und Schienenbussen …

Die Bahnreform

Der Zusammenschluss der beiden Staatsbahnen im Jahr 1994 mit dem einhergehenden Investitionsbedarf in die Infrastruktur forderte von den Politikern, die vorhandenen Schulden des

In den ersten Jahren nach der Bahnreform und der Gründung der DB AG zum 1. Januar 1994 wurde nicht alles, was auf Schienen fuhr, sofort erneuert. Vielmehr musste auch die privatisierte Bahn mit dem Material von DB und DR auskommen. Viele Nebenstrecken, insbesondere im Osten Deutschlands, konnten nicht abbestellt werden, weil die noch fehlende private Motorisierung dies noch nicht zuließ. Am 31. August 1994 erinnert in Triebsees nur der „DB-Keks“ an das Neue. LVT der Reichsbahn, ein gepflegter Bahnhof mit Dienstraum und Gleise in Kiesbettung waren damals noch normal. Den Verkehr auf der Kleinbahn zwischen Velgast und Triebsees stellte man zum 27. Mai 1995 ein. ***Foto: Slg. S. Koch***
Oben: In Netzeband fuhren auf der Ruppiner Kleinbahn noch bis 2003 moderne Triebwagen der Baureihe 646, bis hier der moderne „Prignitz Express“ entstand.

Am 8. Juli 2000 fand letztmalig in Berlin die Love Parade statt. Sonderzüge fuhren die Raver aus ganz Deutschland in die Hauptstadt. V 100 1357 musste aus Platzmangel in Berlin ihren Sonderzug in Eberswalde abstellen. Am Vormittag des 9. Juli fuhr der Leerzug nach Berlin, um die Raver wieder abzuholen. Hinter der Diesellok laufen drei Bn^{719}-Wagen und zwei Bm^{238}-Wagen. Am Ende führt der Sonderzug zwei Gepäckwagen. Das Foto entstand im Bahnhof Rüdnitz,der zur damaligen Zeit noch mit Formsignalen ausgestattet war.

Staatsunternehmens zu übernehmen. Zeitgleich forderte die europäische Politik, das Eisenbahnwesen in den Wettbewerb zu führen, privatwirtschaftlich zu organisieren und die Infrastruktur zumindest rechnerisch vom Bahnbetrieb zu trennen.

Zum 1. Januar 1994 wurde die Deutsche Bahn AG gegründet, die als Aktiengesellschaft mit einer Holding-Struktur geführt wird. Eigentümer ist die Bundesrepublik Deutschland, deren Mitsprache aber nur noch über den Aufsichtsrat möglich ist. Die Schulden übernahm der Bund und ermöglichte der DB AG so einen unvorbelasteten Start.

Viele der Entscheidungen und Innovationen stammten aber noch von der Deutschen Bundesbahn und wurden dann nur einige Jahre später umgesetzt. Prägend war die sogenannte Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). Für die defizitären Nahverkehre sollten die Länder die Planung und Organisation übernehmen; sie wurden dafür vom Bund mit den sogenannten Regionalisierungsmitteln ausgestattet. Im Ergebnis wurden die Verkehre am Markt ausgeschrieben, wodurch viele Wettbewerber neben der DB AG entstanden.

Die englische Sprache zog auch schnell bei der DB AG ein. So war die Eisenbahn zur Weltausstellung Expo 2000 in Hannover „Official Carrier". An den ICEs wurde dies mit Werbegrafiken verdeutlicht.

In den Anfangsjahren nach der Bahnreform musste die DB AG erst ihren Markenauftritt entwickeln. Bunte Züge waren bis zur Jahrtausendwende normal.

Um einen Fernverkehr auf der Schiene anbieten zu können, der den geänderten Reisegewohnheiten entspricht, entstanden in den vergangenen Jahren neue Strecken und neue Bahnhöfe. Flughafenbahnhöfe, die heute an den Fernverkehr angebunden sind und so für die Zubringer zum Flugverkehr dienen, sind vielerorts üblich. Im Flughafenbahnhof Köln/Bonn hält hier am 28. April 2010 ein ICE mit dem Fahrtziel Berlin-Ostbahnhof. Der Zugführer mit dunkelblauer Uniform und roter Armbinde ist typisch für deutsche Eisenbahnen. Im modernen Bahnhof dominieren Beton, Glas und Stahl sowie die standardisierten Symbole und Schriften der DB AG.

Unrentable Strecken bestellten die Länder ab und richteten Verkehrsverbünde ein. Neue Taktverkehre und Angebote wurden so zum Standard im Regionalverkehr. Bis flächendeckend neue Fahrzeuge – meist in Form von Triebzügen – angeschafft waren, mussten Wagenzüge den Verkehr übernehmen. Lange Zeit waren lokbespannte Züge mit neuen Doppelstockwagen das Maß aller Dinge.

Die Ablösung alter Staatsbahnfahrzeuge und der Ersatz durch Neubauten war ein mehrjähriger Prozess. Zuerst verschwanden die diesellokbespannten Personenzüge; sie wurden durch Triebwagen ersetzt. Heute etabliert man spurtstarke Doppelstocktriebzüge auch im hochwertigen Regionalverkehr.

Insbesondere im Regionalverkehr war die Farbenvielfalt sehr hoch. Das minttürkise Farbschema galt bei der DB AG in den 1990ern als modern, bis es durch rot-weiße Farben ersetzt wurde. Hinzu kamen die Farben der Privaten. Erst durch landeseigene Fahrzeugpools entstanden einheitliche Farbstandards in ganzen Regionen.

Die großen Empfangsgebäude in unmittelbarer Innenstadtlage baute man grundlegend um. Aus den umfangreichen Räumen der „alten" Bahn entstanden nun Shopping-Center und Dienstleistungsunternehmen. Im Bild der Leipziger Hauptbahnhof, der unzählige Geschäfte beherbergt und zentraler Umsteigepunkt in der Stadt ist.

Im kostengetriebenen Regionalverkehr hatte man für Bahnhofsgebäude und Warteräume kein Geld mehr übrig. Fahrkartenautomaten übernahmen die Kundenbetreuung, Bänke und Mülleimer waren zumindest in einheitlichen Farben lackiert. Dittfurt in Sachsen-Anhalt, 23. Juli 2004

Zur Jahrtausendwende stattete man Bahnsteige mit sogenannten, im Einheitsdesign entworfenen „Pluspunkten" aus. Die Ausstattung war spartanisch, sollte aber über viele Jahre das Aussehen der Bahnhöfe in den Regionen prägen.

In den 1990ern bestand die Bahn noch aus klassischen Bahnhöfen, lokbespannte Personenzüge waren die Regel. Mit der Bahnreform und der Regionalisierung sollte ein enormer Investitionsvorgang über Jahrzehnte einsetzen. Am 27. Mai 1995 hält 219 182 mit ihrer Regionalbahn aus zwei Bmh[721] aus Stendal vor dem stattlichen Empfangsgebäude des Bahnhofs Rathenow. *Foto: A. Wegemund*

Infrastruktur

Um den Wettbewerb zu gewährleisten, wurde das Netz in eine eigene AG überführt. Für einen zukunftsfähigen Bahnbetrieb investierten der Bund und die DB AG Milliarden. Strecken wurden modernisiert und alte Stellwerke ersetzt. Es entstanden Betriebszentralen, die ganze Regionen zentral steuern. Mit der Aufgabe, die Bahn an die Börse zu bringen, setzte Bahnchef Hartmut Mehdorn aber einen Sparkurs um, der vor allem das Netz betraf. Bahnhöfe und Gleise wurden zurückgebaut, Werkstätten geschlossen und wichtige Reserven im Personenverkehr abgeschafft. Von den Effekten dieser Unternehmenspolitik hat sich der deutsche Eisenbahnsektor bis heute nicht erholt.

Das Nebennetz der deutschen Eisenbahnen wurde über die Jahre nach der Bahnreform immer weiter ausgedünnt. Ganze Landstriche verloren ihren Bahnanschluss. Der nüchterne Aushang im Bahnhof Ziesar spricht Bände und verdeutlicht, welchen Stellenwert die Flächenbedienung mit der Eisenbahn bei Politik und DB AG hatte. Dass man sich dabei noch nicht einmal Mühe gab, verdeutlicht die Grammatik des Schreibens …

Zu den „Verkehrsprojekten Deutsche Einheit" gehörte auch die Schnellfahrstrecke Berlin–Wolfsburg. Sie wurde neben die alte Lehrter Bahn gebaut und ist seit dem 20. September 1998 in Betrieb. Schnurgerade können ICEs hier mit bis zu 250 km/h zwischen Berlin und Wolfsburg fahren. In Rathenow (vgl. Bild oben) baute man die Strecke direkt am Empfangsgebäude entlang, welches zwar saniert, heute aber ohne Funktion ist. Der Regionalverkehr hält an einem daneben errichteten Bahnsteig, an dem anfangs auch der Fernverkehr hielt. Am 31. März 2007 durcheilt ein ICE nach Frankfurt am Main den Bahnhof im Havelland.

Im Regionalverkehr ging die Verantwortung auf die Bundesländer über. Es entstand schnell ein Wettbewerb, der auch neue Unternehmen hervorbrachte. Die Prignitzer Eisenbahn GmbH wurde von einem Lokführer gegründet und später an Arriva verkauft. Begonnen hat sie im September 1996 mit gebrauchten VT 98 auf der Nebenbahn Putlitz–Pritzwalk. Am 23. April 1999 hält T11 im kleinen Haltepunkt Kuhbier. Auch dieser gehörte ab dem 1. April 1999 zum neu gegründeten Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, der das Nahverkehrsangebot in der Region mit einem einheitlichen Tarif organisieren sollte.

Bei Bahnhöfen wurde viel in Stahl- und Glasbauweise erneuert, Bahnsteige behindertenfreundlich ausgebaut, aber nur auf die Mindestlänge beschränkt. Der mehdornsche Sparkurs hatte auch hier seine Auswüchse, von denen man sich erst etliche Jahre später verabschiedete – vielerorts zu spät.

Fahrzeugbeschaffung

Die bei der DB und DR begonnenen Fahrzeugbeschaffungen setzte die DB AG fort. Die erste große Inbetriebnahme war der ICE 2, der zwischen Berlin und dem Rheinland zum Einsatz kam. Die 101 ersetzte bis zur Jahrtausendwende größtenteils die 103. Bei den IR, IC und EC setzte man nach wie vor auf Wagenzüge, modernisierte diese aber vielfach und probierte sich in den ersten Jahren an neuen Farben. Doppelstockwagen übernahmen die Aufgaben im Regionalverkehr und neue Triebwagen kamen zuerst auf den Nebenstrecken zum Einsatz. Später etablierte man mit den europäischen Nachbarn grenzüberschreitende Linien, sodass deutlich mehr ausländische Wagen in Deutschland zum Einsatz kamen. Heute sind Mehrsystem-Fahrzeuge auch im Personenfernverkehr auf der Schiene nichts Außergewöhnliches mehr.

Während die DB AG auf den Fernstrecken mit ICE und neuen Bahnhöfen beim Kunden punktet, bietet sich auf Nebenbahnen 1995 noch Gegensätzliches. Im Winter 1995 bespannt 212 294 einen Zug mit einem BDms^{272} und einem Bn^{719}-Wagen. Im oberfränkischen Elfershausen-Trimberg wurde der Zug mit Dampfheizung fotografiert.

Einige Entwicklungen wie der ICE-TD scheiterten oder benötigten länger, bis sie ans Laufen kamen. Lokbespannte Züge waren dadurch deutlich länger im Einsatz. Viele Baureihen verschwanden in den vergangenen Jahren von der Schiene. Der Metropolitan, der zwischen Köln und Hamburg fulminant gestartet

Mit den Verkehrsverbünden und dem Übergang der Organisation des Nahverkehrs auf die Bundesländer entstanden gänzlich neue Angebote. Die Verkehrsverbünde gelten als Erfolgsmodell. Rheinland-Pfalz war eines der ersten Bundesländer, welches einen landesweiten Taktverkehr einführte. Mit dem Rheinland-Pfalz-Takt wurde dann auf den eingesetzten Fahrzeugen geworben und das Angebot stufenweise ab 1994 eingeführt. Einhergehend mit der Einführung wurden die Taktzeiten verkürzt, neue Fahrzeuge beschafft und Strecken wieder reaktiviert. In der Folge stiegen die Fahrgastzahlen und die Akzeptanz der öffentlichen Nahverkehre. Im Bild oben ist die 146 001 zu sehen, auf deren Seitenwänden der Takt beworben wurde. Auch auf den neuen und damals noch mint-türkisen Wagen bewarb man den Takt.
Mit Neubauwagen und neuen Lokomotiven konnten auch die Geschwindigkeiten erhöht werden. Nach dem Ausbau der Strecken nach Frankfurt (Oder) und Magdeburg führte der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg mit dem RE 1 einen 160 km/h schnell fahrenden RegionalExpress ein. Einige Jahre wurde die Zuggattung mit „RE 160“ an den Türen beworben.

Typisch für die modernisierte Bahn waren auch die Informationstafeln in Form großer Reisender. In Eberswalde nutzten die Aufsichten im Bahnhof auch 1998 noch die alten Klappanzeiger für die Fahrtziele der Züge.
Vorteil von Taktsystemen ist die stündlich identische Abfahrtszeit der Züge. In Tangermünde (links) erfolgt die Abfahrt zur Minute 32, was man auf großen Tafeln verdeutlichte.

Nachtzüge waren beliebt und verbanden die Ballungsräume in Europa. Am Morgen des 15. Mai 1998 kommt 120 157 mit einem Nachtzug überpünktlich aus Paris Nord im Bahnhof Berlin Zoologischer Garten an. Die Züge der DB AG verkehrten 1998 als NZ (NachtZug) und firmierten später unter CityNightLine. Im Dezember 2016 stellte die DB AG alle ihre Nachtverbindungen aus Kostengründen ein. Einige Jahre später sprang die ÖBB in diese Marktlücke; sie bietet heute ein europäisches Netz aus Nachtzuglinien an. Ergänzt wird dies durch Angebote der schwedischen oder polnischen Staatsbahn sowie von privaten Betreibern. Im Bahnhof Zoologischer Garten halten nach der Eröffnung des Hauptbahnhofs 2006 keine Fernzüge der DB AG mehr.

Einer der größten Einschnitte der deutschen Eisenbahn war das Unglück von Eschede am 3. Juni 1998. Heute erinnert an der Stelle des Geschehens ein Mahnmal an die im ICE 884 „Wilhelm Conrad Röntgen" verstorbenen 101 Menschen.

war, ist längst verschrottet, die Baureihen 103 und 120 sind nicht mehr im Dienst und der Regionalverkehr hat ein gänzlich neues Aussehen erhalten. Für Zugbildungen interessant sind bis heute viele Fernverkehrszüge – noch lokbespannt mit unterschiedlichen Wagengattungen – unterwegs.

Großereignisse

Großereignisse prägten in den Anfangsjahren auch die Entwicklung des Personenverkehrs bei der DB AG. Richtungsweisend war hier die Expo 2000 in Hannover. In Expo-Projekten wurden Nebenstrecken modernisiert oder Bahnhöfe umgestaltet. Hannover erhielt ein S-Bahn-System, welches weit in die Region führt. Dazu wurden neue Züge konstruiert und viele Neufahrzeuge – wie die Baureihe 145 – vorübergehend zuerst in Hannover eingesetzt. Der noch vorhandene Reservepark ermöglichte es den Verantwortlichen, umfangreiche Sonderzüge anzubieten.

Mit der Inbetriebnahme wichtiger Infrastrukturprojekte war die Fußball-WM 2006 versehen. Pünktlich ging der Nord-Süd-Tunnel mit dem Hauptbahnhof in Berlin in Betrieb. Auch wenn der Hauptbahnhof mit verkürzter Halle fertiggestellt wurde, änderte sich dadurch auch die Führung der Fernverkehrslinien. Die ICE-TD reaktivierte man wieder und setzte sie als Fanzüge ein. Andere Fahrzeuge waren im Design der Nationalmannschaften beklebt. Im Gegensatz zur Fußball-EM 2024, bei der die Bahn

Zur Fußball-WM 2006 wurde der Berliner Hauptbahnhof eröffnet. Um das Projekt pünktlich fertig zu bekommen, beschloss Bahnchef Hartmut Mehdorn, die Bahnsteighalle nur verkürzt zu errichten. Viele Fernverkehrsangebote sind im modernen Eisenbahnverkehr grenzüberschreitend. Mehrsystemloks ermöglichen Verbindungen ohne Lokwechsel. Die polnischen Elloks vor dem Berlin-Warszawa-Express trugen eine Beklebung in den Farben der Teilnehmer-Länder.
Auch die DB AG warb auf den damals noch üblichen Fahrplanblättchen in den Zügen für die Fußball-WM, bei der sie Partner war.

bereits vieler Reservezüge beraubt war und die Infrastruktur den Verkehren nicht mehr gerecht werden konnte, funktionierten die Regel- und Sonderverkehre auf der Schiene im Jahr 2000 und 2006 noch.

Alles für den Fahrgast?

Viele Gepflogenheiten der Eisenbahn schaffte man aus Kostengründen ab. Oder sie wurden durch moderne Entwicklungen überholt. Das Handy macht heute Kursbücher oder Fahrplanblättchen überflüssig. Im Zug können die Anschlüsse in Echtzeit verfolgt werden. Wagenreihungen werden nicht mehr ausgehängt, sondern dynamisch angezeigt. Über Änderungen der Reihung wird in Echtzeit informiert. Neue Bahnhöfe entstanden bedarfsorientiert und sind z.B. an Flughäfen und Innenstadtstationen zugleich Shoppingmeilen.

Für den Modellbahner hat dieser enorme Wandel bei der Eisenbahn den Vorteil, dass alte und neue Züge nebeneinander eingesetzt werden können. In der Epoche V war hier vieles erlebbar. Sonderzüge zu Veranstaltungen sind genauso möglich wie kurze Bundeswehr-InterRegios an Wochenenden. Ersatzzüge bei Problemen mit der Inbetriebnahme von Neufahrzeugen oder Startschwierigkeiten von neuen Betreibern waren teilweise keine kurz angelegten Verkehre, sondern zogen sich länger hin. Private mischen seit Ende der 1990er-Jahre auch im Fernverkehr mit, sodass mehr als nur ICE und IC möglich sind.

Da sich die Infrastrukturerneuerung bis heute hinzieht, sind auch moderne IC mit Dieselloks oder in Bahnhöfen mit Formsignalen möglich.

Zur Tradition bei der DB wurde es, ICEs auf Städtenamen zu taufen. So kamen auch Orte ohne Fernverkehrsanschluss zu ICE-Ehren. Zuglaufschilder fand man bis 2005 in den Türen der IC oder EC. Sie wurden durch LED-Punktmatrixanzeigen in den Seitenwänden ersetzt.
Kursbücher – lange Zeit Inbegriff des Reisens – erhielt man in gedruckter Form bis zum Fahrplanwechsel 2008. Heute sind Abfahrtszeiten online für ganz Europa auf der App der Bahn abrufbar.

Heute dominieren Triebzüge und Triebwagen auf der Schiene. In Ausschreibungen geforderte Neufahrzeuge wurden meist in Form von preisgünstigen Triebzügen realisiert. Durch den Wettbewerb etablierten sich unzählige Verkehrsunternehmen, die regional und überregional tätig sind. Hier befährt ein „Flirt" von cantus am 4. Mai 2008 einen der letzten Schrankenposten bei Unterhaun.

Klassifizierung der Reisezugwagen durch Gattungen und Ausstattungsmerkmale

Baureihen der Reisezugwagen

Reisezugwagen sind in Gattungen eingeteilt und über Kennbuchstaben werden die technischen Ausstattungen angegeben. Ferner sind über die Ziffern der Fahrzeugnummer Eigenschaften der Wagen codiert. Wir geben hier einen Überblick über die Gattungen und die Kennbuchstaben bei Reisezugwagen. Diese verwenden wir auch bei den Zugbildungen in den kommenden Kapiteln.

Gattungsbuchstaben für Reisezugwagen

A	Sitzwagen 1. Klasse
AB	Kombinierter Sitzwagen 1. und 2. Klasse
AD	Kombinierter Sitzwagen 1. Klasse mit Gepäckabteil
AR	Kombinierter Sitzwagen 1. Klasse mit Küche und Speiseraum
B	Sitzwagen 2. Klasse
Bc	Sitzwagen 2. Klasse mit Liegeeinrichtung
BD	Kombinierter Sitzwagen 2. Klasse mit Gepäckabteil
BR	Kombinierter Sitzwagen 2. Klasse mit Küche und Speiseraum
D	Gepäckwagen
DA	Doppelstockwagen 1. Klasse
DB	Doppelstockwagen 2. Klasse
DAB	Kombinierter Doppelstockwagen 1. und 2. Klasse
DD	Offener Doppelstockwagen für den Autotransport
SR	Gesellschaftswagen
WG	Gesellschaftswagen
WL	Schlafwagen, zusätzlich mit den Gattungsbuchstaben A, B oder AB (z.B. WLA)
WR	Speisewagen
K	Schmalspurwagen, zusätzlich in Verbindung mit den Gattungsbuchstaben A, B oder AB (z.B. KB) – tlw. nur in der Schweiz

Die Baureihenbezeichnungen von Reisezugwagen sind durch die europäische Eisenbahnvereinigung UIC definiert. Über Gattungsbuchstaben als Großbuchstaben sind die Wagen grob eingeteilt. Die gebräuchlichsten Gattungen stehen im Kasten links. Diese Gattungsbuchstaben – treffen mehrere zu, dann beschränkt sich die Gattung nicht nur auf einen Buchstaben – stehen in

Der Wagen oben zeigt einen Steuerwagen des IC 2 der DB AG. Anhand der Gattungsbuchstaben ist er als Doppelstockwagen 2. Klasse eingestuft (DB). Anhand der Kennbuchstaben wird er als klimatisierter Großraumwagen (p) mit Ausrüstung für Behinderte (b) und Zugsammelschiene (z) beschrieben. Der Wagen besitzt ein Steuerabteil (f) und kann technikbasiert abgefertigt werden (a). Im Raster daneben ist die Höchstgeschwindigkeit mit 160 km/h angegeben. Der Einsatz ist auf Deutschland beschränkt.

Kennbuchstaben für Reisezugwagen

Die kleinen Kennbuchstaben stehen hinter den Gattungsbezeichnungen.

p	klimatisierte Fern- und Nahverkehrswagen mit Großraum oder Mittelgang
v	klimatisierte Fernverkehrswagen mit weniger als zehn 1.-Klasse- oder zwölf 2.-Klasse-Abteilen. Bei kombinierten AB-Wagen weniger als fünf 1.-Klasse-Abteilen und bei kombinierten BD-Wagen weniger als sechs 1.-Klasse-Abteile
o	nicht klimatisierte Fernverkehrswagen. Bei Kennbuchstabe „m“: Bei kombinierten AB-Wagen weniger als fünf 1. Klasse-Abteilen und bei kombinierten BD-Wagen weniger als sechs 1.-Klasse-Abteile
i	Wagen für den InterRegio-Verkehr, in Verbindung mit „m“
c	Abteilwagen mit Sitzplätzen, die zu Liegeplätzen umwandelbar sind
n	Nahverkehrswagen ab 24,5 m Länge, Großraum mit Mittelgang in der 2. Klasse (zwölf fiktive Abteile), Mittel- oder Seitengang in der 1. Klasse. Zwei Mitteleinstiege. Wendezugfähig mit 36poliger Steuerleitung
y	Nahverkehrswagen ab 24,5 m Länge, Großraum mit Mittelgang in der 2. Klasse (elf fiktive Abteile). Zwei Mitteleinstiege. Wendezugfähig
x	wendezugfähige S-Bahn-Wagen in Sonderbauart ab 24,5 m Länge, Großraum mit Mittelgang in der 1. oder 2. Klasse. Mitteleinstiege. Zentrale elektrische Energieversorgung aus der Zugsammelschiene. Hochleitungsbremse (KE-GPR-A + EP)
m	Fernverkehrswagen ab 24,5 m Länge, Einteilung in Abteilen von zehn in der 1. Klasse oder zwölf in der 2. Klasse oder fünf bei kombinierten 1./2. Klasse
mm	Modernisierter m-Wagen
v	Fernverkehrswagen mit verringerter Abteilanzahl bei m-, n-, y- und x-Wagen
w	Fernverkehrswagen mit neun statt zwölf Abteilen bei Bm-Wagen
o	Bei m-Wagen: Wagen ohne Klimaanlage
r	in Verbindung mit n-Wagen: Vorhandensein einer Rapidbremse KE-GPR
s	Seitengang bei Gepäckwagen oder bei kombinierten Sitz-/Gepäckwagen (BD), bei Schlafwagen, Wagen in Spezialbauart mit Ein- oder Zweibettabteilen, bei Abteilwagen, Vorhandensein eines Service-Abteils
b	Wagen mit Einrichtungen für behinderte Reisende mit Rollstühlen, behindertengerechtes WC vorhanden
d	Wagen mit Halterungen zur Fahrradbeförderung oder mit Mehrzweckraum
k	Reisezugwagen mit a) Speiseraum oder Restaurant oder Buffetabteil zur Selbstbedienung, b) Wirtschafts- und/oder Küchenabteil bzw. Warenautomaten
h	Reisezugwagen mit elektrischen Einrichtungen, die sowohl von Achsgeneratoren als auch aus der Zugsammelschiene mit Strom versorgt werden können. Bei Nutzung von E- oder Diesellokomotiven, die mit einer Zugsammelschiene ausgerüstet sind, ist diese zu nutzen. Die Ausstattung der Energieversorgung ist maßgeblich für den Einsatz auf den jeweiligen Strecken, insbesondere bei grenzüberschreitenden Zügen auf Netzen mit anderen Stromsystemen
h	der Kennbuchstabe h wurde auch für Nahverkehrswagen der ehemaligen Deutschen Reichsbahn eingesetzt
u	Reisezugwagen mit einer Steuerleitung für den Wendezugbetrieb mit 34poliger Steuerleitung
uu	Reisezugwagen mit einer Steuerleitung für den Wendezugbetrieb mit 36poliger Steuerleitung
z	Reisezugwagen mit zentraler Energieversorgung aus der Zugsammelschiene
q	Steuerwagen/Wagen mit Führerstand für den Wendezugbetrieb. Ausrüstung mit 34poliger Steuerleitung
f	Steuerwagen/Wagen mit Führerstand für den Wendezugbetrieb mit 36poliger Steuerleitung und/oder ZWS. In Kombination mit Kennbuchstabe u für 34polige Steuerleitung und/oder ZWS
a	Ausrüstung mit dem technikbasierten Abfertigungsverfahren

der Bauartbezeichnung immer am Anfang.

Ergänzt wird die Gattungsbezeichnung durch Kennbuchstaben, die die technische Ausstattung des Wagens definieren. Diese Kennbuchstaben sind immer Kleinbuchstaben. Die für moderne Reisezugwagen häufig verwendeten sind nebenstehend aufgeführt. In der Regel ist die Reihenfolge der Buchstaben so, wie sie im Kasten vermerkt sind. Ergänzt werden die Bauarten durch Ziffern, die dann Unterbaureihen bezeichnen.

Auch mit der Wagennummer sind Attribute für die Wagenbauart belegt. Die ersten zwei Ziffern bezeichnen den Code für das Austauschverfahren zwischen einzelnen Ländern. Die dritte und vierte Ziffer sind der Ländercode des Halters. In der fünften bis achten Stelle sind Angaben zur Wagenbauart codiert. Hier sind die Art des Wagen, die Klasse, die Heiz- und Stromversorgung und Maximalgeschwindigkeiten codiert.

Dahinter folgt die dreistellige Ordnungsnummer des Wagens und in der zwölften Stelle die Selbstkontrollziffer. In den Anschriftenfeldern an den Wagen sind weitere technische Angaben und Ausstattungen, die der Betrieb benötigt, angeschrieben.

Der Steuerwagen besitzt die Typenbezeichnung Bybdzf. Daraus wird die 2. Wagenklasse (B) deutlich, der als 2.-Klasse-Großraumwagen mit mehr als 24,5 m LüP (y) ausgeführt ist. Die Buchstaben b und d stehen für die Ausstattung für Behinderte und den Fahrradtransport. Er besitzt eine Stromversorgung über die Zugsammelschiene (z) und ist als Steuerwagen (f) nutzbar. In der Wagennummer stehen die unterstrichenen 80 für einen Wagen in Sonderbauart und die 35 für 140 km/h.
Im Raster daneben sind die Länderkürzel für den möglichen Einsatz (hier nur D), die Höchstgeschwindigkeit und weitere technische Ausstattungen angegeben.

Bis der Wettbewerb im SPNV richtig in Gang kam, war der Geschäftsbereich Nahverkehr (später DB Regio) für den Regionalverkehr verantwortlich. Anfangs noch mit Dieselloks und Wagenzügen kamen hier später Triebwagen zum Einsatz. Im Regionalverkehr stellte man auf Doppelstockwagen und spurtstarke Elloks um. Das Design des DB-Nahverkehrs änderte sich mehrmals.

Der Regionalverkehr der DB AG und seine typischen Zugbildungen ab 1994

Über Mint-Türkis zu Verkehrsrot

Zur Bahnreform wurde die DB AG entschuldet und privatwirtschaftlich geführt. Die Verantwortung für den Regionalverkehr blieb vorerst beim nun privaten Bahnunternehmen, wofür es Zuschüsse vom Bund erhielt. Der Nah- und Regionalverkehr lief also erst einmal so weiter. Fahrzeuge und Bedienkonzepte blieben ebenfalls bestehen. Änderungen gab es in den ersten Jahren der Epoche V nur durch Vorhaben, die bereits durch DB oder DR begonnen und nun umgesetzt wurden.

Durch Infrastrukturmaßnahmen wie Lückenschlüsse im Netz zwischen Ost und West oder neue Strecken änderten sich ebenfalls die Zugläufe in der Fläche. Änderungen sah man optisch bei umlackierten oder modernisierten Fahrzeugen. Modern gestartet war man mit dem mint-türkisen Farbschema oder den remotorisierten Schienenbussen (Baureihe 771/772) der DR, welche die DB AG noch über einige Jahre einsetzen musste. Um den Regionalverkehr attraktiver zu machen, wurden neue Gesellschaften unter dem Dach der DB AG gegründet. Prominentestes Beispiel hierfür ist wohl die Usedomer Bäderbahn, die seit 1995 Infrastruktur und Bahnbetrieb auf der Ostseeinsel erfolgreich betreibt. Ähnliche Konzepte führte man später mit den Regionetzen in anderen Regionen ebenfalls ein.

Anfangs wurden alle Fahrzeuge der DB AG im Geschäftsbereich Traktion verwaltet. Dieser unterteilte seine Fahrzeuge nicht strikt in Personenfern-, Nah- oder Güterverkehr. So waren in den ers-

Oben: In den 1990er-Jahren musste die junge DB AG noch mit DB- und DR-Fahrzeugen auskommen. Mit 202 494 ist eine ehemalige V 100 der DR am 31. März 1999 zwischen Eberswalde und Wriezen eingesetzt. Für die geringe Fahrgastnachfrage auf der brandenburgischen Nebenbahn genügt ein AByz-Wagen der 1. und 2. Wagenklasse. 1999 stehen in Niederfinow noch Telegraphenmasten und Formsignale.

Seit der Einführung des verkehrsroten Farbsystems für Nahverkehrszüge im Jahr 1996 bestimmten rote 218 und modernisierte Silberlinge der Bauarten ABn und Bn in Verkehrsrot das Aussehen des Regionalverkehrs auf Dieselstrecken. Hauptsächlich auf dem Netz der ehemaligen DB, aber auch auf etlichen Strecken in den ostdeutschen Bundesländern kam die Baureihe 218 zum Einsatz. Am 11. April 2011 eilt 218 451 mit fünf Wagen als RegionalExpress von Hannover nach Bad Harzburg an der Blockstelle Othfresen vorbei.

Bis sich die Deutsche Bahn AG über ihren Markenauftritt einig war, verkehrten unterschiedliche Farbsysteme in den Nahverkehrszügen. In Eichstätt konnten 1998 noch die blau-beigen 628 102 und 111 195 fotografiert werden. Hinter der RegionalBahn liefen drei modernisierte Silberlinge (Bn^{719}, ABn^{703} und BDnrzf^{740}) in Silber und Mint-Türkis.
Foto: Jens Franzke, Slg. sk

ten Jahren deutlich mehr interessante Bespannungen möglich als nach dem 1. Januar 1999, als die Produktionsgesellschaften gegründet und die Fahrzeuge aufgeteilt wurden. Nun war DB Regio im Bahnkonzern für den Nahverkehr auf der Schiene verantwortlich.

Bestandsfahrzeuge

Weil die Dienststellen nach der Bahnreform erst einmal bestehen blieben und sich die neuen Niederlassungen geografisch am funktionierenden System bei DB und DR orientierten, verkehrten die Fahrzeuge größtenteils in ihren angestammten Einsatzgebieten. Lediglich bei Verkehren über die ehemalige innerdeutsche Grenze gelangten Fahrzeuge auch buchmäßig in die vormals ungewohnten Regionen.

Die Durchmischung im Wagenpark brachte viele bunte und interessante Züge auf die Gleise. Ältere Baureihen wanderten in den Reservepark und kamen aus diesem oft in Regelzügen zum Einsatz. Insbesondere bei Ersatzzügen war dies der Fall. Später änderte sich die lokale Beheimatung von Fahrzeugen und die Baureihe 143 wurde auch in Westdeutschland sehr erfolgreich. Auf vielen ostdeutschen Nebenstrecken war ab Ende der 1990er-Jahre auch die 218 heimisch.

In den westlichen Ländern wurde der Regionalverkehr bereits mit etlichen Triebwagenbaureihen bedient, die wie der 614 oder der 628 auch auf Hauptstrecken zum Einsatz kamen. Für die

Auch dieser RE 7 des Verkehrsverbandes Berlin-Brandenburg am 27. September 2000 in Letschin im Oderbruch war eine recht bunte Zugzusammenstellung. Hinter 232 567 in DR-Farben läuft ein Bm der ehemaligen DB in Blau-Beige. Dahinter ein ABom Seitengangwagen der DR in Verkehrsrot und am Zugschluss ein mint-türkiser By. Die diesellokbespannten Züge auf der Relation Berlin-Lichtenberg–Frankfurt (Oder) mussten damals als Lok-Wagenzug verkehren, weil die Neubautriebwagen der Baureihe 646 noch nicht für den Prignitz-Express zur Verfügung standen.

Auch auf dem Gebiet der ehemaligen DB setzte die DB AG anfangs noch „bunte" Züge ein. Am 25. Mai 1997 hielt die RB 8105 von Gemünden nach Bad Kissingen in Gräfendorf. Hinter 212 089 liefen zwei 2.-Klasse-Wagen. Hinter dem Bn^{719} reihte die DB AG einen Steuerwagen mit Karlsruher Kopf der Gattung BDnrzf^{740} ein. *Foto: Slg. sk*

Alte Fahrzeuge in bekannten Farben

BR 212 / Roco Bnrf^{450} / Fleischmann Bnrdzf^{463} / Fleischmann

Das mint-türkise Farbkleid brachten DB und DR schon mit in die DB AG. Ansonsten klebte man 1994 das neue Logo an die Fahrzeuge, betrieb den Nahverkehr aber erst einmal so weiter. Einige Lokbaureihen schafften es auch in andere Regionen. So fuhr die steilstreckentaugliche 213 einige Jahre in Thüringen, die 218er kamen auch nach Ostdeutschland und die 143 löste in Westdeutschland so einige Probleme in der Lokdisposition. Bis alle Fahrzeuge umlackiert waren, mussten verschiedene Farben zusammen im Zug laufen.

Links: Am 14. Mai 1995 fotografierte Andreas Wegemund in Joachimsthal 201 038, hinter der zwei Bghw-Wagen und ein Sitz-/Gepäckwagen liefen. Alle Fahrzeuge wurden kurze Zeit später verschrottet.

BDs^{275} / Tillig Bghw^{522} / Tillig Bghw^{522} / Tillig BR 202 / Roco

Auch im Modell lassen sich die interessanten Züge aus den Anfangsjahren der DB AG ins H0-Modell umsetzen. Die 202 im Farbkleid der DR haben Roco und Brawa im Sortiment. Die Bghw-Wagen liefern Brawa und Tillig und den Sitz-/Gepäckwagen – hier ein Typ BDs^{275} – findet man im Sortiment von Tillig. Durch Aufbringen eines DB AG-Logos können ehemalige DB- und DR-Wagen in der Epoche V angesiedelt werden.

Auf der 50-kV-Inselstrecke Blankenburg–Königshütte kamen bis 2000 die Loks der Baureihe 171 mit DR-Wagen zum Einsatz. Die passenden Loks sind von Rivarossi (oben) erhältlich. *Foto links: Uwe Henkel*

Die Baureihe 141 war bis zur Inbetriebnahme von modernen Drehstromloks das Gesicht im westdeutschen Nahverkehr. Hier mit einem n-Wagenzug auf der Moselstrecke. *Fotos (2): Frank Steinbach*

Für die Steilstrecken in Thüringen setzte man anfangs Loks der Baureihe 228, später 213 ein. Hinter den 228ern liefen ex DR-Doppelstockwagen und Bghw-Wagen. Die 213 kamen dann mit n-Wagen zum Einsatz.

Mit Pikos steilstreckentauglichen 228 und den mint-türkisen Doppelstockwagen aus DR-Beständen der Sonneberger lässt sich eine thüringische Steilstreckengarnitur auch ins Modell umsetzen.

BR 228.7 / Piko DBmu[748] / Piko DBmu[748] / Piko

Auch im Modell sind in den vergangenen Jahrzehnten die unterschiedlichen Farbversionen erschienen. Farbgebungen der DR oder DB, die dann nur mit einem „Keks" der DB AG oder neuen Nummern versehen wurden, fanden ihren Weg in die Programme der verschiedenen Hersteller.
Links ist im Modell eine 143 von Tillig in TT im DR-Look zu sehen, deren Vorbild man 1992 schnell Klebeziffern und 1994 das neue Logo der DB AG verpasst hat. Dahinter läuft ein Bn-Wagen von Kühn/Roco. Solche farblichen Zusammensetzungen der Fahrzeuge fand man bis Ende der 1990er-Jahre in ganz Deutschland.

Eines der markantesten Motive auf der Eisenbahnstrecke von Eberswalde nach Frankfurt (Oder) ist der Blick von Hohenfinow auf das Schiffsheberwerk in Niederfinow. Im Vordergrund die eingleisige Strecke durch das Eberswalder Urstromtal. Am 21. Mai 1998 hat 202 776 eine Regionalbahn nach Wriezen am Haken. Der DR-V 100 spendierte man noch schwarze Schilder, auf die man die Loknummer aufklebte. Dahinter reihte man zwei Seitengangwagen Halberstädter Bauart 2. Klasse vom Typ Bom[280] ein. Am Schluss läuft ein zum Fahrradtransportwagen umgebauter Dms[905], der beim Umbau die damals aktuelle mint-türkise Farbgebung erhielt. Der Einsatz der Fahrradtransportwagen währte nicht lange. Später verkehrten die Züge ohne diesen Wagen und wurden zeitnah auf Triebwagen umgestellt.

Elloks der DB und DR bestimmten in den ersten Jahren der Epoche V noch den Alltag im Regionalverkehr. Einige Jahre waren sie noch im Farbschema der Staatsbahnen unterwegs. Bei den Wagen hielten sich die alten Farbgebungen bis zum Anfang der 2000er-Jahre. Insbesondere im Reservepark befanden sich noch altfarbene Wagen. Im Bild oben hält 1996 eine Regionalbahn mit 110 199 und sechs „Silberlingen", von denen nur der letzte dem neuen Farbschema entspricht. ***Foto: Slg. sk***

Ab 1996 führte man das verkehrsrote Farbschema ein. 110 441 hat am 8. Mai 2006 schon einen komplett roten Zug am Haken.

Unten: Mit einem planmäßigen Zug für Fahrradfahrer ist am 2. Mai 1998 143 903 von Dresden ins Elbtal nach Bad Schandau unterwegs. Alle Wagen sind mint-türkis lackiert. Zwischen den Wagen Halberstädter Bauart ist ein zum Fahrradwagen umgebauter Bom^{280}-Wagen eingereiht.

lokbespannten Züge waren unterschiedliche, einstöckige Baureihen vorhanden, die einst unter dem Typennamen „Silberlinge" bekannt wurden. Der Regionalverkehr in den westdeutschen Bundesländern lag mit dem Start der Epoche V fest in der Hand dieser einstöckigen Fahrzeuge mit Mitteleinstiegen. Diese ABn- und Bn-Wagen der verschiedenen Ausprägungen wurden über die Jahre vielfach modernisiert oder zu Steuerwagen umgebaut.

Im Osten der deutschen Eisenbahn war die Vielfalt zur Bahnreform noch größer. Man hatte nur eine überschaubare Anzahl von Steuerwagen zur Verfügung und Triebwagen gab es nur in Form von nebenbahntauglichen LVT der Baureihe 771/772.

Bei den Wagen waren im Nahverkehr viele in den 1980er-Jahren in Halberstadt gebaute Wagen der Typen ABom und Bom mit Seitengängen im Einsatz. Sie wurden von den Mitteleinstiegswagen der Reihen Bmh ergänzt. Zusätzlich waren 1994 noch unzählige Bghw-Wagen und ältere Doppelstockgarnituren im Dienst.

Von der DR übernahm die DB AG etliche Doppelstockwagen die ab 1974 gebaut wurden. Die Gattungen DBmu, DBmuz und die dazugehörigen Steuerwagen DBmq sollten in modernisierter Form den Regionalverkehr in ganz Deutschland unterstützen. Ab 1992 beschaffte die DR neue Steuerwagen und die DB stieg ab 1993 in die Beschaffung von Doppelstockwagen ein.

Nach der Gründung der DB AG schieden einige markante Baureihen aus dem Betriebsdienst aus. Dazu gehörten 1994 die vierachsigen Umbauwagen und die eckigen Steuerwagen der ehemaligen DB.

Bom[242.1] / Tillig | BDs[275] / Tillig | BR 143 / Roco, Piko

BR 141 / Roco | Bm[235]/ Roco | Bn[779.2] / Piko | Bnrdzf[463] / Piko

Auch im elektrisch betriebenen Regionalverkehr mussten die Verantwortlichen anfangs auf das Material von DR und DB setzen. Erst langsam setzten sich neue Farbschemata durch, sodass bunte Züge einige Jahre lang normal waren.

Die Reihung oben zeigt eine 143 im Farbkleid der DR. Sie bespannt einen kombinierten Gepäckwagen 2. Klasse vom Typ BDs[275] und einen Seitengangwagen 2. Klasse vom Typ Bom[242.1]. Nur anhand der Logos ist diese Garnitur der DB AG zuzuordnen. Aber auch auf dem Gebiet der ehemaligen DB wurden Züge aus gemischten Farbvarianten gefahren. Die Reihung darunter zeigt eine typische Regionalbahn in Westdeutschland. Neben der verkehrsroten 111 besteht der Zug aus einem blau-beigen Bm[235]-Wagen, einem Bn[779.2]-Wagen und einem Bnrdzf[463]-Steuerwagen.

Bybdzf[482.1] / Roco | ABom[222.1] / Tillig | Byz[438.0] / Tillig | Byz[438.0] / Tillig | BR 143 / Roco, Piko

BR 111 / Roco | Bnrz[451.4] / ESU | ABn[404] / Lima | Bnrz[451.4] / ESU | Bnrdzf[740.2] / Brawa

Nachdem sich die neuen Farbsysteme etabliert hatten und man bei den Lok- und Wagenbaureihen ein wenig sortiert hatte, verblieben die Bauarten der ehemaligen Staatsbahnen auf ihrem angestammten Gebiet. Einstöckige, elektrisch betriebene Nahverkehrszüge bildete man in den fünf östlichen Bundesländern meist aus der Baureihe 143, später auch 112.0 und 112.1 und den vierachsigen Wagen aus Halberstädter Produktion. Diese Wagen rekonstruierte man ab 1993 und baute ab 1995 auch Steuerwagen aus ihnen.
Darunter eine Reihung eines Pendants aus den westlichen Bundesländern. Die Baureihen 111 und 141 waren hier die bevorzugten Lokomotiven in den ersten Jahren nach der Bahnreform. Die Wagen waren ähnlich und bestanden aus modernisierten Silberlingen der Bauarten Bnrz[451.4] und ABn[404]. Auch aus ihnen wurden noch zusätzliche Steuerwagen gebaut.

Aus Beständen der DR verabschiedete man sich 1995 von den Bghw-Wagen und den dreiachsigen Reko-Packwagen. Auch die Doppelstockgliederzüge der DR gingen Ende 1995 aus dem Plandienst. Die A- und B-Wagen der DR hielten sich bei der DB AG bis etwa 1998.

Bis heute hat sich durch die Modernisierung des Regionalverkehrs die Typenvielfalt deutlich reduziert. Mit der Einstellung des IR-Verkehrs bis 2006 wanderten viele ehemalige IR-Wagen der Typen Aimz und Bimz in den Regionalverkehr, wurden verkehrsrot lackiert und in teilweise als Ersatz von den Ländern bestellten Regionalverkehren eingesetzt.

Über die Jahre änderte die DB AG auch ihre Farbsysteme für den Nahverkehr. Von der DB (und vereinzelt auch von der DR) wurden bereits einige Wagen in Mint-Türkis übernommen. Dieses Farbschema verdrängte in den ersten Jahren die alten Farben von DB und DR. War man in den ersten Jahren nach der Epoche V sehr fleißig mit dem Umlackieren, entschied man sich ab 1996, Verkehrsrot als Farbe im Nahverkehr einzuführen. Das nun erneute Umlackieren

Zwei Wagen vom Typ B[516] der 2. Klasse mussten im Sommer 1994 als Regionalbahn zwischen Angermünde und Eberswalde genügen. Während 143 183 kurze Zeit später verkehrsrot wurde, hatte die DB AG für die Wagen keine Verwendung mehr. *Foto: Frank Steinbach*

Bybdzf[482.1] / Roco | DBmu[748] / Piko | DBuz[747.3] / Piko | BR 218 / Roco

DBuz[747.3] / Piko | DBuz[747.3] / Piko | BR 234 / Brawa

Die 218 etablierte sich in ganz Deutschland im dieselbetriebenen Nah- und Regionalverkehr der DB AG. Durch ihre Wendezugsteuerung war sie flexibel einsetzbar. Insbesondere im Netz der ehemaligen DR kamen die Baureihe 219, aber auch Loks der Baureihe 232 zum Einsatz. Die Baureihe 234 besaß eine Wendezugsteuerung. Kurze Züge aus Doppelstockwagen und einstöckigen Steuerwagen sind auch im Modell interessant.

Auch auf ehemaligen DR-Strecken wurde die 218 heimisch. Mit einem RE von Lübeck nach Pasewalk fährt 218 208 am 28. August 1999 aus Bützow aus. Hinter der Lok läuft ein ABDbd[406.1]-Wagen dahinter ein AByz[407] und ein By[439]. Die Wagen wurden aus DR-Beständen modernisiert.

Züge von Magdeburg in das Harzvorland wurden 2002 mit Loks der BR 218, zwei modernisierten DR-Doppelstockwagen und einem zum Packwagen (Gattung ABDbd[406.1]) mit 1.-Klasse-Abteil umgebauten ex-DBoms[274] aus DR-Beständen gefahren. ***Foto: Uwe Henkel***

Nachdem die Baureihe 229 vor IR- und IC-Zügen nicht mehr benötigt wurde, kam sie im Regionalverkehr zum Einsatz. Hier hat sie einen unspektakulären Personenzug aus zwei 2.-Klasse-Wagen vom Typ By[439] am Haken.

Foto: Frank Steinbach

führte bis zur Jahrtausendwende zu sehr bunten Zügen.

Zusätzlich wurden die Logos und Piktogramme angepasst. Heute ziert der Schriftzug „DB Regio“ die bahneigenen Nahverkehrswagen. Hinzu kommen Besonderheiten der Verkehrsverbünde oder die Werbung für bestimmte Linien oder Zugsysteme. Baden-Württemberg und Schleswig-Holstein setzen heute betreiberübergreifend auf Landesfarben an den Fahrzeugen. Mitunter beschaffen die Länder auch die Fahrzeuge und organisieren sie in eigenen Fahrzeugpools, aus denen sie diese dann den Betreibern zur Verfügung stellen.

Die Regionalisierung

1996 übernahmen die Bundesländer die hoheitlichen Pflichten vom Bund für die Organisation des Nah- und Regionalverkehrs auf der Schiene. Dafür stattete der Bund die Länder mit Geld aus, die sie nun zielgerichtet an die Eisenbahnverkehrsunternehmen auszahlen konnten. Die Länder gründeten Verkehrsverbünde und Bestellerorganisationen, die Ausschreibungen durchführten und so mit Neufahrzeugen und neuen Konzepten den Regionalverkehr modernisierten. Einhergehend mit dieser Entwicklung war aber nach wie vor eine drastische Abbestellung von unrentablen Zugverbindungen und damit verbunden ein Sterben von Strecken, vor allem in der Fläche.

Der Ausschreibungswettbewerb führte zu vielen neuen Betreibern und einer Modernisierung des Fahrzeugmaterials. Zusätzlich investierten die Länder in Bahnhöfe und deren Umfeld und stimmten mit der DB AG die Erneuerung der Infrastruktur ab. Im Ergebnis hält der Regionalverkehr heute ein sehr gutes Angebot vor, welches aber immer mehr von Triebwagen und Triebzügen gefah-

4-Länder-Express

Nach der Einstellung der IR-Verkehre bestellten die Länder teilweise Ersatzverkehre. Einer dieser Züge war der sogenannte „4-Länder-Express" von Leipzig nach München und zurück. Da er weitestgehend auf nicht elektrifizierten Strecken verkehrte, war er mit einer Lok der Baureihe 218 bespannt. Die Regelzugbildung sah zwei Bm-, einen ABm- und einen Bimz-Wagen vor. Im Modell lässt sich der Zug leicht nachbilden (unten). Die Baureihe 218 erhält man unter anderem von Roco. Die Mitteleinstiegswagen vom Typ Bm und ABm haben Piko, Brawa, Roco und Pullmann im Sortiment, den Bimz in Nahverkehrsrot gab es bislang nur bei Roco.

BR 218 / Roco | Bn / Piko | ABn^{404} / Lima | Bn / Piko | Bn / Piko

Bybdzf$^{482.1}$ / Roco | By$^{438.0}$ / Tillig | By$^{439.0}$ / Brawa | BR 219 / Brawa

BR 218 / Roco

Wurden einstöckige Regionalzüge im Westen Deutschlands aus ehemaligen Bn-Wagen gebildet, verwendete man im Osten hauptsächlich Wagen aus Halberstädter Produktion. Die rekonstruierten Vorbilder aus Mitteleinstiegs- und Seitengangwagen haben Tillig und Brawa im Programm. 219, 234, 218 oder 143er waren häufig anzutreffende Zugloks. Den Steuerwagen mit Halberstädter Kopf erhält man bei Roco in den gängigen Farbvarianten.

BR 143 / Roco

Dieselvorspann am RE 3 Angermünde–Schwedt

Weil die Elektrifizierung des Abschnittes Angermünde–Schwedt auf sich warten ließ, war es die Bürgermeisterin von Schwedt (Oder) leid, ständig über das Umsteigen in Angermünde zu reden. Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg richtete daraufhin im Jahr 2000 eine durchgehende Verbindung ein, bei der in Angermünde dem RE 3 von Elsterwerda nach Schwedt (Oder) eine 232 (später auch 219) vorgespannt wurde. In Schwedt (Oder) setzte man die Diesellok für die Rückfahrt nach Angermünde um. Der RE 3 war als Wendezug ausgeführt und bestand damals aus einer Ellok der Baureihe 143, sowie vier modernisierten Doppelstockwagen aus DR-Beständen. Der Steuerwagen besaß ein 1.-Klasse-Abteil. In der Nenngröße H0 lässt sich die interessante Zugbildung aus den Modellen von Piko nachbilden. Die zu der Zeit in den Zügen noch anzutreffenden mint-türkisen Wagen haben die Sonneberger ebenfalls im Sortiment. Die 143 erhält man von Roco, Piko oder Märklin/Trix. Die 232 ebenfalls.

BR 143 / Roco | DBuz$^{747.3}$ / Piko | DBuz$^{747.3}$ / Piko | DBuz$^{747.3}$ / Piko | DABbuz$^{778.2}$ / Piko

DABbuz$^{778.2}$ / Piko | BR 232 / Roco

DR-Doppelstockwagen

Aus Beständen der DR übernahm die DB AG eine größere Anzahl Doppelstockwagen. Diese wurden in den 1990er-Jahren grundlegend modernisiert und mit neuen Schwenkschiebetüren versehen. Aus Sitzwagen baute man auch Steuerwagen, sodass mehr Wendezüge gebildet werden konnten. Mit diesen Doppelstockwagen betrieb die DB AG bis zur Jahrtausendwende vielerorts den Regionalverkehr. Neubauten mit Klimatisierung und 160 km/h verdrängten dann die ehemaligen DR-Wagen. Die aus den Doppelstockwagen der DR modernisierten Steuerwagen waren von der Wendezugsteuerung und den Bedienpulten her nur mit der Baureihe 143 kompatibel.

DABbuz$^{778.2}$ / Piko | DBuz$^{747.3}$ / Piko | DBmu^{748} / Piko | By$^{438.0}$ / Tillig | BR 143 / Roco

Bis etwa 2003 bestanden RE und RB aus Wagen der Staatsbahnen. Die modernisierten Doppelstockwagen wurden hier als Wendezug gebildet und durch einen 2.-Klasse-Mitteleinstiegswagen Halberstädter Bauart By ergänzt. Bis zum Neubau von Lokomotiven waren die Baureihen 143, 111 oder 141 die typischen Loks vor den Regionalzügen der DB AG. Bild oben: 143 193 am 02. Mai 2002 bei Angermünde.

DBpbzfa / Roco

Neubau-Doppelstockwagen

Mit der Beschaffung von neuen Doppelstockwagen begann die DB im Jahr 1994. Die Typenlinie Dosto-94 besaß Klimaanlagen und war für 160 km/h ausgelegt. Für kurze Fahrzeiten beschaffte man auch neue Loks. Auf der Traxx-Plattform entstanden bei Bombardier mit der Baureihe 146 auch Loks für den schnellen Regionalverkehr.
In Bacharach an der rechten Rheinstrecke konnte am 31. August 2002 die noch fast neue 146 002 vor einem Zug aus Doppelstockwagen fotografiert werden. Die beiden Neubauwagen werden hinter der Lok noch durch einen Wagen aus ehemaligen DR-Beständen ergänzt.

DBzf$^{761.2}$ / Tillig | DABz^{755} / Tillig | DBuz$^{747.3}$ / Piko | BR 146.0 / Roco

DBpbzfa / Roco | DBpz / Roco | DABpz / Roco | DBpz / Roco

Die Zugzusammenstellung gemäß dem Bild aus Bacharach lässt sich auch im Modell nachbilden. Die beiden Neubau-Doppelstockwagen erhält man bei Tillig, die durch den verkehrsroten Wagen von Piko ergänzt werden. Die 146 001 in der Optik des Rheinland-Pfalz-Taktes erhält man von Roco. Darunter ist ein typischer RE aus Doppelstockwagen der Bauart DBuz^{747} zu sehen. Solange der RE 1 in Berlin-Brandenburg durch DB Regio betrieben wurde, waren spurtstarke Loks der Baureihe 182 und fünf Doppelstockwagen die Regelbespannung. In der Mitte war ein 1.-Klasse-Wagen eingereiht. Eine nahezu identische Zugbildung mit Doppelstockwagen mit Tiefeinstieg verkehrt zwischen Hamburg und Rostock. Hierfür rüstete man Loks der Baureihe 120 um. Mit der Baureihe 147 ist die dritte Traxx-Plattform auch im Regionalverkehr im Einsatz.

Ein Wendezug aus ab 1998 gelieferten Dosto-Wagen ist hier planmäßig mit einer 143 am Zugschluss bespannt. Für Testzwecke zur Vorbereitung der Expo 2000 fährt der Zug mit der fabrikneuen 145 005.

Zwischen Braunschweig und Hannover war am 2. April 2007 111 131 vor einem RE aus Doppelstockwagen mit Hocheinstieg eingesetzt. Am Zugende läuft ein Steuerwagen, hinter der Lok die 1. Klasse.

In vielen Regionen werden auch S-Bahn-Netze mit Doppelstockwagen betrieben. In Dresden setzt man auf Wendezüge, die lange Zeit mit der Baureihe 143 bespannt waren. Hier schiebt sie das Roco-Wagenset #6220066.

DBpbzfa766 / Roco DABpza$^{785.2}$/ Roco BR 143 / Roco

DBpza / Roco DBpza / Roco DBpza / Roco DABpza / Hobbytrade BR 111 / Piko

Fünfteiliger Doppelstock-Wendezug aus Wagen von Hobbytrade und Roco, geschoben von einer 111 (Piko). Im Vergleich zum S-Bahn-Zug darüber sind die Wagen mit Hocheinstieg über den Drehgestellen ausgerüstet. Die Trittstufe befindet sich hier 0,91 m über der Schienenoberkante. Die Steuerwagen sind einheitlich mit Tiefeinstiegen ausgerüstet.
Zugbild unten: Die motorisierten Endwagen sind die jüngste Konstruktion von Bombardier. Die Fahrzeuge vom Typ Twindexx-Vario wurden in einige Netze verkauft. Brawa hat die Garnituren in H0 und N ins Modell umgesetzt. Im Bild die vierteilige Version des „Main-Spessart-Express".

Der „Hanse Express" mit der mit Nahverkehrspaket ausgerüsteten Baureihe 120.2 und Wendezug aus fünf Doppelstockwagen. In der Mitte ist die 1. Klasse angeordnet.

Die Baureihe 182 war eigentlich für den grenzüberschreitenden Güterverkehr beschafft worden. Jetzt wird sie im Regionalverkehr eingesetzt. Am 22. November 2021 zieht 182 015 bei Kemnitz einen RE 1 des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg von Magdeburg nach Frankfurt (Oder).

DBpz / Roco BR 182 / Roco

BR 120 / Piko

BR 147 / Brawa

Für die Pendlerzüge nach München-Ostbahnhof in den Hauptverkehrszeiten am Morgen und späten Nachmittag setzt die Südostbayernbahn ab Mühldorf lange Züge ein, die tagsüber in München abgestellt werden. Am Abend des 8. Juli 2016 schiebt 245 010 den aus neun Doppelstockwagen gebildeten Zug nach Mühldorf nach. An der Zugspitze befindet sich ebenfalls eine 245. Da die Garnituren aus den normalen Wendezügen der Südostbayernbahn zusammengestellt werden, läuft vor der schiebenden Lok ein Steuerwagen. In der Zugmitte ist der Wagen mit der 1. Klasse eingereiht. Die Mittelwagen der Südostbayernbahn sind für einen schnellen Fahrgastwechsel an den modernisierten Bahnsteigen in den aufkommensstarken Bahnhöfen mit Hocheinstiegen versehen.

BR 245 / Piko | DBpbzfa / Roco | DBpza / Roco | DBpza / Roco | DABpza / Roco

Diesel-Paradies „Südostbayernbahn“

Bis heute ist die Region südöstlich von München nicht elektrifiziert, bewältigt aber enorme Verkehrsströme in die bayerische Landeshauptstadt. Über die lange Zeit eingleisigen Dieselstrecken läuft nicht nur der Personenverkehr zwischen Mühldorf und München, sondern auch der Güterverkehr aus dem Chemiecluster um Burghausen. Spurtstarke Züge, die viele Fahrgäste befördern können, waren hier seit jeher gefragt. Lange Zeit war dies das Einsatzgebiet der Baureihe 218, die mit einstöckigen Wendezügen aus Bn-Wagen die Region bediente. Ab 2003 beschaffte die eigens für die Region gegründete Nahverkehrstocher der DB Regio Doppelstockwagen und erhöhte so die Kapazität in den Zügen. Hinter eine 218 hing man in der Regel fünf klimatisierte Doppelstockwagen als Wendezug, mit mittig eingereihten 1.-Klasse-Wagen. Waren die Züge länger, mussten zwei Loks den Zug bespannen. Einige Züge am Tag nutzte man, um die Loks für die Entlastungszüge in der Hauptverkehrszeit zu überführen.
Seit 2014 setzt man die Baureihe 245 bei der Südostbayernbahn ein. Sie ersetzten die immer störanfälligeren 218er. Die Leistungsreserven der 245 reichen, um einzeln sechs Doppelstockwagen ziehen zu können. Damit entspannt sich der Lokeinsatz deutlich. Die aufwendige Instandhaltung der neuen Drehstromloks mit vier Dieselmotoren führt aber zum längeren Einsatz der betagten 218.

Am Abend des 7. Juni 2013 erlitt die 218 426 am Zugschluss dieses fünfteiligen Wendezuges der Südostbayernbahn einen Schaden. Zwei weitere 218er übernahmen die Traktion des Zuges nach München. 218 400 führt das Gespann an und beschleunigt aus dem Bahnhof Hörlkofen.

ren wird, sodass die Vielfalt verloren geht.

Bei den Zugsystemen etablierten sich RegionalBahn (RB) und RegionalExpress (RE). Vereinzelt fährt man die hochwertigen Züge als InterRegioExpress (IRE). Die alten Bezeichnungen verschwanden sehr schnell aus den Fahrplänen.

Doppelstock ist modern

Während die Verantwortlichen den untergeordneten Regionalverkehr mit modernen Dieseltriebwagen modernisierten, setzte man in den Ballungsräumen

Geschobener Vier-Wagen-Zug der Südostbayernbahn. Die Steuerwagen sind in der Regel Richtung München eingereiht. Am Zugschluss schiebt die 245 009 (3. Juni 2019).

DBpbzfa / Roco | DBpza / Roco | DABpza / Roco | DBpza / Roco | BR 245 / Piko

DBpza / Roco | DBpza / Roco | DBpza / Roco | DBpza / Roco | BR 245 / Piko

DBpza / Roco | BR 218 / Roco

und für die RegionalExpress-Linien auf neu konstruierte Doppelstockwagen. Bombardier in Görlitz wurde über etliche Jahre der Hauptlieferant für neue Wagen der DB. Setzte man diese anfangs mit Diesel- und Elloks aus DB- und DR-Beständen ein, beschaffte man ab der Jahrtausendwende in hohen Stückzahlen auch die Personenverkehrsvarianten der Traxx-Elloks der Baureihen 146.1 und 146.2.

1994 bestellte die DB AG 89 Wagen in Görlitz. Die Reihe „Dosto 94“ besaß teilweise bereits Klimaanlagen. Sehr große Stückzahlen bestellte man ab 1997 von der Reihe „Dosto 97“, die mit Magnetschienenbremsen für 160 km/h ausgelegt waren und überarbeitete Türen hatten. Mit dem „Dosto 2003“ verbesserte man die Konstruktion noch einmal.

Die jüngste Bauform der Görlitzer Doppelstockwagen von 2010 wird von Bombardier als „Twindexx“ vermarktet, wurde bislang für den Regionalverkehr aber nur mit motorisierten Endwagen bestellt. Viele der Bauarten haben einen Einstieg im Zwischengeschoss über den Drehgestellen, wodurch größere Fahrgasträume und breitere Türen möglich werden. Länder mit niedrigeren Bahnsteigkanten bestellten Wagen mit Tiefeinstieg im Niederflurbereich.

Die Baureihen 218 und 245 erhält man von verschiedenen Herstellern in allen gängigen Nenngrößen. Die einstöckigen Wagen der Südostbayernbahn sind bei Piko, Roco, Brawa und Pullmann erhältlich. Maßstäbliche Doppelstockwagen mit Hocheinstieg hat Roco im Sortiment. Die Modelle basieren auf den Konstruktionen von Hobbytrade. Bei Roco sind Zugpackungen mit den Beschriftungen der Südostbayernbahn und Werbebeklebungen zum Bahnland Bayern im Sortiment. Die modernen Züge kann man vorbildgerecht auch auf klassischer Infrastruktur mit eingleisigen Strecken und Formsignalen einsetzen.

Bis zur Indienststellung der Doppelstockwagen bildeten ABn- und Bn-Wagen das Rückgrat auf der Strecke München–Mühldorf–Simbach/Freilassing. Später nutzte man die Wagen immer wieder für Entlastungszüge. 218 419 hat am 25. April 2007 einen Zug aus vier 2.-Klasse-Wagen vom Typ Bn am Haken, als sie in Dorfen fotografiert wurde.

Fernverkehr auch auf dem Regionalnetz – lange InterRegios der DB AG

InterRegio – der Lieblingszug

Als das D-Zug-System in den 1980er-Jahren so unattraktiv war, dass es Fahrgäste verlor und rote Zahlen einfuhr, entwickelten einige Mutige bei der Deutschen Bundesbahn den InterRegio als Nachfolger. Sie setzten sich gegen Kritiker durch und so kam ein frischer, innovativer Zug für den Fern- und Freizeitverkehr auf die Gleise. Die blau-weißen Züge betrieb die DB AG bis 2006.

Nach der Einführung des IC-Verkehrs bei der Deutschen Bundesbahn im Jahr 1971 wurde zwischen den Ballungsräumen ein hochwertiges Taktsystem aufgebaut. Für die untergeordneten Fernverkehre blieb der D-Zug, der durch viele Halte und die Bedienung von langsamen Strecken immer unrentabler wurde. Das Wagenmaterial war in die Jahre gekommen und es bedurfte einer Modernisierung, wenn man die Fahrgäste aus dem überregionalen Verkehr nicht gänzlich verlieren wollte.

Einige Manager reagierten darauf und entwickelten den InterRegio (IR). Die Deutsche Bundesbahn ließ sie gewähren und so wurde das Werk in Weiden umgebaut und eine große Wagenflotte aufwendig zu IR-Wagen modernisiert. Mit den ersten IR-Linien ging man ab September 1988 an den Start.

Die Wagen sollten eine moderne Inneneinrichtung mit versetzten Sitzen und einer Kombination aus Großräumen und Abteilen haben. Kurze Halte und eine mittlere Reisegeschwindigkeit von 90 km/h sollten die Fahrgäste wieder auf die Bahn holen. Es entstanden

Links: Die Baureihe 103 war in den letzten Jahren bis zu ihrer Abstellung die klassische IR-Lok. In Roßlau (Elbe) durcheilt am 25. August 2001 Lok 103 214 mit einem klassischen IR – bestehend aus einem 1.-Klasse-Aim, einem Wagen mit Bordrestaurant ARkimbz und sieben 2.-Klasse-Wagen vom Typ Bim / Bimd. IR 2007 „Saale Unstrut" fährt von Berlin Ostbahnhof nach Frankfurt (M) Hbf.

Links: Am Abend des 27. Januar 1999 steht um 17:55 im Bahnhof Berlin Zoologischer Garten IR 2357 zur Abfahrt nach Görlitz bereit. 112 189 genügte für die Fahrt bis Calau, wo den Zug eine 232 übernimmt, um ihn nach Görlitz zu bringen. Hinter der Lok läuft ein 1.-Klasse-Wagen der Bauart Aimz, dahinter fünf 2.-Klasse-Wagen vom Typ Bim. Am Zugschluss wurde noch ein blau-beiger Bm-Wagen angehängt.

1.- und 2.-Klasse-Wagen aus vorhandenen Am- und Bm-Wagen. Nach der Wiedervereinigung wurden auch ostdeutsche Wagen vom Typ Bom umgerüstet und mit der neuen Inneneinrichtung versehen. 1991 an die DR gelieferte Neubauwagen aus Bautzen wurden ohne Anpassung der Inneneinrichtung im blau-weißen IR-Farbschema ausgeliefert.

Netz und Strecken

Ab 1988 gingen die ersten IR-Züge in Betrieb. Der Wagenpark wurde sukzessive ausgebaut und neue Linien wurden eingerichtet. Mit der deutschen Einheit mussten weitere Linien geplant werden. Teilweise führte man einen 4-Stunden-Takt ein, fuhr aber auch Einzelumläufe oder verlängerte einige Linien in Tagesrandlagen. Im Fahrplanjahr 1993/94 betrieb man bereits 12 umgestellte IR-Linien, hinzu kamen 13 D-Zug-Linien, die in einem IR-Vorlaufbetrieb waren und umgestellt werden sollten. Erweitert wurde das Angebot durch Fahrradtransportwagen und mit dem Einsatz von Steuerwagen wollte man günstiger und schneller produzieren.

Die InterRegios bedienten ein Netz unterhalb der InterCitys. In der größten Ausdehnung hatte das Netz über 230 Systemhalte. Es wurden auch weniger stark frequentierte Strecken befahren, Urlaubsregionen wie die Alpen oder Nord- und Ostsee angebunden und an Wochenenden Bundeswehrstandorte integriert.

Am 7. April 2002 bespannte 181 224 den IR 2431 von Luxemburg nach Münster (Westf), als sie an der Mosel bei Pommern fotografiert wurde. Der Zug besteht aus vier 2.-Klasse-Wagen (Bim), einem Wagen ARkimbz mit Bistroabteil und einem 1.-Klasse-Wagen Aim. In Koblenz wurde der Zug auf die Baureihe 101 umgespannt und mit zwei weiteren Bim ergänzt.

Im Fahrplanjahr 2001 wurde der IR 2008 „Saale Unstrut" am Sonntag von Frankfurt (M) Hbf über Berlin-Ostbahnhof hinaus bis Pasewalk verlängert. Dieser Zug war für Bundeswehr-Angehörige gedacht, die ihren Dienstort in Mecklenburg-Vorpommern um 22:02 erreichten. In Eberswalde wurde der Zug am 1. Januar 2002 vom Autor fotografiert. Er bestand aus 103 240, einem Aim, einem Arkimbz, fünf Bim und zwei Bimd. Der erste Wagen hinter der Lok trägt das zur damaligen Zeit neue verkehrsrote Farbkleid.

Unten: In der Uckermark wurde dieser IR von Stralsund nach Frankfurt (M) mit 112 104 fotografiert. Hinter dem 1.-Klasse-Wagen (Aim) läuft der typische 1.-Klasse-Bistrowagen (Arkimbz) und dahinter sieben 2.-Klasse-Wagen (Bim/Bimd).

Auch die 160 km/h schnellen 112.0 setzte der Fernverkehr vor InterRegios ein. Die noch in der Auslieferungs-Farbgebung lackierte 112 011 zieht am Abend des 10. Mai 1998 den IR 2115 „Pommersche Bucht" von Binz nach Leipzig Hbf durch Eberswalde. An diesem Tag fehlte der 1.-Klasse-Wagen vom Typ Amz, stattdessen ist ein Bm-Wagen hinter der Lok eingereiht. Dahinter folgen fünf InterRegio-Wagen 2. Klasse vom Typ Bim und ein Halbgepäckwagen 2. Klasse BDomsb, noch in der alten DR-Farbgebung.

Mit der Übernahme der Entlastungszüge für die Bundeswehr entlastete man das IC-System. Interessant war, dass von den IR Dieselstrecken befahren wurden und unterwegs Lokwechsel zwischen Diesel- und E-Traktion stattfanden.

Zu den interessanten Dieselrelationen gehörten die nach Oberstdorf oder die Linien von Chemnitz nach Aachen, Karlsruhe oder ins Rheinland, die im Abschnitt Chemnitz–Weimar mit Dieselloks bespannt waren.

Auf der Strecke Dresden–Hof setzte man zwischen Zwickau und Hof ebenfalls Dieselloks ein. 1996 bis 1998 betrieb man den IR „Brocken", der von Leipzig oder Berlin Ostbahnhof bzw. Berlin-Lichtenberg nach Aachen fuhr und bis Hannover von Dieselloks der Baureihe 232/234 gezogen wurde. Im Harz fuhr man dann über Bad Harzburg und Goslar nach Hannover. Dort übernahmen Loks der Baureihe 103.

Das IR-Zugpaar 2013/2014 „Rennsteig", das von Berlin (später von Binz) über Erfurt, Suhl, Schweinfurt, Würzburg nach Stuttgart führte, wurde im Abschnitt Erfurt–Schweinfurt von Loks der Baureihe 232 (später 229) gefahren. 1997 bis 1999 bestand der „Rennsteig"

BDomsb / Tillig | Bimz^{256} / Tillig | Bimz^{256} / Tillig | Bimz^{256} / Tillig | Bimz^{256} /

BR 103 / Piko | Aimz$^{261.2}$ / Roco | ARkimbz$^{262.2}$ / Roco | Bimz$^{264.4}$ / Roco | Bimz$^{264.4}$ / Roco

BR 143 / Roco

Bimdzf^{269} / Roco

BR 120.1 / Piko

BR 212 / Roco

BR 101 / LS Models

BR 1144 (ÖBB) / Piko

Zugbildung im Modell

Da für die InterRegios Ende der 1980er-Jahre Wagen ertüchtigt wurden, existieren nur wenige Baureihen an Wagen, die im Modell benötigt werden. In H0, TT und N sind von verschiedenen Herstellern die aus Bundes- und Reichsbahn-Spenderfahrzeugen entstandenen Wagen erhältlich. Roco hat in H0 die aus den Bm-Wagen entstandenen Vorbilder im Sortiment, Tillig die aus den Bom-Wagen entstandenen. Auch die 1991 aus Görlitz gelieferten IR-Wagen erhält man in H0 von den Sebnitzern. In …

Aimz$^{261.2}$ / Roco | ARkimbz$^{262.2}$ / Roco | Bimz$^{264.4}$ /

Sehr modellbahnfreundlich ist dieser IR aus vier Wagen. Ursprünglich war die Baureihe 112.0 für die Bespannung vorgesehen. Am 3. Dezember 1998 zieht aber 143 295 im DR-Look den Kurz-IR am Morgen ohne Halt durch den Bahnhof Halbe. IR 2351 verkehrte von Berlin Zoologischer Garten nach Görlitz mit Lokwechsel in Calau. Die Reihung besteht hier aus einem Amz-Wagen der 1. Klasse, drei Bim-Wagen und einem kombinierten Sitz-/Gepäckwagen BDomsb der 2. Klasse.
Der 1.-Klasse-Wagen entstammt einer Serie aus dem Jahr 1991 von 40 für die DR gebauten Wagen mit je zehn Abteilen. Die Fahrzeuge erhielten als erste bei der DR das Farbschema des InterRegio, besaßen aber nicht deren Inneneinrichtung. Sie sind für 200 km/h zugelassen und erhielten Schwenkschiebetüren der Bauart Bautzen.

Die relativ neuen Loks der Baureihe 180 setzte die DB AG vereinzelt abweichend von ihrer Heimatstrecke Dresden–Decin auch in Norddeutschland ein. Von Berlin-Lichtenberg aus bespannte 180 003 einen Umlauf an die Ostsee. Am 3. September 1994 ist sie mit IR 2111 wieder auf dem Rückweg in die Hauptstadt und legt um 11:40 Uhr einen Halt in Eberswalde ein.
Der Wagen hinter der Lok gehört zur 1. Wagenklasse; hier kommt ein Amz zum Einsatz. Reihungstechnisch korrekt laufen dahinter drei Bim, ein Bimd und ein kombinierter Gepäckwagen vom Typ BDomsb in DR-Farben.
Foto: Uwe Henkel

Tillig | Amz / Tillig | BR 143 / Roco | BR 180 / Roco

Bimz$^{264.4}$ / Roco | Bimz^{256} / Tillig | Bimz^{256} / Tillig | Bimz$^{264.4}$ / Roco

… TT hat Tillig beide Bauformen im Sortiment. Auch die anfangs als BordCafe und später als BordBistro benannten Wagen erhält man im Modell. Für die IR hielten DB und DB AG keine Gepäckwagen vor. Bis zum Ende der 1990er-Jahre ergänzte man einige Zugläufe mit kombinierten Sitz-/Gepäckwagen der DR (BDomsb). Diese besaßen ihre alte DR-Lackierung. Für den Einsatz in der Epoche V kann man die Wagen aber mit einem DB-Keks versehen. So lassen sich mit handelsüblichen Wagen nahezu alle Vorbildsituationen des IR-Systems nachstellen. IC-farbene Ergänzungswagen sind ebenfalls erhältlich. Die beiden für die Schwedenverkehre umgerüsteten 1./2.-Klasse-Wagen fehlen als Modell; sie können jedoch durch eine Änderung der Beschriftung entstehen. Die für IR eingesetzten Lokomotiven sind allesamt in den gängigen Nenngrößen erhältlich. Hier kann der Modellbahner meist die Modelle seines bevorzugten Herstellers wählen. Auf den Abbildungen ist oben ein IR von Berlin oder Leipzig zur Ostsee zu sehen. Darunter eine der gängigen Zugbildungen aus Aimz, ARkimbz und sechs Bimz-Wagen. Unten der IR, der auf der vorigen Doppelseite abgebildet ist und von Luxemburg nach Münster (Westf.) fährt. Er wurde bereits mit zwei weiß lackierten Wagen gebildet und wird vorne von Rocos 181 gezogen.

Roco | Bimz$^{264.4}$ / Roco | Bimz$^{264.4}$ / Roco | Bimz$^{264.4}$ / Roco | BR 181 / Roco

Bis zur Einstellung des IR-Systems 2006 wechselten einige Linien in das IC-System. Die Verbindung Dortmund–Innsbruck wurde am 7. April 2002 als IC 119 gefahren und bestand noch weitestgehend aus IR-Wagen. Bis Stuttgart zieht 101 044 den Zug, ab dort übernimmt eine 1144 der ÖBB. Der Zug ist aus sieben Wagen der 2. Klasse ehemaliger DR- und DB-Wagen gebildet (zu erkennen an den unterschiedlichen Farbtrennkanten unter dem Dach). Dann folgt das Bordbistro (bereits weiß lackiert) und ein Aimz der 1. Klasse.

Bm^{235} / Piko **Bimz$^{264.4}$ / Roco** **Bimz$^{264.4}$ / Roco**

aus einem pastellrot-weißen 1.-Klasse-IC-Wagen (Am) und drei identisch lackierten 2.-Klasse-Wagen der Gattung Bm. 1999 kamen wieder drei blau-weiße IR-Wagen zum Einsatz, die aber durch einen rot-weißen Wagen mit Snack-Point-Abteil ergänzt wurden. Im Mai 2001 endete der Einsatz dieses IR-Angebotes und damit auch der Einsatz der BR 229 im deutschen Fernverkehr.

Der IR „Borkum“ wurde von Emden Hbf bis Emden-Außenhafen mit Loks der Baureihen 211 und 212 bespannt, dieser kurze Abschnitt wurde aber als RB gefahren. Aber auch grenzüberschreitend betrieb man die InterRegios. Die Linie Kassel-Wilhelmshöhe–Flensburg–Fredericia (DK) hatte in Padborg Lokwechsel. Auf der IR-Linie Berlin–Hannover–Amsterdam wechselte man die Traktion in Bad Bentheim. Von Münster fuhr man nach Luxemburg und setzte ab Koblenz die Baureihe 181 ein.

Nachfrageorientierte IR fuhren nur zu bestimmten Zeiten. Hier sind vor allem die IR zu Bundeswehrstandorten zu nennen. Freitags bediente man beispielsweise Munster (Örtze) über Uelzen nach Leipzig Hbf. Sonntags fuhr man bis 2002 abends Extra-Züge bis nach Pasewalk.

Auf der teilweise nicht elektrifizierten Mitte-Deutschland-Verbindung setzte man auf den Abschnitten ohne Fahrdraht die Baureihen 229, 232 und 234 ein. Die Dieselloks liefen auf der Strecke Chemnitz–Glauchau–Gera–Weimar. In Weimar übernahmen dann Elloks die IR und brachten sie über Bebra nach Paderborn, Kassel, Karlsruhe oder ins Rheinland. Auch zwischen Dresden und Hof bespannten Dieselloks die IR, bevor diese im Jahr 2000 durch die störanfälligen ICE TD abgelöst wurden. Auf dem Bild oben ist im Sommer 1998 Lok 229 147 mit dem IR 2353 von Kassel über Gera nach Chemnitz zu sehen. Die Lok hat den Zug in Weimar von einer 101 übernommen. Die Wagenreihung beginnt hinter der Lok mit der 1. Klasse (Aim), dann kommt der Bistrowagen 1. Klasse (ARkimbz), gefolgt von vier Wagen der 2. Klasse (Bim). Am Ende ist ein in IC-Farben lackierter Bimd eingereiht. ***Foto: Frank Steinbach***

Mit den InterRegios bediente man auch nicht so aufkommensstarke Relationen. In der Mitte der 1990er-Jahre waren in Ostdeutschland die Fahrgastzahlen aufgrund der wirtschaftlichen Entwicklung eher gering. Für den IR von Wismar über Magdeburg nach Dresden genügten sechs Wagen. Der 1.-Klasse-Wagen (Amz) ist ein Neubau für die DR von 1991. Es folgen vier Bim-Wagen 2. Klasse, wovon der letzte aus einem ehemaligen DR-Wagen (Bim) entstanden ist. Am Ende läuft wieder ein – noch in DR-Farben lackierter – BDomsb-Wagen. An aufkommensstarken Wochenenden wurden die Züge verstärkt. Freitags wurde der Umlauf mit einem Bim am Zugende ergänzt, samstags mit zwei Bm-Wagen hinter der Lok. *Foto: Frank Steinbach*

Bm^{235} / Piko | Bm^{235} / Piko | Bm^{235} / Piko | Avmz^{207} / Roco | 232/234 / Roco

Bimz$^{264.4}$ / Roco | Bimz$^{264.4}$ / Roco | ARkimbz$^{262.2}$ / Roco | Aimz$^{261.2}$ / Roco | 229 / Gützold

InterRegio mit Dieselbespannung im Modell

218 / Roco | 218 / Roco

Die InterRegios mit Dieselbetrieb waren meist recht kurz. Sie eignen sich daher ideal für eine Nachbildung auf der heimischen Modellbahn. Oben die Nachbildung des IR „Rennsteig", wie er in den Jahren 1997 bis 1999 mit Bm- und Avmz-Wagen in Orientrot fuhr. Die Wagen sind von Roco und Piko in H0 erhältlich. Die 232 trägt hier ebenfalls orientroten Lack. Unten ein IR, wie er in Thüringen von Weimar nach Chemnitz eingesetzt wurde. Mit 218ern als Pärchen fuhr man beispielsweise auf den Dieselstrecken nach Oberstdorf oder Lübeck.

Planmäßig mit der Baureihe 155 war im Fahrplanjahr 1999 der IR 317 „Kurt Tucholsky" bespannt. Es war eine der letzten Regelbespannungen von Personenzügen mit der Baureihe 155. Am 10. Juli 1999 zieht 155 123 den Zug von Sassnitz nach Berlin-Lichtenberg. Vor der Abfahrt wurde der Zug durch zwei aus Malmö mit der Fähre von Trelleborg kommende Wagen (ABimz und Bimd) ergänzt. Für die Schweden-Verkehre wurden zwei ABimz-Wagen vorgehalten, da reine 1.-Klasse-Wagen unwirtschaftlich gewesen wären. Bei ihnen wurden lediglich die Sitze getauscht. Dieser kombinierte 1./2.-Klasse-Wagen hängt im Zug an zweiter Stelle mit dem 1.-Klasse-Bereich zur Lok. Davor läuft der Bimd aus Schweden.

Der auf der vorigen Seite dargestellte IR aus Malmö/Sassnitz kann im Modell mit einer 155 von Gützold oder Roco nachgestellt werden. Die beiden Wagen der oberen Reihe sind ehemalige DR-Wagen; sie wurden im Fährverkehr eingesetzt. Der linke Wagen wurde zum ABimz umbeschriftet. Die unteren drei IR-Wagen verstärkten den Zug ab Sassnitz.

ABimz (umbeschriftet) / Tillig | Bimz^{256} / Tillig | BR 155 / Gützold

Bimz$^{264.4}$ / Roco | Bimz$^{264.4}$ / Roco | Bimz$^{264.4}$ / Roco

Fahrzeugeinsätze

Für den IR-Verkehr wurden 1.-Klasse-, 2.-Klasse- und Bistrowagen umgebaut. Auf kombinierte Wagen 1./2.-Klasse und Gepäckwagen verzichtete man anfangs. Später kamen einige Fahrradwagen dazu, die im Freizeitverkehr dringend benötigt wurden. Als Spenderwagen wurden weitestgehend Bm 234 und 235 für die Bim, Am 203 für die Aim-Wagen und ABm 225 für die Bistrowagen vom Typ ARkim verwendet.

Für die Erweiterung des Netzes in die neuen Bundesländer wurden im AW Halberstadt Seitengangwagen der DR vom Typ „Halberstadt“ in 2.-Klasse-IR-Wagen umgebaut. Dafür erhielten sie neue Seitenwände mit zur Inneneinrichtung passender Fensterteilung. Aus den „Halberstädtern“ wurden auch die IR-Steuerwagen gebaut. Die 40 1991 vom Waggonbau Bautzen an die DR gelieferten Amz 210 erhielten nur die IR-Lackierung ohne weiteren Umbau.

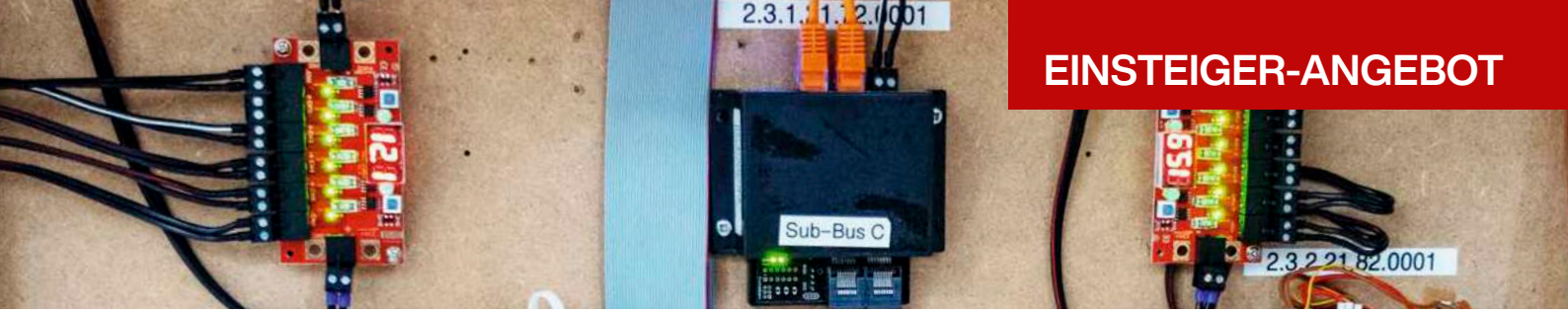
Bei den Lokomotiven fanden für die nicht klimatisierten Züge die Baureihen 112/143 starke Verwendung. Auch die 103 mauserte sich zur klassischen IR-Lok. Mit Umstellung etlicher IC in ICE-Linien und fortschreitender Auslieferung der Baureihe 101 übernahmen die Baureihe 120.1 und 101 ab Ende der 1990er-Jahre immer mehr IR-Leistungen. Die 143 und 112 wurden parallel auch an DB Regio abgegeben.

Die Zugbildung der meisten IR-Züge bestand aus einem Aim-Wagen 1. Klasse, dem Bordbistro (ARkim) gefolgt von fünf bis sieben Bim-Wagen. Die aus DR-Spenderwagen entstandenen Bim verteilten sich auf die Züge. Die Bautzener Amz 210 setzte man in kürzeren IR-Zügen meist in Ostdeutschland ein.

Über die Einstellung des IR wurde bei der DB AG schon seit den 1990er-Jahren diskutiert, da man sich auf den IC-Verkehr fokussieren und die untergeordneten Verkehre lieber als von den Ländern bezuschusste Regionalverkehre abgeben wollte. Der größte Einschnitt kam dann zum Fahrplanwechsel 2001, bei dem etliche Linien in IC umgewandelt und viele Verbindungen gestrichen wurden. So fielen die Linien mit aufwendigem Lokwechsel weg und die Linie Dresden–Hof ging zweistündlich auf den ICE TD über.

Ab dem Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2002 wurden bis auf zwei Linien alle IR in IC umgewandelt. Der letzte IR fuhr zwischen Berlin und Chemnitz bis 2006. In einigen Fällen bestellten die Länder Ersatzverkehre, die dann als RE – teils mit dem alten, nun von DB Regio eingesetzten – IR-Wagenmaterial gefahren wurden. So wurden etliche IR-Wagen in Verkehrsrot lackiert oder erhielten beim alten Eigentümer das Weiß des Fernverkehrs mit rotem Streifen.

Die IR-Linie Ostseebad Binz/Stralsund–Berlin–Erfurt–Frankfurt (M) wurde im Fahrplanjahr 2001 wegen des Fahrtrichtungswechsels in Stralsund und dem vereinfachten Rangieren in Frankfurt (M) mit Steuerwagen gefahren. Die Lok befand sich bei dieser Linie immer in Richtung Norden. Am 16.3.2002 fährt der IR 2103 „Caspar David Friedrich“ Steuerwagen voran am Schrankenposten am Tierpark Eberswalde vorbei. Hinten schiebt eine 112.0. Steuerwagen (Bimdf) und die ersten beiden 2.-Klasse-Wagen entstanden aus ehemaligen DR-Wagen. Dahinter laufen vier Bim-Wagen aus ehemaligen DB-Wagen. Am Zugschluss das Bordbistro und der 1.-Klasse-Bereich des Zuges (ARkimbz + Aim).



EINSTEIGER-ANGEBOT

Ihr digitaler Einstieg

Testen Sie 2x *Digitale Modellbahn*

Jetzt Vorteile nutzen:

- ✓ 2 für 1: Sie sparen die Hälfte
- ✓ Die *Digitale Modellbahn* kommt bequem frei Haus
- ✓ Nach den 2 Ausgaben jederzeit kündbar!
- ✓ Starten Sie mit der brandaktuellen Ausgabe

Testen Sie jetzt die *Digitale Modellbahn*:

Auf 84 Seiten erhalten Sie jetzt Praxis- und Erfahrungsberichte, Grundlagen, Marktübersichten, Themen aus Modellbahnelektronik, Software und Computeranwendungen für Modellbahner, außerdem Neuheiten-Vorstellungen, sowie Tests und fundierte Bastel- und Selbstbauberichte.

Wie geht es weiter?

Wenn ich zufrieden bin und nicht abbestelle, erhalte ich Digitale Modellbahn ab dem dritten Heft bis auf Widerruf für € 8,55 pro Heft (statt € 8,90 am Kiosk, Jahrespreis € 34,20) 4x im Jahr frei Haus. Ich kann den Bezug jederzeit kündigen.

Hier geht´s direkt zum Abo

Jetzt online bestellen unter **vgbahn.shop/digitalstarten**

Am 15. Mai 1999 zieht 120 143 einen klassischen IC von Leipzig nach Dresden. Aufgenommen wurde die aus größtenteils altroten Wagen bestehende Komposition am Block Basslitz. Lediglich die mittig eingeordneten Wagen 6 und 7 der 2. Klasse tragen bereits das neue Farbsystem in Verkehrsrot und Lichtgrau.

Das InterCity-System der Epochen V und VI

InterCitys im Wandel

InterCitys waren lange Zeit die Stütze des deutschen Schienenpersonenfernverkehrs. Sie erfuhren Änderungen durch die Integration des IR-Verkehrs. Später wurden sie durch ICE-Linien verdrängt und übernahmen untergeordnete Dienste. Durch Investitionen wird das Segment in jüngster Vergangenheit aber wieder aufgewertet.

Das InterCity-System wurde bei der Deutschen Bundesbahn im Jahr 1971 eingeführt. Es war nur erstklassig und integrierte auch die TEE-Verkehre. Es löste auf vier Linien D- und Fernschnellzüge (F-Züge) ab, wurde zweistündlich betrieben und hatte an Knotenbahnhöfen wie Mannheim oder Mainz korrespondierende Umsteigebeziehungen zu den anderen Linien. Dabei hielten zwei IC-Züge am selben Bahnsteig und ermöglichten so kurze Umstiege. Die Züge der vier Linien bestanden aus klimatisierten Wagen der 1. Klasse. Für die Züge war die Baureihe 103 vorgesehen, sie sollten 200 km/h erreichen.

Verzögerungen beim Netzausbau ließen die hohen Geschwindigkeiten anfangs aber nicht zu. In den ersten Jahren konnten die Fahrgastzahlen deutlich gesteigert werden, die reine 1. Klasse bremste die Entwicklung in den Folgejahren aber aus, sodass man überlegte, ein zweiklassiges System einzuführen.

1979 änderte man das IC-System dann in zwei Klassen und führte auf den Hauptlinien den Stundentakt ein. In den Folgejahren nahm man weitere Linien ins System auf und ergänzte das Angebot durch Entlastungszüge an Wochenenden, Züge in den Ferien oder zu Messen.

Zusätzlich betrieb die DB eigene Züge für den Wochenendverkehr von Bundeswehrangehörigen. Das Angebot wurde so zwar ausgeweitet, für den Reisenden aber komplizierter. Nur schwer gelang es, Messebesucher oder Urlauber in die Zusatzzüge zu bekommen, was bei den regulären ICs zu vollen Zügen und einer Abnahme der Reisequalität führte.

Mit der Wiedervereinigung weitete man die Verkehre nach Ostdeutschland und Berlin aus. 1991 übernahm der ICE die ersten Verbindungen aus dem IC-System, womit die lokbespannten Züge nicht mehr das Premiumangebot darstellten. Unterhalb des IC betrieb man ab Ende der 1980er-Jahre den InterRegio, der 2006 eingestellt wurde. Teile dieser Verkehre wurden (wieder) in das IC-System integriert.

Damit bestand das IC-System aus vielen Linien, die nicht mehr überall im Takt fuhren und durch Entlastungszüge ergänzt wurden. Wirtschaftliche Probleme führten dazu, dass in den vergangenen Jahren viele IC-Linien gekürzt wurden und heute mitunter auf vielen Strecken nur noch Regionalverkehr existiert. Mit einer Angebotsoffensive plant die DB AG aktuell, wieder mehr Fahrgäste auf die Schiene zu holen, was vorrangig mit InterCitiys auch auf untergeordneten Relationen erfolgen soll.

Wagenmaterial und Zugbildung

Mit der Einführung des IC-Verkehrs nutzte man vorrangig die vorhandenen Wagen der TEE-Züge. Verfügbar waren

Die Bahn im Umbruch! Zur Jahrtausendwende waren IC-Züge, deren Wagen unterschiedliche Farben trugen normal. Der Bimz an erster Stelle ist bereits weiß mit rotem Streifen lackiert. Der Wagen dahinter trägt noch das recht junge Farbkleid in Rot-Weiß, während der Bim an dritter Stelle noch seinen IR-Look besitzt. Die Baureihe 103 befindet sich zur damaligen Zeit ebenfalls auf dem absteigenden Ast. Den dahinter im Bau befindlichen Berliner Hauptbahnhof wird 103 131 nicht mehr befahren.

bei der Einführung 1971 insgesamt 99 klimatisierte 1.-Klasse-Großraumwagen (Apmz [121]) und 256 1.-Klasse-Abteilwagen (Avmz [111]). Ergänzt wurde der Park mit nicht klimatisierten Wagen des Typs Am [203] und ab 1975 durch neu gebaute Großraumwagen vom Typ Apmz[122]. Ab 1976 reihte die DB Eurofima-Wagen (Avmz[207]) ein, die als Neubauten im IC-Verkehr zum Einsatz kamen.

Hinzu kamen für das IC-System einige Speisewagen-Baureihen. Der Einsatz von nicht klimatisierten Bm-Wagen in der 2. Klasse führte zu modernen und klimatisierten Neubauten von Großraum- und Abteilwagen der 2. Klasse in den 1980er-Jahren.

Für die Verkehre ab 1990 nach Ostdeutschland wurden durch die DR 112 Abteilwagen vom Typ Bmz[236] beschafft.

Rechts: IC 913 „Hans Sachs" nach Nürnberg Hbf am Abend des 27. Januar 1999 in Berlin-Zoologischer Garten. Der Zug wird mit einem im neuen IC-Design lackierten Steuerwagen der Bauart Bpmbdzf[297] voraus gefahren, sodass der Fahrtrichtungswechsel in Leipzig Hbf schnell geht.

Rechts: Der typische IC-Anblick Ende der 1990er-Jahre. Eine 103 in Orientrot mit „Latz" zieht einen IC aus elf Wagen. Der von 103 238 bespannte IC trägt im Jahr 1998 noch das klassische Rot des Fernverkehrs zu Beginn der Epoche V. Wagen 6 und 7 sind bereits umlackiert. Hinter der Lok die 2. Wagenklasse mit sieben klimatisierten 2.-Klasse-Wagen, dahinter ein Speisewagen und zwei 1.-Klasse-Wagen. Der erste Wagen hinter der Lok ist ein nicht klimatisierter Bm-Wagen 2. Klasse, der den Zug verstärkt. ***Foto: Frank Steinbach***

Die Moselstrecke von Koblenz über Trier nach Luxemburg wurde 2009 mit klassischen ICs befahren. 181 215 zieht am 3. Juni 2009 einen IC in Richtung Luxemburg. Hinter der Lok befindet sich die 1. Klasse in Form eines Großraumwagens vom Typ Apmz, gefolgt von einem kombinierten 1.-Klasse-Speisewagen vom Typ ARkimbz, die einst für die InterRegio-Verkehre umgebaut worden waren. Nach Einstellung des IR-Verkehrs (Linie Luxemburg–Emden/Norddeich Mole) wurde die Strecke ab 2005 zweistündlich als IC-Linie 35 gefahren. Von 2011 bis 2014 bediente nur noch ein Zugpaar als IC die malerische Bahn an der Mosel. Nach Abstellung der Mehrsystemloks der Baureihe 181 findet ab 2015 nur noch SPNV im Moseltal statt.

BR 101 / Piko (Basel - HH Hbf) | Avmz^{111} / Piko | Avmz^{111} / Piko | Apmz^{121} / Piko | ARmz^{211} / Piko

Bpmz^{291} / Piko | Bimd / Roco | Bpmz^{291} / Piko | Bm / Roco (Fr - Sa)

BR 120.1 / Piko

BR 103 / Piko

Oben dargestellt ist der IC 602 „Gorch Fock", wie er im Fahrplanjahr 1999 lief. Der Laufweg auf den H0-Wagen ist mit Basel Bad Bf–Hamburg Hbf–Puttgarden angegeben. Diesen fuhr der IC 602 im Sommer. Ab 1. November 1999 endete der Zug in Lübeck Hbf. Von Basel Bad Bf bis Hamburg Hbf war er mit der Baureihe 101 bespannt. So wurde das Rheintal, das Rheinland und das Münsterland über Bremen bis Hamburg befahren. Ab Hamburg übernahmen zwei Loks der Baureihe 218 den Zug bis Puttgarden.

Bis zu ihrer Außerdienststellung war die Baureihe 103 fest im IC-Verkehr eingesetzt. 103 230 bespannt am 31. August 2002 den IC 119 „Alpenland" Münster (Westf) Hbf–Seefeld in Tirol, als sie deutlich verspätet durch Bacharach am Rhein fuhr. Die Garnitur besteht komplett aus neulackierten Wagen. Direkt hinter der Lok läuft ein Bm-Wagen.

Seit der Bahnreform 1994 waren einige Farbsysteme der DB AG im IC-Verkehr anzutreffen. Neben alten Farben der DB kamen etliche IR-Wagen zu IC-Ehren. Das pastellrote Farbschema aus der Epoche IV wurde 1999 durch Verkehrsrot-Weiß abgelöst. 2002 entschied man sich für das bis heute gültige weiße Farbsystem mit verkehrsrotem Streifen für den IC-Verkehr.

Mit der Zeit änderten sich auch die Piktogramme der Wagen. Elektronische Zugzielanzeiger erhielten die Wagen ab 2002. Später führte man weitere Logos ein und schreibt ab 2018 in großen Lettern „IC" an die Steuerwagen. Die 1. Klasse hat an den Türen heute gelbe Markierungen.

Bm^{235} / Piko | Bm^{235} / Piko | Bpmz^{291} / Piko | Bpmz^{291} / Piko

218 / Roco (Hamburg Hbf–Puttgarden)

IC 602 „Gorch Fock" im Fahrplanjahr 1999

Basel Bad. Bf–Mainz–Dortmund–Bremen–Hamburg–Puttgarden

Der IC 602 stellt einen Standard-IC zur Jahrtausendwende dar. Mit drei 1.-Klasse-Wagen, davon zwei Abteilwagen an der Zugspitze, einem Restaurantwagen und bis zu acht 2.-Klasse-Wagen war es eine der längsten Reihungen. Für den Freizeitverkehr führte der IC 602 einen InterRegio-Wagen (Bimb) mit und wurde am Wochenende durch einen weiteren Bm-Wagen am Zugschluss ergänzt. Für den IC 602 bietet Piko zwei Zugsets aus drei Wagen sowie Ergänzungswagen an. Die Wagen eignen sich aber auch für viele andere Zugläufe dieser Fahrplanepoche. Ergänzt wurde die planmäßige Reihung hier wie beim Vorbild durch den IR-Wagen (Bimd) von Roco und einen blau-beigen Bm-Wagen, ebenfalls von Roco.

IC 701 „Saaletal"im Fahrplanjahr 1997

Halle (Saale) Hbf - Nürnberg Hbf - München Hbf

Avmz^{111} / Piko | Bm^{235} / Piko | Bm^{235} / | Piko | Bm^{235} / Piko | BR 103 / Piko

Berlin wurde bis zuletzt durch die Baureihe 103 angefahren. Nach Einstellung des InterRegio-Systems übernahmen ICs einige der Verbindungen. 103 245 hat hier einen IC komplett aus ehemaligen, teils bereits umlackierten IR-Wagen am Haken. Der Zug ist aus sieben Wagen 2. Klasse vom Typ Bimz gebildet, dahinter folgt der Speisewagen mit 1. Klasse und ein reiner Wagen der 1. Klasse. An der Berliner Jannowitzbrücke hat der Zug aus Amsterdam/Bad Bentheim sein Ziel Berlin-Ostbahnhof fast erreicht.

Eine äußerst interessante Zugkomposition ist der im Sommerfahrplan 2003 gebildete IC 2208, der am frühen Vormittag von Berlin-Zoologischer Garten ins Ostseebad Binz fuhr. Der Zug am 25. April 2003 bestand aus 120 122, einem 1.-Klasse-Avmz, drei Bimz-Wagen und einem Bimdzf-Steuerwagen der 2. Klasse. Bis Züssow führte der IC einen damals in Berlin stationierten 624 mit, der als D 2112 „Usedom Express" dann auf der Dieselstrecke bis zum Bahnhof Ahlbeck Grenze fuhr. Den Steuerwagen benötigte man für den Fahrtrichtungswechsel in Stralsund.

Mit der Einstellung des InterRegios und der teilweisen Umwandlung der Umläufe in ICs wurden etliche Loks der Baureihe 112.1 frei, die man fortan auch für InterCitys nutzte. Nach dem Ausscheiden der Baureihe 103 aus dem Plandienst wurde die Baureihe 112 eine gern genutzte Alternative für die Bespannung leichter IC-Züge. So bespannt im Sommer 2003 112 145 den IC 2047 von Magdeburg Hbf nach Dresden Hbf, als sie in Radebeul kurz vor Dresden fotografiert wurde.
Hinter der Lok sind ein 1.-Klasse-Abteilwagen (Avmz 109.2), ein 1.-Klasse-Großraumwagen (Apmz 125) und ein aus den InterRegios übernommenes BordBistro (ARkimbz) eingereiht. Dahinter führt der Zug sieben klimatisierte 2. Klasse-Großraumwagen der Gattungen (Bvmsz, Bpmz und Bpmbz). Am Schluss läuft ein Steuerwagen vom Typ Bpmbdzf.

Bimdzf$^{269.2}$ / Roco | Bimz / Roco | Bimz^{259} / Tillig | Bimz^{259} / Tillig | Avmmz /

Bimdzf$^{269.2}$ / Roco | Bimz^{259} / Tillig | Bpmmz$^{284.5}$ / Piko | Bpmmz$^{284.5}$ / Piko | Bvmmsz$^{187.2}$ /

BR 120.1 / Piko | Avmmz$^{106.5}$ / Piko | Apmmz$^{126.1}$ / Piko | ARkimmbz$^{288.4}$ / Piko | Bvmmsz$^{187.2}$ / Piko

BR 112.1 / Piko

BR 1044 (ÖBB) / Piko

IC-Züge im aktuellen Farbschema

Bvmmsz$^{187.2}$ / Piko

Auch wurden nun Speisewagen der DR eingesetzt. Dieser Wagenpark kam 1994 zur DB AG und wurde in den kommenden Jahren modernisiert und bereinigt. Ab 2002 führte man das weiße Farbschema ein und integrierte auch ehemalige IR-Wagen in die IC-Umläufe. Durch den Bau von Steuerwagen konnte man den Betrieb rationalisieren.

Mit der Einstellung von IC-Linien und der Inbetriebnahme weiterer ICE-Garnituren reduzierte sich der Bedarf an Wagen weiter. Nicht klimatisierte Wagen und die ehemaligen IR-Wagen setzte man ab 2010 immer weniger ein. Speisewagen ersetzte man durch günstiger zu betreibende BordBistros, die aus den InterRegios stammten. Diese kombinierten 1.-Klasse-Bistrowagen setzte man bis Dezember 2023 ein. Danach durften die Wagen wegen ihrer Drehtüren aus Sicherheitsgründen nicht mehr eingesetzt werden.

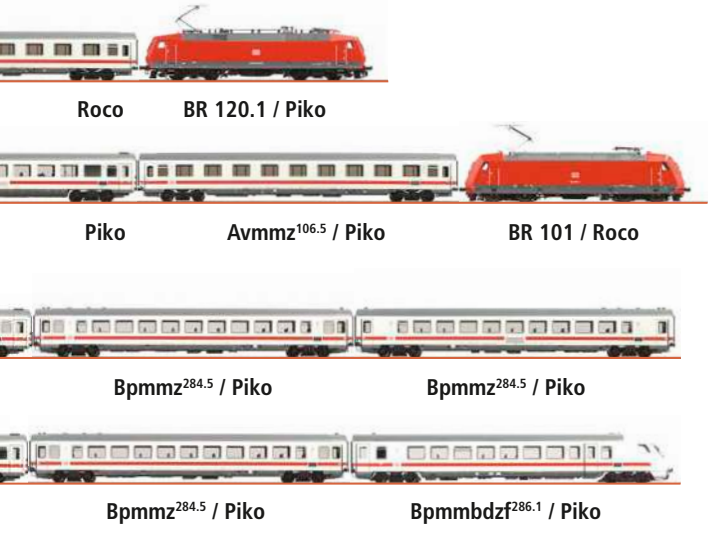
Zugbildung der ICs

Nach Einführung des zweiklassigen Systems verkehrten die ICs in der Regel mit drei 1.-Klasse-Wagen, wovon meist ein Großraumwagen eingereiht war. Es folgte ein Speisewagen und dann bis zu neun 2.-Klasse-Wagen. Die 2. Klasse erweiterte man an Wochenenden oft durch Zusatzwagen. Diese Zugbildung übernahm man auch bei der DB AG und hielt daran lange fest.

In der 2. Klasse musste man lange auch unklimatisierte Bm und Bmz/Bomz-Wagen einsetzen. Viele Züge in Ostdeutschland besaßen meist nur zwei 1.-Klasse- und fünf 2.-Klasse-Wagen. Bei Einzel- oder Entlastungszügen und auf Strecken mit geringerer Nachfrage ver-

Der „UrlaubsExpress Mecklenburg-Vorpommern" fuhr 2005 nach Abschaffung der bunten Touristikzüge als normaler IC zwischen Köln Hbf und dem Seebad Heeringsdorf. Am 18. August 2005 bespannte 218 176 den IC 2637 ab Rostock Hbf. Der Zug fuhr freitags als IC zur Insel Usedom und wurde samstags dann als UrlaubsExpress zurück nach Köln Hbf eingesetzt. Er besteht aus einem 1.-Klasse-Abteilwagen, einem BordBistro-Wagen, zwei klimatisierten IC-Wagen und vier ehemaligen IR-Wagen vom Typ Bimz/Bimdz.

Der IC 2441 verkehrte im Fahrplan 2016 von Bonn nach Dresden. Am 20. April 2016 führt 101 021 den Zug. Zwischen Magdeburg Hbf und Leipzig Hbf befindet sich die Lok in Fahrtrichtung vorn. Bei Köthen konnte die Garnitur, bestehend aus einem 1.-Klasse-Wagen (Avmz), drei klimatisierten 2.-Klasse-Wagen (Bvmsz, Bpmbz, Bpmz), einem Bimz und einem Steuerwagen (Bimmdzf), am Zugschluss fotografiert werden. Ein BordBistro führte diese IC-Linie nicht.



Roco BR 120.1 / Piko

Piko Avmmz$^{106.5}$ / Piko BR 101 / Roco

Bpmmz$^{284.5}$ / Piko Bpmmz$^{284.5}$ / Piko

Bpmmz$^{284.5}$ / Piko Bpmmbdzf$^{286.1}$ / Piko

In den nebenstehenden Zugbildungen sind typische InterCitys dargestellt. Oben ein Zug aus fünf Wagen, wie er 2003 auch zwischen Berlin und der Ostsee nach Binz eingesetzt wurde. Die Wagen besitzen noch nicht die außen angebrachten Informationsdisplays. Hinter der Lok ist ein 1.-Klasse-Wagen eingereiht. Dahinter weiß lackierte IR-Wagen. Auch der Steuerwagen ist aus dem IR-Programm entstanden.

Darunter das Zugbild des im Bild oben dargestellten IC 2441 von 2016. Der Zug besitzt keinen Speisewagen und die letzten beiden Wagen entstammen den IR-Umbauten. Die IC-Wagen aus dieser Zeit kann man mit den 2023 erschienenen Wagen von Piko gut nachbilden. Die ex-IR-Wagen gibt es in H0 nicht mit den Fahrgastinformationsdisplays, sodass hier noch ältere Wagen von Tillig und Roco zum Einsatz kamen. Unten ein IC, wie er in den vergangenen Jahren als Standard zum Einsatz kam. Hinter der Lok laufen zwei 1.-Klasse-Wagen, es folgt ein BordBistro aus dem IR-Wagenprogramm und dann sechs Wagen der 2. Klasse. Anfangs kam auch die BR 112.1 vor den Fernverkehrszügen zum Einsatz, nach Ausscheiden der 120.1 aus dem Betriebsdienst obliegt allein der 101 die Bespannung der InterCity-Züge. Die 1044 der ÖBB setzte man ab Süddeutschland ein.

Bpmmbdzf[286.3] / Roco | Bpmmbdz[286.1] / Piko | Bpmmbdz[284.1] / Piko | Bvmmsz[187.2] / Piko | Avmmz[106.5] /

BR 146.5 / Brawa | DApza[687.2] / Brawa | DBpza[682.2] / Brawa | DBpza[682.2] / Brawa | DBpza[682.2] / Brawa

Die vorübergehende Zugzusammenstellung des oben dargestellten IC Magdeburg Hbf - Berlin-Ostbahnhof wurde hier mit Wagen von Piko und Roco nachempfunden. Der Roco-Steuerwagen trägt die aktuellen Logos, entspricht aber einer anderen Bauform. Der 1.-Klasse-Wagen mit elf großen Fenstern des Vorbildes wurde durch einen Avmmz ersetzt. Die Reihung unten zeigt einen IC 2 von Brawa der ersten Generation mit Baureihe 146.5 und fünf Doppelstockwagen. Die 1. Klasse befindet sich direkt hinter der Lok, dahinter laufen drei DBpza und der DBpbzfa.

kürzte man die Züge und passte sie dem Aufkommen an. Auch war in den kürzeren Zügen nicht immer ein BordBistro eingereiht.

In den letzten Jahren bestanden die IC nur noch aus ein bis zwei 1.-Klasse-Wagen – davon mindestens ein Großraumwagen –, bis Dezember 2023 einem ehemaligen IR-BordBistro-Wagen und bis zu sieben 2.-Klasse-Wagen. Die rein innerdeutschen IC werden zudem meist als Wendezug gefahren. Steuerwagen besitzen Fahrradträger und viele Wagen der 2. Klasse haben ein Dienstabteil.

Farbsysteme und Umbauten

Die Vielfalt der Wagenbauarten war bei den IC-Wagen durch die Übernahme von der DB und durch Umbauten ganz enorm. Gestartet ist man im Farbschema der DB und DR, wobei in den pastell-/orientroten Zügen viele Wagen in Blau-Beige und Grün-Beige eingereiht waren. Ab 1999 lackierte man die Wagen in Verkehrsrot mit lichtgrauem Fensterband um. 2001 entschloss man

Oben: Die im Fahrplan 2024 eingeführte IC-Linie Magdeburg Hbf–Rostock Hbf verkehrte anfangs aufgrund von Ermangelung an IC 2-Garnituren mit Loks der Baureihe 101 und fünf klimatisierten IC-Wagen als Ersatzzug nur bis Berlin.
Die IC-Linie Dresden–Köln wurde als Erste auf IC 2-Garnituren, bestehend aus Loks der Baureihe 146.5 und Twindexx-Doppelstockwagen mit Fernverkehrsausstattung, umgestellt. Am 31. Mai 2020 hat IC 2039 nach Dresden Hbf Helmstedt fast erreicht. Die Lok befindet sich bei den Garnituren vor Magdeburg planmäßig in Richtung Westen.

sich, den IC in Weiß mit einem roten Kontraststreifen zu lackieren. Die Loks wurden hingegen rot mit einem weißen Balken an der Front. Dieses Farbsystem gilt bis heute.

Bei einer grundlegenden Modernisierung der Wagen von 2001 bis 2004 wurden 1198 klimatisierte Wagen umgebaut. Dazwischen reihte man dann meist die unklimatisierten BordBistros aus den InterRegios ein. Die modernisierten Wagen erhielten außen LED-Anzeigen. Ein weiteres Modernisierungsprogramm erfolgte von 2012 bis 2014. Dies betraf vor allem die Inneneinrichtungen und später auch die Ausrüstung mit WLAN-Repeatern.

Piko BR 101 / Roco

DBpbzfa$^{668.2}$ / Brawa

Den ersten Ersatz für die klassischen IC-Garnituren betreibt man seit 2015 mit dem IC 2 in Form von Doppelstockgarnituren, die in der ersten Serie von 27 Wendezug-Garnituren mit der Baureihe 146.5 bespannt sind. Eine zweite Serie von 17 Zügen ist mit der schweiztauglichen Baureihe 147.5 gekuppelt und verfügt über Doppelstockwagen mit schmaleren Dachformen für den Einsatz in der Schweiz. Sei waren vor allem für den Einsatz zwischen Stuttgart und Zürich geplant. Neubestellungen von einstöckigen IC-Wagen erfolgten bei Talgo. Diese sollen ab 2025 zum Einsatz gelangen. Zusätzlich betreibt die DB AG ehemalige Flirt-Triebzüge der österreichischen Westbahn.

Lokeinsatz

1994 wurde das IC-System hauptsächlich von den Baureihen 103 und 120.1 betrieben. Hinzu kamen Loks der Baureihen 110, 111 und 112. Grenzüberschreitende Linien nach Österreich wurden auch von der ÖBB-1044 gezogen. Mit Inbetriebnahme der Baureihe 101 ab 1997 verdrängte diese die 103. Planmäßig stellte die DB AG die 103 im Januar 2003 außer Dienst. Vereinzelt wurden ICs bis 2014 mit 103 bespannt.

An der Mosel und im Rheintal setzte man bis 2015 die Baureihe 181 ein, die 2006 vor einzelnen Zügen auch nach Leipzig zum Einsatz kam. Heute ist die 101 die Standard-Lok im IC-Dienst. Vectrons der DSB, CD oder NS setzt man auf den grenzüberschreitenden Linien ein. Auf den Dieselstrecken kamen vielfach die Baureihe 218 und in Ostdeutschland die Baureihe 232/234 zum Einsatz. Heute setzt man verstärkt auf die Baureihe 245. Vor den Zügen Stuttgart– Zürich fand man lange Zeit die Baureihe 115, die man aus ehemaligen E 10 umgezeichnet hat.

Für ICs auf der Modellbahn erhält man in den gängigen Nenngrößen nahezu alle Modelle, auch wenn nicht alle Beschriftungsvarianten lieferbar sind. Die gängigen Wagen der Fernverkehrszüge haben fast alle Modellbahnhersteller im Sortiment. Da eine viele Baureihen über mehrere Epochen hinweg und bei verschiedenen Bahnverwaltungen im Einsatz standen, existieren sie in vielen Farbversionen. Änderungen bei Modernisierungsprogrammen haben die Hersteller meist umgesetzt. Daher können im Modell die meisten Zugläufe vorbildgerecht umgesetzt werden. Fehlen die Inneneinrichtungen, beispielsweise mit einem Dienstabteil, so müssen ähnliche Wagen verwendet werden.

Neben den Einzelwagen, aus denen die Züge zusammengestellt werden können, bieten die Hersteller Zugsets an, mit denen komplette Zugläufe dargestellt werden können.

Durch die Refitprogramme an den Wagen der letzten Jahre sind (noch) nicht alle Wagentypen mit den jeweiligen Logos erhältlich. Insbesondere bei den Steuerwagen wird dies deutlich. Seine weißen IC-Wagen hat Piko im Zustand von 2005 herausgebracht. Roco hat seine jüngsten IC-Wagenpackungen hingegen im aktuellen Zustand umgesetzt. Da die jeweiligen Steuerwagen unterschiedliche Baureihen nachbilden, fehlen hier Bedruckungsvarianten. Diese nur für absolute Wagenexperten interessanten Details hindern aber nicht daran, vorbildlichen IC-Verkehr ins Modell umzusetzen.

Ab Herbst 2024 kamen die neuen IC 2 mit der Baureihe 147.5 ans Laufen. Die ICs aus Magdeburg fahren vormittags nach Rostock und nachmittags wieder zurück. Am Abend des 5. September 2024 bespannte 147 580 den Umlauf und wurde gegen 19:00 bei Werder (Havel) fotografiert. Die IC 2-Garnituren der 2. Generation haben für den Einsatz in der Schweiz schmalere Dachformen und werden von der Baureihe 147.5 mit schweiztauglichen Stromabnehmern bespannt. Sie waren vor allem für den Einsatz zwischen Stuttgart und Zürich vorgesehen.

Seit 2012 fahren die REs aus Prag nicht mehr nach Nürnberg, sondern nur noch über Regensburg nach München. Auch die CD stellt für einige Züge die Wagen. Am 9. Juli 2016 wurde 223 072 der Länderbahn mit dem Zug „alex 84113" von Prag nach München in Kothmaißling fotografiert. Bei der CD fuhr derselbe Zug als EC 355. Am Zugschluss läuft noch ein Verstärkerwagen des „alex" mit.

Grenzüberschreitender Nah- und Regionalverkehr

Hüben und drüben

Nah- und Regionalverkehre bezuschussen die Länder. Hier wurden in den vergangenen Jahren auch viele grenzüberschreitende Verkehre etabliert und ausgebaut. Mitunter fahren die Züge in den anderen Ländern als Fernverkehrszüge weiter. Viele Verkehre baute man auf, um die multinationalen Regionen zusammenwachsen zu lassen. Wir geben hier einen kurzen Überblick über einige der sehr unterschiedlichen Züge.

Im Westen Deutschlands gab es seit Jahrzehnten Verflechtungen zwischen grenzüberschreitenden Ballungsräumen, die auch mit Nahverkehrszügen bedient wurden. Der kleine Grenzverkehr, wie man ihn nannte, war hier völlig normal. Vielfach konnten die Fahrzeuge der Staatsbahnen über Grenzabkommen in das jeweils andere Netz einfahren, sodass die Fahrgäste nicht zwangsläufig am Grenzbahnhof umsteigen mussten. So wurde Lindau seit jeher von der ÖBB angefahren oder die DB AG fuhr ihre Züge selbst bis Basel SBB oder nach Venlo.

Bis Triebwagen der Baureihen 628.4 und 646 den grenzüberschreitenden Nahverkehr zwischen Angermünde bzw. Pasewalk und dem polnischen Szczecin übernommen haben, mussten hier Dieselloks aus DR-Beständen eingesetzt werden. Für diese gab es Regelungen der alten Staatsbahnen zum grenzüberschreitenden Einsatz. Die Regionalbahnen auf den eingleisigen Dieselstrecken wurden hinter den deutschen Loks mit Personenwagen der PKP gebildet. Zwischen zwei Wagen der 2. Klasse (Typ 111A) reihte man einen 1.-Klasse-Wagen (Typ 112 A) ein. Kurzfristig setzte man zwischen Berlin und Szczecin sowie nach Kostrzyn auch ehemalige DB-Triebwagen der Baureihe 624 ein. Auf der Ostbahn wurden diese durch den PESA-Link (BR 632) abgelöst.

Die Ersatz-Züge für die weggefallenen Inter-Regios der Relation Nürnberg–Prag wurden ab 2004 bei DB Regio bestellt. Zum Einsatz kamen ehemalige Aimz- und Bimz-Wagen, die für die Ersatzverkehre an DB Regio abgegeben wurden. Die Züge aus meist vier Wagen waren mitunter sehr bunt. Dabei kamen das alte IR-Farbschema, das neue Weiß des Fernverkehrs und das Nahverkehrsrot zum Einsatz. Von Nürnberg bis Furth im Wald wurden die Züge von einer Lok der Baureihe 218 bespannt, dort übernahm eine 754 der tschechischen Staatsbahn den Zug. Auf dem Bild rechts vom 19. Juli 2009 ist 754 029 der CD abgebildet, die den RE 452 aus Prag gebracht hat und ab Pilsen am Zug war. In Furth am Wald kuppelt sie ab und wartet auf den Gegenzug. Den deutschen Teil übernahm 218 237. ***Foto: Slg. sk***

Mit dem Zusammenwachsen von Europa und dem Willen, die Eisenbahn als zukunftsfähiges Verkehrssystem zu etablieren, rückten auch grenzüberschreitende Nahverkehre verstärkt in den Fokus. Vormals geteilte Ballungsräume erhielten so wieder ein Nahverkehrssystem oder Anschluss an die nächstgelegene Großstadt im Nachbarland.

Anfangs konnte man sich mit vielen der ehemaligen Staatsbahnbaureihen, für die alte Regelungen galten, weiterhelfen. Andere Fahrzeuge, wie die Baureihen 624, 628.4 oder 642, wurden mit ausländischen Zugsicherungssystemen nachgerüstet. Bei den genannten Baureihen waren somit Einsätze nach Polen und beim 642 auch nach Tschechien problemlos möglich. Ausschreibungen der Aufgabenträger wurden grenzüberschreitend durchgeführt und nicht selten EU-Mittel für die Modernisierung des Verkehrssystems verwendet. Bei diesen Projekten kamen dann aber Neubaufahrzeuge, in der Regel Triebwagen und Triebzüge, zum Einsatz. So fuhren niederländische Triebwagen von Arriva von Groningen nach Leer. Auf der Strecke Tønder–Niebüll fuhren die dänischen Triebwagen bis Niebüll und die NOB nach Tønder.

Insbesondere die unzähligen Verbindungen, die man zwischen Deutschland, Polen und Tschechien wiederaufnahm, hatten vielerorts unkonventionelle Lösungen, da sie schnell zum Zusammenwachsen von Europa dienen sollten. So wurden viele Strecken wieder ertüchtigt und grenzüberschreitende Verkehre etabliert. Auch wollte man schnell an Verbindungen zwischen Ballungsräumen anknüpfen, die vor 1945 florierten. Dresden und Görlitz sollte mit Wroclaw wieder verbunden werden und Berlin mit Szczecin.

In den Grenzregionen in Bayern und Sachsen betrieb man mit der Verkehrspolitik auch Strukturpolitik. Viele der Verkehre sind heute in der Hand von

Am 25. April 2007 zog 218 359 den RE 453 von Nürnberg kommend ohne Halt durch den Bahnhof Irrenlohe. Hier mündet die Strecke aus Nürnberg in die zweigleisige Hauptstrecke Hof–Regensburg. Der kurze Zug besteht aus einem 2.-Klasse-Bimz in IR-Farben, zwei 2.-Klasse-Wagen in IC-Farbgebung und einem 1.-Klasse-Wagen (Aimz) in Verkehrsrot von DB Regio. Als Nächstes erreichte der Zug Schwandorf, wo die eingleisige Strecke nach Furth im Wald beginnt.

RE: München/Nürnberg–Prag „Böhmen-Bayern-Express“

BR 218 / Roco | Bimz$^{264.4}$ / Roco | Bimz$^{264.4}$ / Roco | Bimz$^{264.4}$ / Roco | Aimz$^{261.2}$ / Roco

Zwischen den bayerischen Metropolen bestand über viele Jahre Fernverkehr. Zwischen Nürnberg und Prag verkehrte das IC-Zugpaar 169/168 letztmalig 1995. Mit dem Ende der IR-Linien 2002 war auch der Kurswagen- und Lokeinsatz in der Region deutlich erschwert. Die CD betrieb ihre zwei D-Zug-Paare nach Furth im Wald vorerst weiter, die im Fahrplan 2002/2003 nach Regensburg als RE weitergeführt und dann im Wechsel mit deutschen IR-Wagen und CD-Wagen gebildet wurden. Ab 2004 erfolgte die Verlängerung bis München. Als RE wurde auch ein durchgehender Verkehr zwischen Nürnberg–Furth im Wald und Prag zum 12. Dezember 2004 mit einem Zugpaar wieder eingeführt. Diese Wagen fuhren als Kurswagen bis Schwandorf und von dort nach Nürnberg. 2005 beendete man den Kurswageneinsatz und führte ein zusätzliches Direktzugpaar zwischen Nürnberg und Prag ein. Bis Dezember 2005 wurden die Further Züge mit der Baureihe 234 bespannt, danach mit 218. Es kamen im Wechsel Wagen der CD und ehemalige IR-Wagen der DB AG in unterschiedlichen Farben zum Einsatz. Den RE-Verkehr zwischen Nürnberg und Prag gab es so bis 2009.

BR 218 / Roco | CD-Bee / Tillig | CD-Bee / Tillig | CD-Aee / Tillig | CD-Bee / Tillig

BR 234 / Roco

Von 2004 bis 2005 wurde das RE-Zugpaar Furth im Wald–Nürnberg mit der Baureihe 234 bespannt. Ab 2005 übernahm die Baureihe 218 diese Aufgabe. Der verlängerte D-Zug aus Prag wurde planmäßig aus drei Wagen der 2. Klasse und einem der 1. Klasse der tschechischen Staatsbahn gebildet.

Mit dem Gewinn von Ausschreibungen in Nordbayern wurde ab 2009 die Regentalbahn (später Länderbahn) mit ihrem Angebot des „alex“ aktiv. Sie übernahm von 2009 bis zur Einstellung 2012 den RE-Verkehr zwischen Nürnberg und Prag. Zum Einsatz kamen hier Wagen der CD.
Im Auftrag des Freistaates Bayern betreibt die Länderbahn in Kooperation mit der CD die RE-Verbindung München–Regensburg–Prag. In Tschechien verkehren die Züge als EC. Hier teilen sich die beiden Bahngesellschaften den Wageneinsatz, wobei die Wagen nachts immer in ihren Heimatländern verbleiben. Mitunter werden die Züge der CD mit Wagen des „alex“ verstärkt. Die RE von und nach München werden in Regensburg auf eine Ellok der Baureihe 183 der Länderbahn umgespannt. Im nördlichen Bereich setzt man eine ER 20 der Länderbahn bis Pilsen ein, die über eine spezielle in Tschechien einsetzbare Zugheizung verfügt. Fremde Reserveloks des „alex“ können nach Pilsen also nicht verkehren. Die Wagen wurden über die Einsatzjahre modernisiert und in den Farbsystemen angepasst. Nach gewonnener Ausschreibung betreibt der „alex“ die Verkehre auch in den kommenden Jahren. Unten ist ein Zugbild um 2010 zu sehen, darunter eine Zugreihung der letzten Jahre im aktuellen CD-Design.

alex ER 20 / Roco | CD-Bee / Tillig | CD-Bee / Tillig | CD-Bee / Tillig | CD-Aee / Tillig

alex ER 20 / Piko TT | CD-Bmz^{235} / Tillig TT | CD-Bee / Tillig TT | CD-Aee / Tillig TT | CD-BDs / Tillig TT | alex Bm^{235} / Tillig TT

Oben ein „alex“ mit teils bereits modernisiertem Wagenpark der CD.
Links: In den ersten Jahren des „alex“ wurden die Züge München–Prag noch mit Y/B-Wagen der CD im alten Farbkleid gefahren (8. Oktober 2009). In Schwandorf erfolgt bis heute ein Lokwechsel, um den Fahrtrichtungswechsel schnell vollziehen zu können. Der Zug besteht aus drei CD-Wagen der 2. Klasse und am Zugschluss einem der 1. Klasse.

Das Zugpaar D 963/964 verband im Fahrplanjahr 2009 Linz Hbf mit München Hbf. Es wurde auf deutscher Seite vom Freistaat Bayern finanziert und galt hier als Regionalzug. Das Zugpaar nahm in Tagesrandlage die Dieselstrecke über Mühldorf (Oberbay), Simbach und dem österreichischen Ried im Innkreis.
Aus diesem Grund war es einer der wenigen diesellokbespannten Züge zwischen Deutschland und Österreich. Zuglok war auf der gesamten Strecke die ÖBB-Baureihe 2016 (Siemens ER 20). Der Zug bestand aus vier klimatisierten Fernverkehrswagen der ÖBB. Auf dem Bild rechts ist D 934 am frühen Morgen des 10. Oktober 2009 im Bahnhof Marktl zwischen Simbach und Mühldorf (Oberbay) auf dem Weg nach München zu sehen. Auf den Dieselstrecken der Südostbayernbahn war das D-Zugpaar eine willkommene Ausnahme.

Der kurze D-Zug kann im Modell leicht nachgebildet werden (unten). Die passenden Wagen findet man im H0-Sortiment von Roco und die ER 20 in der ÖBB-Ausführung haben Roco, Piko oder Märklin/Trix im Angebot. In TT findet man die Wagen bei Tillig und die Loks bei Piko oder Roco/Kuehn. Der Wagen mit der 1. Klasse hing im Zugverband in Richtung Linz.

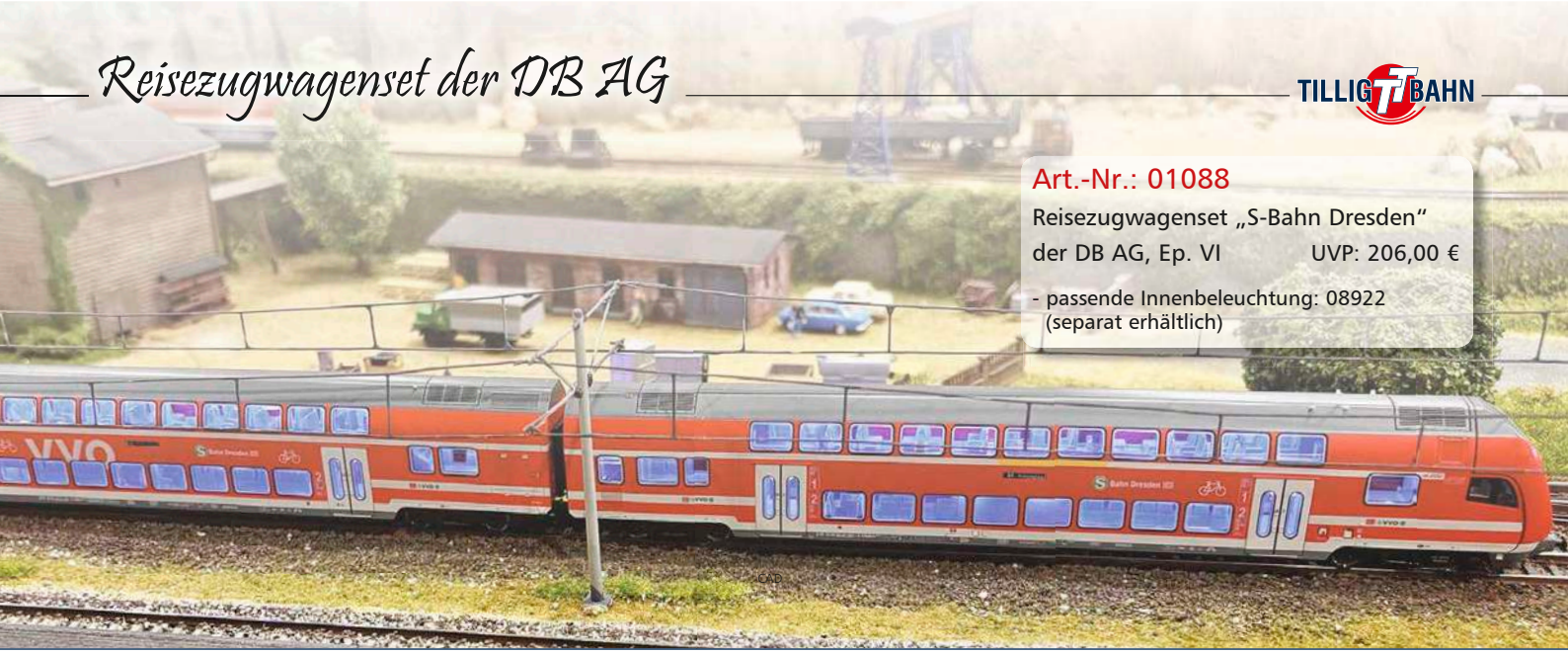
RE: Linz–München

ÖBB BR 2016 / Roco | ÖBB-Bmz^{61} / Roco | ÖBB-Bmz ^{61}/ Roco | ÖBB-Bmz^{61} / Roco | ÖBB-ABmz^{61} / Roco

grenzüberschreitend eingesetzten Triebwagen. So verkehrt der Desiro von Siemens (Baureihe 642) wie selbstverständlich zwischen Deutschland, Tschechien und Polen. Auch private Anbieter, wie die Vogtland- oder die Länderbahn, befahren mit ihren Triebwagen ganz selbstverständlich Gleise in Polen und Tschechien. In Brandenburg rüstete man die Baureihen 628.4 und 646 für die Verkehre nach Polen um. Von 2002 bis 2004 standen noch nicht genug Neubautriebwagen zur Verfügung, sodass man die Baureihe 624 umrüstete und auch nach Polen einsetzte. Diese kam so von Berlin-Lichtenberg über die Ostbahn nach Kostrzyn oder nach Szczecin. Heute verkehren auf der Ostbahn moderne Triebwagen vom Typ Pesa-Link (BR 632) der Niederbarnimer Eisenbahn AG bis ins nächste polnische Zentrum nach Gorzow.

Für den Modelleisenbahner von Interesse sind aber vor allem die unterschiedlichen lokbespannten Züge, die man betrieb und die nicht selten mit ausländischen Wagen in Deutschland verkehrten. Diese lokbespannten Züge kamen nach Polen von Brandenburg aus bis 2002 zum Einsatz. Da sie nur in die polnischen Grenzbahnhöfe fuhren, war der Einsatz einfach. Auf der Ostbahn und auf der Strecke von Angermünde und

Anzeige



www.tillig.com
www. shop.tillig.com
tilligbahn
tillig.modellbahnen.gmbh
TILLIG Modellbahnen GmbH
Promenade 1, 01855 Sebnitz, Tel.: +49 (0)35971 903-0, info@tillig.com

Der „Schleswig-Holstein-Express" war von 2005 bis 2014 ein hochwertiger Regionalzug zwischen Hamburg, Flensburg und dem dänischen Padborg (nur bis 2010). Er verkehrte als Nachfolge auf den insolvent gegangenen „Flensburg-Express" (FLEX) und die Auffanglösung der NOB. DB Regio gewann die Folgeausschreibung. Es kamen modernisierte Wendezüge mit Aimz- und Bimz- Wagen zum Einsatz. Die Steuerwagen basierten auf Bn-Wagen und erhielten neue Schwenk-Schiebetüren und neue Inneneinrichtungen. Die Lok war immer Richtung Süden eingereiht und kam so in Padborg nicht unter die dänische Fahrleitung. Am 12. September 2006 wurde eine der Garnituren mit 112 155 am Zugende im dänischen Padborg fotografiert. Deutlich sind die Änderungen am Steuerwagen zu erkennen.

RE: Hamburg–Padborg „Schleswig-Holstein-Express"

Bimz / Tillig TT **Aimz / Tillig TT** **BR 112.1 / Tillig TT**

Tillig hat den „Schleswig-Holstein-Express" 2021 als Wagenset in TT herausgebracht. Der für die Verkehre umgebaute Steuerwagen fehlt hier aber noch gänzlich im Modell. Mit der Baureihe 112.1 kann der Zug auch im Modell passend nachgebildet werden. Der 1.-Klasse-Wagen war hinter der Lok eingereiht. Auch am Modell sind die blauen Streifen über den Fenstern und die speziellen Anschriften vorhanden.

Pasewalk nutzte man die Baureihe 232/234 und 219. Größtenteils waren die Nahverkehrszüge mit Wagen der PKP gebildet, es kamen aber auch deutsche Wagen zum Einsatz.

Bis heute fahren diesellokbespannte Züge grenzüberschreitend zwischen Deutschland und Tschechien über den Grenzbahnhof Furth im Wald.

Nachdem die Fernverkehre zwischen München, Nürnberg und Prag bis 1995 weggefallen waren, wurden hier ab 2002 Regionalverkehre bestellt. Die in Deutschland als RE fahrenden Züge hatten mitunter dreistellige Zugnummern, die aus dem Nummernkontingent des Fernverkehrs stammten und so die Bedeutung der Züge unterstrichen. Bis 2005 nutzte man die Baureihe 234, danach die 218. Musste bis 2009 in Furth im Wald ein Lokwechsel erfolgen, setzt die Länderbahn seitdem ihre ER 20 grenzüberschreitend bis Pilsen ein. Diese Loks werden aus Sicherheitsgründen mit zwei Personalen besetzt und verfügen über eine angepasste elektrische Zugheizung, die die Sicherungstechnik auf den tschechischen Strecken nicht behindert. Bis heute kommen im Wechsel tschechische Wagenparks der CD und deutsche der Länderbahn zum Einsatz. In den vergangenen Jahren wurden diese vielfach modernisiert und mit neuen Farbschemata versehen.

Elektrisch bespannte Züge gab es beispielsweise über Flensburg hinaus bis nach Padborg. Sowohl die privaten Betreiber FLEX und die NOB als auch die DB Regio fuhren mit Loks, die südwärts eingereiht waren und so in Padborg das deutsche Stromsystem nicht verließen.

Für eine Nachbildung ins Modell sind nahezu alle Fahrzeuge, die grenzüberschreitend eingesetzt wurden, in den gängigen Nenngrößen auch im Modell erhältlich. Insbesondere die bunten Parks der DB AG zwischen München, Nürnberg und Prag sind in den Epochen V und VI besonders nachbildenswert.

Bei elektrisch betriebenen Regionalverkehren kamen vielerorts moderne Elektrotriebwagen über die Grenzen. Bei der S-Bahn Basel, wie im Bild links, waren es Flirt-Triebzüge der SBB. Im Raum Lindau ersetzten die elektrischen Talent-Triebzüge der ÖBB die älteren lokbespannten Züge. Auch an der Mosel ist es heute üblich, dass Triebzüge der luxemburgischen Staatsbahn CFL über die Grenzen bis Koblenz zum Einsatz kommen.

Viele grenzüberschreitende Strecken zwischen Sachsen, Bayern und Tschechien wurden in den 1990er-Jahren reaktiviert. Hier kamen länderübergreifend moderne Triebwagen wie der Desiro von DB Regio oder der Vogtlandbahn zum Einsatz. In Bayern setzte man auf den RegioShuttle. Oben: Zwei Desiro von Tillig in TT für deutsch-tschechische Verkehre.

Die Verkehre zwischen Dresden und dem polnischen Wroclaw wurden nach dem Wegfall der InterRegios vom Land Sachsen beauftragt und mit der Baureihe 642 gefahren.

Regionalbahnen Angermünde–Szczecin

BR 119 / Gützold | PKP-Bdu / Piko | PKP-Adu / Piko | PKP-Bdu / Piko

BR 232 / Roco

Die interessanten Bespannungen nach Szczecin können auch im Modell für Abwechslung sorgen. Die Züge verkehrten unter Fahrdraht und auf Dieselstrecken. Piko hat die typischen PKP-Abteilwagen 111A und 112A in den Farben der Epoche V in den H0-Maßstab umgesetzt.

BR 119 / Piko TT | By[438] / Tillig TT | ABy[407] / Tillig TT | By[438] / Tillig TT | BR 119 / Piko TT

Links: Zwischen Berlin und Szczecin betrieb man in Tagesrandlage einen durchlaufenden RE „Stettiner Haff", der bis zum Fahrplanwechsel 2002 lokbespannt war. Hier nutzte man ab Berlin-Lichtenberg Loks der Baureihe 232 mit vier Personenwagen. Im Jahr 2002 wurde die Zugleistung größtenteils mit Loks der Baureihe 219 an jedem Zugende bespannt. Dazwischen reihte man drei AByz/Byz-Wagen ein. Der mittlere hatte ein 1.-Klasse-Abteil.

Ab 2002 setzte man ab Potsdam und Berlin-Lichtenberg nach Kostrzyn und Szczecin auch die Baureihe 624 ein. Als RE „Stettiner Haff" nach Sczcecin war 624 679 am 22. August 2003 eingeteilt und wurde am Morgen in Passow (Uckermark) fotografiert.

Wagen und Loks ausländischer Bahnverwaltungen garantieren Abwechslung in den Farben der verkehrenden Züge. Zudem sind die grenzüberschreitenden Verkehre meist Langläufer mit einer interessanten Geschichte. Von den ersten Jahren der Epoche V bis heute haben sich die internationalen Züge vor allem durch den Einsatz von Mehrsystemloks verändert. Wir stellen hier nachbildenswerte Zugläufe kurz vor.

Der Einsatz ausländischer Fahrzeuge im deutschen Fernverkehr

Über die Grenzen im Fernverkehr

Durch das Zusammenwachsen von Europa in den 1990er-Jahren war auch der Schienenverkehr in der Epoche V davon geprägt, dass viele neue grenzüberschreitende Verbindungen entstanden, sodass die Bahnverwaltungen in den folgenden Jahren in diesen Bereich investierten und Fahrzeugmaterial modernisierten. Neben internationalen ICE- oder TGV-Verkehren sind es vor allem die EuroCitys, die aus klassischen Wagen gebildet werden. Wagen ausländischer Staatsbahnen kommen so nach Deutschland und verkehren auch inländisch von Süddeutschland bis beispielsweise Hamburg, Dortmund oder Frankfurt (M). Die europaweit zugelassenen Wagen erlauben größtenteils den grenz-

Der „Berlin-Warszawa-Express" verbindet seit 2002 als Gemeinschaftsprojekt der DB AG und PKP die deutsche und die polnische Hauptstadt. Regulär fährt der Zug über Frankfurt (Oder), wurde 2006 aufgrund von Bauarbeiten aber mehrere Wochen über die Ostbahn umgeleitet. Am 22. Juli 2006 ziehen 232 240 und 234 144 den EC 44 durch Müncheberg/Mark. Regulär war der Zug zur damaligen Zeit zwischen Berlin und Rzepin mit einer Lok der Baureihe 371 der tschechischen Staatsbahn CD bespannt. Die als EC eingestufte Linie bestand lange Zeit aus sechs Wagen und wird heute aus normalen Wagen der PKP und einer Siemens-Ellok vom Typ ES 64U4 gebildet.

Links: Am 10. Juni 2007 ist 181 205 um 23:16 mit dem EC 53 aus Paris Est in Frankfurt (M) Hbf angekommen. Der Zug kam über Saarbrücken und Mannheim in die Mainmetropole und benötigte dafür 6 h und 25 min. Hinter der Lok liefen ab Metz Ville zwei Wagen der 1. Klasse (Avmz, Apmz). Dahinter reihte man sieben 2.-Klasse-Wagen (1 x Bvmdz + 6 x Bpmz) ein. Die Wagen für diesen Zuglauf stellte die SNCF. ***Foto: Slg. sk***

überschreitenden Einsatz. Spezielle Wagenpools sind dann für besondere Systeme der Stromversorgung ausgerüstet.

Nutzte man in der Epoche IV mit den Baureihen 181 und 180 bereits Mehrsystemloks, kamen diese auch in der Epoche V zum Einsatz. Dort, wo immer noch Lokwechsel stattfanden, ermöglichen heute moderne Mehrsystemloks eine durchgängige Traktion. Der Vectron aus dem Hause Siemens in den Farben ausländischer Bahnen ist heute im EC-Verkehr auf deutschen Schienen Standard. Bei Eisenbahnfreunden beliebt waren die ECs aus der Schweiz nach Deutschland. Dieselbespannt fuhr man durch das Allgäu von Lindau nach München, und mit den Langläufern von Basel SBB nach Hamburg Hbf sind die Schweizer Wagen in ganz Deutschland zu sehen. Die ÖBB-Wagen trafen sich mit den SBB-Zugläufen im Rheintal, sodass dort seit vielen Jahren internationales Flair auf den Gleisen herrscht.

Die EC-Linien durch das Rheintal verbanden die Schweiz mit Hamburg oder Amsterdam. Sie wurden mit Wagen der SBB gebildet und hatten lange Zeit auch einen Panoramawagen in der 1. Klasse eingereiht. Am 31. August 2002 durcheilt auf dem Weg nach Hamburg EC 104 „Berner Oberland" den Bahnhof Boppard Hbf im malerischen Rheintal.

Rechts oben: EuroCitys zwischen Deutschland und Österreich werden seit langem auch mit Wagen der ÖBB gebildet. Die Züge waren im Rheintal mit die letzten Planleistungen der Baureihe 103. Hinter der Lok laufen drei 1.-Klasse-Avm, ein Speisewagen WRmz und sieben Wagen der 2. Klasse (Bmp/Bvm). Im Sommer 2001 besaßen die Wagen noch das alte Farbschema des ÖBB-Fernverkehrs mit roten Wagenkästen und dunkelgrauem Fensterband. Das Bild zeigt EC 28 „Joseph Haydn" auf dem Weg nach Dortmund Hbf.

Links: Der EC 177 Hamburg–Prag in Berlin noch mit einer Lok der Baureihe 112.1 bespannt. Den ersten Wagen stellt die DB AG, dahinter laufen Wagen der CD. Die 1. Klasse befindet sich hinter der Lok. An dritter Stelle in der Reihung läuft der Speisewagen mit. In Dresden wurden die Züge bis 2017 auf die Mehrsystembaureihe 371 der CD umgespannt (oben).

EC-Linie: Zürich–München (bis 2010)

SBB-Bpmz / Roco | SBB-Bpmz / Roco | SBB-Bpmz / Roco | SBB-Bpmz / Roco | SBB-WRmz / Roco

Ab 2009 änderte die SBB ihr Design bei den Personenwagen. Bis dahin verkehrten die Wagen in verschiedenen Grautönen. Auf der Linie Zürich–Lindau–München unterschieden sich die Wagenanzahlen bei einzelnen Zügen und in jeweiligen Fahrplanperioden. Oft anzutreffen waren zwei Wagen 1. Klasse, ein Speisewagen und vier Wagen 2. Klasse. Ab Lindau befanden sich die Wagen der 1. Klasse hinter der Lok. In der Regel bespannten 218er-Pärchen den Zug, wie am 27. April 2001 den EC 195 nach München, der abweichend nur drei 2.-Klasse-Wagen führte (Bild rechts bei Lindau).

EC-Linie: (Chur–) Zürich–Basel–Köln–Hamburg (2002)

Auch die EC-Linie von Chur, die den Weg über das Rheintal und dann über Münster nach Hamburg nahm, war Bestandteil des europäischen Zugverkehrs. Heute wird der Zuglauf teilweise nach Interlaken-Ost geführt. In der EC-Linie wurden lange auch die 1.-Klasse-Panoramawagen der SBB eingesetzt. Im Fahrplanjahr 2002 bestanden die Züge aus drei SBB-Wagen 1. Klasse, einem Speisewagen der DB AG und sieben SBB-Wagen 2. Klasse. Unten abgebildet ist der EC 6 „Rätia" (Chur–Hamburg-Altona), wie er am 31. August 2002 gebildet war. Zwei Wagen der DB AG halfen aus.

BR 101 / Roco | SBB-Avmz / Roco | SBB-Apmz / Roco | SBB-Apmz / Roco

ARkimmbz$^{288.4}$ / Piko | SBB-Bpmz / Roco | SBB-Bpmz / Roco | SBB-Bpmz / Roco | SBB-Bpmz / Roco

EC-Linie: Wien Westbf.–Passau–Nürnberg–Frankfurt (M)–Dortmund (2002)

BR 101 / Roco | ÖBB-Avmz / Roco | ÖBB-Avmz / Roco | ÖBB-Apmz / Roco | ÖBB-WRmz / Roco

Im Jahr 2002 fuhr der EC 29 „Joseph Haydn" von Dortmund über Frankfurt (M), Nürnberg und Passau nach Wien Westbf. Er wurde mit einer 101 bespannt und bestand mit Ausnahme des Steuerwagens aus Wagenmaterial der ÖBB. Von Dortmund bis Frankfurt (M) befand sich die Lok an der Zugspitze. Dahinter liefen drei 1.-Klasse-Wagen (Avm), der Speisewagen WRmz und sieben 2.-Klasse-Wagen unterschiedlicher Bauarten. Am Zugschluss befand sich ein Steuerwagen der DB AG.
In dieser Konfiguration wurde der Modellzug mit ÖBB-Wagen von Roco gebildet. Der Steuerwagen stammt von Piko. Bis 2000 trugen die Steuerwagen auch noch das alte IC-Farbkleid auf dieser Linie. Im alten Farbschema der ÖBB gibt es nicht alle Wagenbauarten als H0-Modell, sodass der Zug hier aus typischen Roco-Wagen aus den 2000er-Jahren zu bilden war.

Um den Betrieb der EC zwischen Österreich und Deutschland zu beschleunigen, hing man an das Ende der aus Wagen der ÖBB gebildeten Züge einen Steuerwagen aus Beständen der DB AG.

Am 31. August 2002 fährt EC 28 „Joseph Haydn" von Wien Westbf. nach Dortmund Hbf durch Bingen. Hinter dem Steuerwagen laufen sieben Fernverkehrswagen der 2. Klasse der ÖBB (Bvmz und Bpmz), dann folgte ein Speisewagen und drei 1.-Klasse-Wagen vom Typ Avmz. Am Ende ist der Zug 2002 planmäßig mit einer Hamburger 101 bespannt.
Die Verbindung Wien Westbf.–Dortmund war auch eine der letzten internationalen Linien, auf der die Baureihe 103 zum Einsatz kam. Deren Ablösung machte dann Wendezüge mit der Baureihe 101 und IC-Steuerwagen möglich.

SBB-Apmz / Roco SBB-Avmz / Roco BR 218 / Roco BR 218 / Roco

SBB-Bpmz / Roco Bvmz$^{185.5}$ / Roco Bvmz$^{185.5}$ / Roco

ÖBB-Bvmz / Roco ÖBB-Bvmz / Roco ÖBB-Bpmz / Roco ÖBB-Bpmz / Roco

ÖBB-Bpmz / Roco ÖBB-Bpmz / Roco Bpmmbdzf$^{286.1}$ / Piko

Heute werden für die EuroCitys durchgängig auch ÖBB-Loks der Baureihe 1016/1116 eingesetzt. Dies gilt für die EC-Linien über Passau und Rosenheim.

Am 2. Oktober 2021 wurde der EC 113 „Blauer Enzian" von Frankfurt (M) Hbf nach Klagenfurt Hbf von 1016 003 über die Geislinger Steige gezogen. Hinten schiebt planmäßig eine weitere 1016. Die Wagen tragen durchgängig das neue Farbschema der ÖBB. Hinter der Zuglok läuft ein 2.-Klasse-Wagen (Bpmz), zwei 1.-Klasse-Wagen, ein Speisewagen und vier 2.-Klasse-Wagen (Bvmz, 3 x Bpmz). Samstags wurde der Umlauf mit einem weiteren Bpmz verstärkt. Da die Züge in München und Stuttgart Richtungswechsel hatten, griff man zu der Lösung mit den zwei Loks. In Salzburg nahm man die dann schiebende Lok vom Zug.

Schematische Darstellung der „Sandwich-Züge" der ÖBB mit Roco-Fahrzeugen.

ÖBB 1016 / Roco ÖBB-Avmz / Roco ÖBB-Bpmz / Roco ÖBB 1016 / Roco

EC 6/7: Hamburg-Altona–Dortmund–Mainz–Basel–Zürich–Chur (2010)

BR 101 / Roco | SBB-Bpm / Roco (Set 1) | SBB-Bpm / Roco (Set 2) | SBB-Bpm / Roco (Set 2) | SBB-Bpm / Roco (Set 3)

Den EC 6/7 als prominenten Vertreter internationaler Reisezüge hat Roco 2022 mit drei Wagensets bedacht. Er stellt den Zustand um 2010 mit der Baureihe 101 dar. Nach der Integration der Cisalpino-Wagen in den Fuhrpark der SBB wurden diese Wagen auch beim EC 6/7 eingesetzt, was um 2010 zu recht bunten Zuggarnituren führte. Nach Umlackieren der SBB-Reisezugwagen (ab 2009) kamen in den Folgejahren farblich einheitliche Züge zum Einsatz. Der EC 6/7 bestand planmäßig aus drei 1.-Klasse-Wagen (Apmz), einem Speisewagen (WRmz) und sieben 2.-Klasse-Wagen (Bpmz/Bpmbdz). Mit den drei Roco-Sets lassen sich acht Wagen nachbilden. Für vorbildliche Züge sind drei weitere 2.-Klasse-Wagen erforderlich.

BR 101 / Roco | SBB-Apmz / Roco | SBB-Apmz / Roco | SBB-WRmz / Roco | SBB-Bpm / Roco

EC 7: Hamburg-Altona–Dortmund–Mainz–Basel (–Zürich) (2014)

Mit dem neuen Farbsystem der SBB lassen sich die ECs der Relation Hamburg–Chur auch im Modell darstellen. So farbrein verkehrten sie ab etwa 2014. Auch diese Garnitur lässt sich mit den Wagen von Roco nachbilden. Neben den Wagen der oben erwähnten Wagensets im neuen Farbschema kann der Zug mit Einzelwagen ergänzt werden. In den letzten Einsatzjahren verzichtete die SBB auf den regulären Einsatz der Panoramawagen in den nach Deutschland verkehrenden Zügen. In Fahrtrichtung Hamburg befinden sich ab Basel SBB die Wagen der 1. Klasse hinter der Lok. In den Fahrplanperioden 2014 und 2015 stärkte man den Zuglauf im Bahnhof Basel SBB mit einem Wagen der 1. Klasse (Apmz) und zwei Wagen der 2. Klasse (Bpmbz). Ab Basel liefen die drei Wagen am Zugschluss – eine Wagenreihung, die im Modell etwas Abwechslung bringt!

SBB-Bpm / Roco

München wird über Salzburg seit 2009 mit Railjets der ÖBB bedient. Die Garnituren bestehen aus Wagen, die aber als Einheit verkehren und nicht getrennt werden. Die siebenteiligen Einheiten werden von einer Lok der Baureihe 1116 bespannt und haben am anderen Ende einen Steuerwagen. Die 1. Klasse besteht aus drei Wagen, wobei der dritte Wagen einen Restaurantbereich aufweist. Vier Wagen zweiter Klasse laufen vor der Lok. Das Bild zeigt RJ 65 von München Hbf nach Wien Westbf. am 10. Oktober 2009 in Prien am Chiemsee. Ähnliche Züge der tschechischen Staatsbahn verkehren seit 2020 von Wien über Prag und Dresden nach Berlin-Hauptbahnhof. Die Railjets lassen sich mit den Fahrzeugen von Roco oder Jägerndorfer vorbildgerecht auch in H0 umsetzen.

SBB-WRmz / Roco (Set 1) SBB-Apm / Roco (Set 1) SBB-Apm / Roco (Set 2) SBB-Apm / Roco (Set 3)

SBB-Bpm / Roco SBB-Bpm / Roco SBB-Bpm / Roco

IC 184: Zürich–Stuttgart (2015)

BR 101 / Roco SBB-Apmz / Roco SBB-Bpm / Roco SBB-Bpm / Roco

BR 120.1 / Piko

BR 115 / Piko

SBB-Bpm / Roco SBB-Bpm / Roco

EC 191: Zürich–München (2014)

Die ICs zwischen Stuttgart und Zürich verkehrten über die Gäubahn. In Singen (Hohentwiel) fand der Lokwechsel zwischen der Schweiz und Deutschland statt. Regulär wurden die Züge von der Baureihe 101 bespannt, die Baureihen 120.1 und 115 nutzte man aber auch (oben)

SBB-WRmz / Roco SBB-Apmz / Roco SBB-Apmz / Roco SBB-Apmz / Roco BR 218 / Roco

SBB-Bpm / Roco SBB-Bpm / Roco SBB-Bpm / Roco SBB-Bpm / Roco SBB-Bpm / Roco

Ein Highlight bei den internationalen Zügen in Deutschland waren die EC-Läufe von Zürich über Lindau nach München. Bis 2020 war man auf den malerischen Strecken durch das Allgäu auf die Dieseltraktion angewiesen. Regulär wurden die klimatisierten Züge mit zwei Loks der Baureihe 218 bespannt. Mit bis zu zehn Wagen waren die Züge recht lang. Von Lindau in Richtung München lief die 1. Klasse hinter der Lok. Am 1. Juni 2014 musste 218 421 den EC 191 aus zehn Wagen alleine bewältigen. Hinter der Lok laufen drei Wagen der 1. Klasse (Apmz), ein Bordrestaurant (WRmz) und sechs Wagen der 2. Klasse (Bpmb(d)z). Mit Fahrzeugen von Roco ist der Zug oben im Modell nachgebildet.

Berlin-Warszawa-Express

Um Frankfurt (Oder) zu entlasten und den Lokwechsel schneller vollziehen zu können, führte man diesen für die Züge zwischen Berlin, Poznan und Warszawa in Rzepin durch. Um das polnische Stromsystem ab dem Bahnof Oderbrücke befahren zu können, nutzte man bis 2005 die deutsche Baureihe 180, danach mietete man einige Jahre die nahezu baugleiche tschechische Baureihe 371 an. Am 28. Dezember 1998 (Bild links) hat 180 006 den EC 177 „Berolina" am Haken. Er besteht aus einem PKP-1.-Klasse-Wagen (Typ 112A), einem Speisewagen der DB AG und fünf polnischen Schnellzugwagen 2. Klasse. Im Jahr 2006 oblag die Traktion der CD-371 (Bild rechts). Hier wurde der EC durch die Wagen des „Berlin-Warszawa-Express" gebildet. Aufgenommen am Zielbahnhof Berlin Hbf. Den Zug betrieben DB AG und PKP gemeinsam und stellten dafür den Wagenpark. Die Marke wurde 2002 eingeführt und die eingesetzten Wagen mit blauen Streifen und Schriftzug versehen. Anfangs betrieb man sechs Zugpaare, ab 2010 acht. Seit 2010 werden Mehrsystemloks (Siemens ES64U4) der PKP eingesetzt, so konnte der Lokwechsel entfallen.

BR 232 / Piko | Avmz / A.C.M.E. | ARkimbz / Roco | Bvmz / A.C.M.E. | Bvmz / A.C.M.E.

BR 180 / Roco

Bimz$^{264.4}$ / Roco | Bimz$^{264.4}$ / Roco | Bimz$^{264.4}$ / Roco | PKP-WRbd / Piko

IR 328 „Mare Balticum" (1999)

Das Fahrplanjahr 1999 war das letzte für den IR 328 „Mare Balticum". Der Zug fuhr von Berlin-Lichtenberg nach Elk in Polen. Regulär bestand er aus sechs IR-Wagen der 2. Klasse, einem Speisewagen der PKP und einem 1.-Klasse-Aim der DB AG. Am 6. Mai 2000 bespannt 232 174 den Zug und befindet sich kurz vor Passow, wo der deutsche Fahrdraht endet. Hinter der Lok läuft der Aim, gefolgt von fünf Bi(d)m. Ein Bm in Bundesbahnfarbgebung läuft als Ersatzwagen mit. Durch die Umstellung der Wagenreihung in Berlin-Lichtenberg befindet sich der Speisewagen nicht hinter dem Aim, sondern am Zugende. Die polnischen Speisewagen besaßen ein Schlafabteil für die polnische Besatzung, sodass diese in Berlin übernachten konnten.

Bimz$^{264.4}$ / Roco | Bimz$^{264.4}$ / Roco | Bimz$^{264.4}$ / Roco | Aimz$^{261.2}$ / Roco | BR 232 / Roco

PKP-WRbd / Piko | Bm^{235} / Roco | Bimz$^{264.4}$ / Roco | Bimz$^{264.4}$ / Roco

EC 240/241 „Wawel“ (2007)

Der EC „Wawel“ verband Hamburg/Berlin mit Kraków in Polen. Er fuhr über viele Fahrplanperioden nicht auf den ausgebauten Hauptstrecken, sondern über Forst (Lausitz) und Nebenstrecken in die schlesische Metropole. Interessant war er durch seine teils nur vier Wagen und die Traktion ab Cottbus mit Diesellok. Am Sonntag den 15. Juli 2007 zieht 101 128 den Zug von Hamburg nach Cottbus. Planmäßig gereiht besteht er aus zwei Bpm(d)z der PKP sowie je einem Bpmbz und Avmz der DB AG. In Cottbus wird auf eine für Deutschland ertüchtigte SU46 der PKP umgespannt und ein deutscher Speisewagen (ARkimbz) ergänzt. Bis zur Ertüchtigung der SU 46 im Jahr 2006 übernahm von Cottbus bis Forst eine 232. Den EC 56/57 „Wawel“ hatte A.C.M.E. als Zugset im Sortiment.

BR 101 / LS Models | PKP-Bpmz / A.C.M.E. | PKP-Bpmdz / A.C.M.E. | Bpmbz / A.C.M.E. | Avmz / A.C.M.E.

PKP SU 46 / Piko | BR 232 / Roco

Bpmz / A.C.M.E. | Bvmz / A.C.M.E.

Aimz$^{261.2}$ / Roco | BR 232 / Roco

Auch der IR 456 Wroclaw–Dresden wurde teils mit polnischen Speisewagen gebildet, in dem die Personale in Dresden den Aufenthalt am Tag verbrachten. 234 242 führt hier am Morgen des 23. August 1998 den nach Dresden fahrenden Zug. Es folgt ein Aim, ein WRk der PKP und drei Bim-Wagen, der Letzte als Bimd mit Mehrzweckraum. Links dargestellt der Zug als H0-Nachbildung mit IR-Wagen von Roco und dem PKP-Speisewagen von Piko.

D 324/325 Gdansk–Berlin (1999)

Das Zugpaar D 324/325 verband Gdansk in Polen mit Berlin-Lichtenberg. Dazu sah man in Berlin eine Wendezeit von 40 Minuten vor. In Szczecin Glowny hielt man länger und tauschte die Loks. Für die Dieselstrecke nach Angermünde benötigte man eine 232, die den Zug dann bis Berlin übernahm. Am 10. September 1999 hatte 232 634 vor dem D 325 diese Aufgabe inne. Regulär war der Zug aus vier Abteilwagen der PKP gebildet. Dazu nutzte man einen Wagen vom Typ 112A der 1. Klasse, zwei Wagen des Typs 111A für die 2. Klasse und ein Y/B-Wagen (bei der PKP als Bdmu bezeichnet). Auf dem Bild führt der Zug ausnahmsweise vier Wagen des Typs 111A, während die 1. Klasse durch einen Amz der DB AG gestellt wurde.

BR 232 / Roco | PKP-Bno / Heris | PKP-Bdu / Piko | PKP-Bdn / Tillig | PKP-Adu / Piko

Auf der Linie Hamburg, Berlin, Dresden nach Prag und Budapest verkehren seit jeher auch Wagen der ungarischen und tschechischen Staatsbahn, was zu bunten und teils auch gemischten Zügen führte. In der jüngsten Zeit werden die Umläufe mit Vectrons (Baureihe 193) der tschechischen Staatsbahn CD gefahren. Auch hier waren in den letzten Jahren mehrere Farbsysteme der ausländischen Wagen zu beobachten. Eine Verstärkung der Züge durch Wagen der DB AG wurde lange praktiziert. Mit ungarischen Wagen der MAV fährt 193 289 am 6. März 2021 mit EC 173 nach Budapest durch Dabendorf. Entgegen der geplanten Reihung hängt der Speisewagen nicht an dritter Stelle, sondern am Zugschluss.

CD-Bmz / A.C.M.E. CD-Bmz / A.C.M.E. CD-Bmz / A.C.M.E.

CD 193 / Roco MÁV-Apmz / NMJ MÁV-Amz / NMJ MÁV-WRmz / NMJ MÁV-Bmz / NMJ

IC-Linie: Hamburg–Kopenhagen (2024)

Die Züge von Hamburg nach Kopenhagen können im Modell leicht mit den IC-Wagen der aktuellen Farbvariante gebildet werden. Im Beispiel links kamen die Modelle von Roco zum Einsatz. Die dänischen Lokomotiven erhält man in H0 von Roco und Piko.

~

Bvmmz / Roco DSB 193 / Roco

Auf der Strecke von Hamburg über Padborg nach Dänemark fuhren über Jahrzehnte die dreiteiligen Triebwagen der DSB-Baureihe MF. Mit der Erneuerung des Fahrzeugparks plante die DSB die Beschaffung von Gliederzugeinheiten der Plattform Talgo 230, diese sollten mit der neuen DSB-Baureihe EB (Siemens-Vectron) auch nach Hamburg bespannt werden. Lieferverzögerungen führten dazu, dass die DSB ab 2024 bei der DB AG IC-Wagen anmietete und die Linie Hamburg–Fredericia/Kopenhagen nun damit betreibt. So lässt sich die DSB-Variante des Vectrons zwischen Hamburg und Padborg auch vor deutschen ICs beobachten. In Richtung Kopenhagen ist in die IC-Züge ein 1.-Klasse-Wagen (Avmmz) und dann sechs 2.-Klasse-Wagen eingereiht. Das Bild oben zeigt EB 3212 der DSB am 27. August 2024 mit IC 5760 kurz vor Schleswig.

Zu den blauen Vectrons der CD passen die Wagen in denselben Farben sehr gut. Eine solche Garnitur aus CD-Wagen wurde am 3. Juni 2021 bei Uckro fotografiert. Gezogen wird der EC 170 von Prag nach Berlin Hbf von der 193 290, die die CD bei ELL angemietet hat. Die planmäßige Bespannung sieht in Fahrtrichtung Berlin einen 1.-Klasse-Wagen (Apmz), einen Speisewagen (WRmz) und fünf 2.-Klasse-Wagen vor.
Andere Umläufe der Relation fuhren mit zwei 1.-Klasse-Wagen und sechs bis sieben 2.-Klasse-Wagen. Verstärkt wurden die Umläufe auch durch Wagenbestände der DB AG.

EC-Linie: Budapest–Prag–Dresden–Berlin–Hamburg (2021)

A.C.M.E. hat einige der tschechischen Fernverkehrswagen, die heute auch in den ECs nach Deutschland im Einsatz sind, nachgebildet. Es sind die passenden Wagen 1. und 2. Klasse sowie der Speisewagen erhältlich. Die Wagen der ungarischen Staatsbahn MÁV, die von Budapest aus auf der Linie nach Hamburg laufen, hat als recht einfache Modelle NMJ im Sortiment. Mit den Mehrsystemloks der CD von Roco lassen sich die EuroCitys vorbildgerecht umsetzen.

CD-Bmz / A.C.M.E. | CD-Bmz / A.C.M.E. | CD-WRmz / A.C.M.E. | CD-Apmz / A.C.M.E. | CD 193 / Roco

MÁV-Bpmz / NMJ | MÁV-Bpmz / NMJ | MÁV-Bpmz / NMJ | MÁV-Bpmz / NMJ

IC-Linie: Berlin–Amsterdam (2024)

~

Bpmmz / Piko | Bpmmz / Piko | Bpmmz / Piko | NS 193 / Piko

Die Linie Berlin–Amsterdam wird seit Beginn der Epoche V befahren. Zuerst als IR mit der Baureihe 103, dann als IC mit der 101. Sie ist eine der wenigen IC-Linien, die aufgrund der fehlenden Zulassung der IC-Steuerwagen in den Niederlanden nicht als Wendezug verkehrt. Um den Lokwechsel in Bad Bentheim zu sparen, wird die Linie seit 10. Dezember 2023 mit der Baureihe 193 der NS gefahren. Der Zug besteht aus sieben Wagen 2. Klasse und zwei Wagen 1. Klasse aus Beständen der DB AG. Bis Ende Dezember 2023 lief zwischen den Klassen auch noch ein Bistrowagen (ARkimbz). Am 15. Mai 2024 zieht 193 932 den IC 144 von Berlin Ostbahnhof nach Amsterdam C, als sie bei Haste (Han.) fotografiert wurde. In Richtung Amsterdam laufen an diesem Tag hinter der Lok die Wagen der 2. Klasse.

Den Regionalverkehr noch einmal aufgewertet

InterRegioExpress

Entstanden ist die Zuggattung IRE im Marketing von DB Regio. Wollte man doch einigen Zügen des Regionalverkehrs ein noch hochwertigeres Image verpassen. Als von den Ländern bestellte Ersatzleistungen für den IR wurden sie ab 2001 vielerorts eingeführt. Später bezeichnete man REs mit weniger Halten oder eigenwirtschaftliche Verkehre von DB Regio ebenfalls als IRE.

Die 143 569 war am 12. Juli 2001 am IRE/RE 5 von Elsterwerda nach Rostock eingesetzt, als sie am Nachmittag vor der damaligen Konzernzentrale der DB AG an der Berliner Holzmarktstraße fotografiert wurde. Mit der Einführung des IRE zum Fahrplanwechsel 2001 änderte sich auch die Zugbildung. Hinter der Lok laufen zwei Bomz, gefolgt von einem Bpmbkz, der einen als „SnackPoint" bezeichneten Verkauf aufweist. Am Ende läuft ein Doppelstockwagen der 1./2. Klasse.

Der InterRegioExpress (IRE) ist eine Zugbezeichnung des durch die Länder bestellten Nahverkehrs, aber auch von eigenwirtschaftlichen Verkehren der DB AG. Er wird für eher hochwertige Verkehre genutzt, die weder in die Zugkategorie RB noch in RE passen, folgt aber keinen klaren Qualitätsmerkmalen. Entstanden ist die Zugkategorie nach der Einstellung vieler IR-Linien durch DB Fernverkehr. Die Lücken haben einige Bundesländer durch bestellte Nahverkehre geschlossen. Da die neuen Züge nicht im Takt fuhren und vom Wagenmaterial auch nicht den herkömmlichen REs entsprachen, führte man die neue Bezeichnung ein. Eine Überforderung der Fahrgäste bei der Tarifstruktur zwischen IRE mit Nahverkehrstarif und mit Fernverkehrstarif zu nutzende IR führte aber schnell wieder zur Abschaf-

IRE Elsterwerda–Rostock

Als Ersatz für den eingestellten IR von Berlin nach Rostock führte der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg einen IRE ein, der auf der Linie des RE 5 von Elsterwerda nach Rostok betrieben wurde. Er besaß einen Wagen mit „Snack-Point", zwei Wagen der 2. Klasse (Bomz) und am Zugende einen Doppelstock-Steuerwagen der 2. Klasse. Die Zuggattung wurde kurze Zeit später wieder abgeschafft, weil in den InterRegioExpress das Nahverkehrsticket galt, in den InterRegios aber nicht. Dies führte zu Verwirrungen.

BR 143 / Roco | **Bomz / Tillig** | **Bomz / Tillig** | **Bpmbkz$^{291.8}$ / Roco** | **DBpbzfa / Roco**

„München-Nürnberg-Express"

Bpmz / Tillig TT | Bpmz / Tillig TT | Bpmz / Tillig TT | Bpmbdzf / Tillig TT

BR 101 / Tillig TT | ABvmsz / Tillig TT | Bpmz / Tillig TT

Den „München-Nürnberg-Express" kann man in H0 mit Fahrzeugen von Roco oder Märklin und in TT von Tillig vorbildgerecht nachbilden.

Seit Fahrplanwechsel im Dezember 2000 fährt der „München-Nürnberg-Express" als RE 1. Weil die Schnellfahrstrecke Nürnberg–Ingolstadt befahren wird, mussten die Wagen druckertüchtigt und 200 km/h schnell sein. Es kommen umgebaute IC-Wendezüge mit der Baureihe 101 zum Einsatz. Hinter dem Steuerwagen laufen planmäßig vier Bpmz und ein ABvmsz. Ab Dezember 2020 waren die störanfälligen Skoda-Wendezüge im Einsatz. Die alten Garnituren waren die Reserve und lösten die Nachfolger ab 15. Dezember 2024 wieder ab. Zwischenzeitlich betrieb man die Linie als IRE.

IRE Stuttgart–Ulm–Lindau

DBpza / Roco | DBpza / Roco | DABpza / Roco | DBpza / Roco | BR 218 / Roco

Einzelne Zugpaare des Regionalverkehrs betrieb man ab 2004 als Sprinter mit weniger Zwischenhalten zwischen Stuttgart und Lindau. Sie wurden teils mit je einer Lok der Baureihe 218 an den Zugenden bespannt. So beschleunigte man den Fahrtrichtungswechsel in Friedrichshafen Stadt. Der Zug bestand aus vier Doppelstockwagen. In anderen Fahrplanjahren nutzte man auch die Baureihe 245 und Steuerwagen.

Am 8. September 2017 hat 218 432 den IRE von Stuttgart nach Friedrichshafen Stadt gebracht. Nach dem Fahrtrichtungswechsel hängt sie auf der Fahrt nach Lindau hinten am Zug. Der Zug besteht aus drei Doppelstockwagen mit Tiefeinstieg, einem davon mit 1.-Klasse-Bereich. Ein vierter Wagen der 2. Klasse verfügt über Tiefeinstiege und beherbergt das Mehrzweckabteil im Untergeschoss, wo Fahrräder transportiert werden können. Nach der Elektifizierung der Strecken im Allgäu und am Bodensee 2021 gehören diese Zugbildungen der Vergangenheit an.

fung des IRE. Auch dass zusätzlich zu den REs weitere durch die Länder bezuschusste Züge fuhren, veranlasste einige Bundesländer, dieses Parallelangebot einige Zeit später wieder einzustellen.

Einige eher hochwertige Zugläufe des Nahverkehrs bezeichnete man als IRE, aber auch hier waren die Verantwortlichen über die Jahre nicht konsequent und änderten die Bezeichnungen.

Den in Brandenburg mit 160 km/h fahrenden RE 1 von Frankfurt (Oder) nach Magdeburg bezeichnete man in den Kursbüchern zur Jahrtausendwende als IRE, führte an den Wagen aber die Bezeichnung „RE 160“ ein. Auf Dauer hielt sich keine der Bezeichnungen.

Das wohl hochwertigste Produkt des deutschen Nahverkehrs ist die 200 km/h schnelle und im Jahr 2000 eingeführte Verbindung „München-Nürnberg-Express“. Hier setzte man in Nahverkehrsrot lackierte ehemalige Fernverkehrswagen mit Loks der Baureihe 101 ein. Anfangs vermarktete man das Angebot als IRE, später als bayerischen RE 1. Die neugebauten Doppelstockwendezüge von Skoda wurden 2024 abgestellt und wieder durch die 101-bespannten Wendezüge ersetzt.

Auch den als „4-Länder-Express“ bezeichneten Zuglauf von Leipzig über Hof nach München bezeichnete man einige Zeit lang als IRE.

Baden-Württemberg bestellte bis 2021 beschleunigte RegionalExpress-Züge auf der Relation Stuttgart–Ulm–Lindau. Die Züge wurden durch weniger Zwischenhalte beschleunigt und dann in den Fahrplänen als IRE geführt. Sie wurden lange mit je einer Lok der Baureihe 218 an den Zugenden geführt.

Ab 2014 stieg die DB Regio Nordost in den Wettbewerb um eigenwirtschaftliche Verkehre ein. Sie besetzte die Verbindung Berlin–Hamburg mit ehemaligen IR-Wagen, die verkehrsrot lackiert waren und für das Angebot zu Festpreisen warben. Bespannt waren sie mit einer Lok der Baureihe 182. Da die Züge den Weg über Stendal, Celle und Lüneburg nahmen, boten sie von dort umsteigefreie Verbindungen nach Berlin an, die äußerst attraktiv waren. Der IRE überlebte die Corona-Pandemie nicht. Heute ist Flixtrain auf dieser Strecke unterwegs. Derzeit wird die Bezeichnung IRE nicht mehr verwendet, kann aber auf der Modellbahn für interessante Zugbildungen sorgen.

IRE: Berlin–Hamburg

Bimz$^{546.8}$ / Tillig | Bimz$^{546.8}$ / Tillig | Bimz$^{546.8}$ / Tillig | Bimz$^{546.8}$ / Tillig

Bimz$^{546.8}$ / Tillig | Bimz$^{546.8}$ / Tillig | BR 182 / Roco

Um zu verhindern, dass private Anbieter zwischen Berlin und Hamburg aktiv werden, richtete DB Regio eine eigenwirtschaftliche Verbindung ein, die als IRE bezeichnet wurde. Das Angebot startete am 14. April 2014 mit planmäßig einem Zugpaar pro Tag. In den Folgejahren fuhr man nachfrageorientiert an den Wochenenden auch mit zwei Zugpaaren. In der Corona-Pandemie wurde das Angebot eingestellt und ging danach trotz anderslautender Planungen nicht mehr in Betrieb. Es galten Festpreise und der Zug nahm den attraktiven Weg über Stendal und Lüneburg. Zum Einsatz kamen planmäßig Loks der Baureihe 182, die DB Regio Nordost stellte. 2019 nutzte man den IRE für Schulungen auf der BR 147. Der Zug bestand aus fünf bis sieben Bimz, die einst im IR-Einsatz standen und danach zu DB Regio gewechselt waren.
Das Bild unten entstand am 27. September 2018 in Elstal.

LOK-STOFF

Dieses fachbiographische Fotobuch zeichnet den Weg von Wilfried Kohlmeier ins Eisenbahnhobby nach. In reich bebilderten Kapiteln werden seine schönsten Aufnahmen vom Dampfbetrieb in Deutschland, Westeuropa und Amerika gezeigt. Die Bilder sind ab 1961 über sechs Jahrzehnte auf ausgedehnten Fototouren und bei der Suche nach Raritäten entstanden. Neben persönlichen Erlebnissen vermittelt der Text zugehörige Sachinformationen.

240 Seiten · ca. 380 Abb.
Best.-Nr. 53597
€ (D) 49,99

© André Rudat–stock.adobe.com

GeraMond Media GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

TIPP

Best.-Nr. 90822

Best.-Nr. 53646

Best.-Nr. 53596

Best.-Nr. 53656

Best.-Nr. 53643

JETZT IN IHRER **BUCHHANDLUNG** VOR ORT
ODER DIREKT UNTER **WWW.VGBAHN.SHOP**

Mit einer Direktbestellung im Verlag oder dem Kauf im Buchhandel unterstützen Sie sowohl Verlage und Autoren als auch Ihren Buchhändler vor Ort.

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN] | GeraMond

Züge mit Dieseltraktion faszinieren im Modell besonders. Fernverkehrszüge mit Dieselloks sind eher die Ausnahme und verkehrten beim Vorbild auf reizvollen Strecken, nicht selten in Urlaubsregionen. Aus diesem Grund müssen wir diesen Zügen hier ein Kapitel widmen, da sie auch in der Epoche V und VI im Modell nachgebildet werden können.

Für Modellbahner besonders interessant – diesellokbespannte Fernverkehrszüge

Fernverkehr mit Dieselloks

Fernverkehrszüge mit Dieseltraktion sind im Modell sehr interessant. Nicht selten waren die Züge aufgrund der Traktionsleistungen der Dieselloks recht kurz, zum anderen erfolgte in Unterwegsbahnhöfen das Umspannen auf Elloks, was zu abwechslungsreichen Rangiermannövern im Betrieb führt.

Deutschland ist immer noch davon geprägt, dass ganze Regionen eisenbahnseitig aus Dieselnetzen bestehen. In den vergangenen Jahren wurden hier zwar Strecken mit Oberleitung versehen, aber auch heute kann man im Fernverkehr nicht komplett auf den Einsatz von Dieselloks verzichten. Hier ist hauptsächlich immer noch die Baureihe 218 im Einsatz. Die Baureihe 245 und die angemieteten 246 konnten die Bundesbahn-

Im Fahrplanjahr 1999 bestanden die InterRegios zwischen Dresden und Görlitz aus vier Wagen. Die weiter nach Wroclaw fahrenden Züge bildete man aus bis zu acht Wagen – teils der PKP – und sah auch einen Speisewagen vor. Im Sommer 1999 überführte man mit dem IR 2156 nach Dresden Hbf eine weitere 232. Hinter der Lok befindet sich die 2. Klasse. Der zweite Wagen ist ein klimatisierter Bpmbz. Am Zugschluss besteht die 1. Klasse aus einem Aimz. ***Foto: Frank Steinbach***

Links: Nach der Wiedervereinigung wuchs der Verkehr zwischen den Metropolen sprunghaft an. Zwischen Berlin und Hamburg musste bis 1997 mit Dieselloks gefahren werden, weil die Strecke im Rahmen der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit grundlegend erneuert wurde und erst dann elektrisch befahrbar war. Bis dahin wurden die ICs zwischen den beiden Metropolen mit Loks der Baureihe 218 in Doppeltraktion bespannt. Im Sommer 1996 steht der IC 538 „Helene Lange" am Bahnsteig 3 in Berlin Zoologischer Garten zur Abfahrt bereit. Der erste Wagen hinter der Lok ist ein Apm in pastellroter Farbgebung. Dahinter folgt ein Speisewagen und sechs 2.-Klasse-Wagen, die montags durch einen Bm verstärkt wurden. *Foto: Slg. sk*
Rechts: Die IRs von Chemnitz in Richtung Weimar fuhren bis Gößnitz mit Dieselloks unter Fahrdraht. Hier bespannt 229 174 1996 den IR 2551 aus sieben Wagen von Düsseldorf Hbf nach Chemnitz. Hinter der Lok fünf 2.-Klasse-Wagen, das BordBistro und ein 1.-Klasse-Aim. Freitags und montags erhielt der Zug einen Bm zur Verstärkung. *Foto: Frank Steinbach*

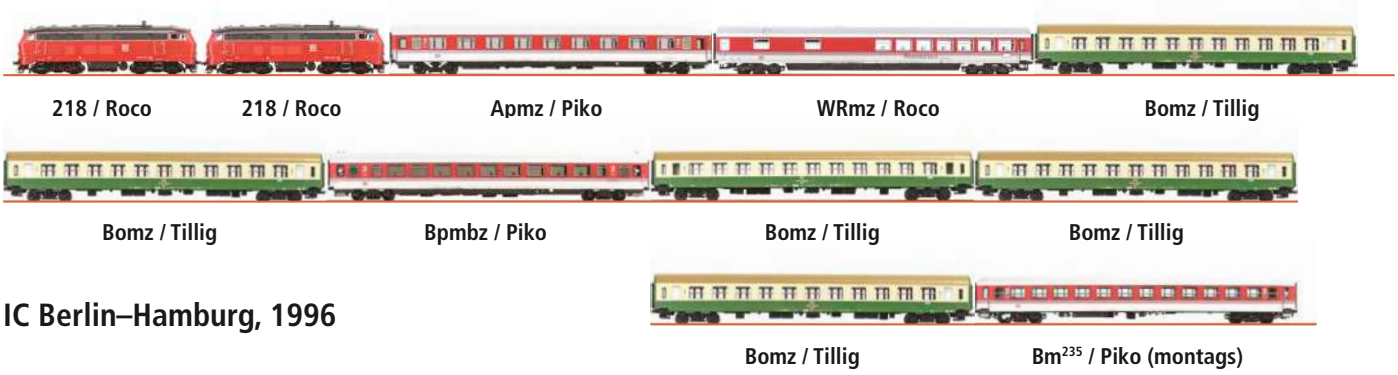
Klassiker noch nicht verdrängen. Einst an private Güterbahnen verkaufte 218er hat die DB zurückgemietet, um sie im Fernverkehr einzusetzen. Geplant ist zukünftig der Einsatz von Zweikraftloks der Baureihe 248 vor IC-Zügen.

Dieselnetze in Norddeutschland

Die fernab des Fahrdrahtes und teils in landschaftlich reizvollen Regionen betriebenen Netze stehen bei Eisenbahnfreunden hoch im Kurs. Zum Beginn der Epoche V gab es noch einige Strecken, die nach der Wiedervereinigung erst ertüchtigt werden mussten und somit noch einige Jahre mit Dieselloks betrieben wurden. Auch gab es in den 1990er-Jahren noch Fernverkehre im Nebennetz, die man heute nicht mehr anbietet. Auch dort verkehrten IC- und IR-Züge mit Dieselloks. Orte wie Cuxhaven, Wilhelmshaven oder Norddeich waren im InterRegio-Netz Wendebahnhöfe.

Zu den aufkommensstärksten Strecken in der Epoche V gehörte die Relation Berlin–Hamburg, die erst 1996 durchgängig elektrifiziert war. Bis dahin bespannte man die ICs zwischen den beiden Metropolen mit zwei Loks der Baureihe 218 und setzte teils noch Wagenmaterial der DR für die ICs ein.

Die Marschbahn von Hamburg nach Westerland (Sylt) ist ebenfalls eine imposante Strecke, die nördlich von Itzehoe ohne Fahrdraht ist. Auch hier liegt der Fernverkehr in der Obhut der Baureihe 218, die man ebenfalls in Doppeltraktion einsetzt. In Niebüll kuppelt man seit jeher Kurswagen nach Dagebüll Mole ab und fährt diese mit den Loks und Dieseltriebwagen der heutigen *neg* an das Wattenmeer. Da die Loks und Triebwagen nicht über eine ausreichende Stromversorgung für die klimatisierten IC-

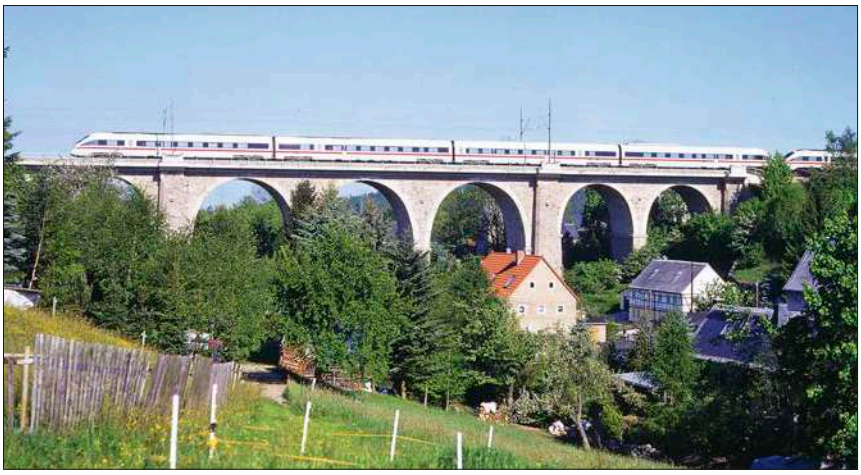


IC Berlin–Hamburg, 1996

Der auf dem Bild links oben dargestellte IC von Berlin-Ostbahnhof nach Hamburg-Altona ist hier als Zugbildung in H0 dargestellt. Die beiden orientroten 218 sind von verschiedenen Herstellern erhältlich, hier wurden die Loks von Roco verwendet. Die 1. Klasse und der Speisewagen sind ebenfalls in Orientrot lackiert, während die 2. Klasse mit Ausnahme eines Bpmb-Wagen von Piko aus Bomz-Wagen aus Beständen der DR gebildet ist. Die Bomz-Wagen mit Seitengang erhält man von Tillig oder Roco. Ab dem Fahrplanjahr 1997 verschwanden die Bomz-Wagen größtenteils aus den ICs.

IR Dresden–Görlitz, 1999

Die kurzen IRs von Dresden nach Görlitz sind mit ihren vier Wagen ideal für heimische Modellbahnen. Hinter Pikos 232 in DB Cargo-Beschriftung laufen drei Wagen 2. Klasse. Zwischen den beiden Bimz von Tillig ist ein klimatisierter Bpmz von Piko und am Zugschluss ein 1.-Klasse-Aimz in IR-Konfiguration von Roco eingereiht.



Dresden–Nürnberg

Auf dem Abschnitt Dresden–Zwickau–Nürnberg, der sogenannten „Sachsen-Franken Magistrale", muss man in Nordbayern Dieselloks einsetzen. Bis Hof kommt man aus Norden erst seit 2014 elektrisch. Die IRs und ICs wurden hier lange mit Loks der Baureihen 218 und 232 bespannt, bis diese im Jahr 2001 durch die ICE TD der Baureihe 605 ersetzt wurden. Diesellokbespannte IR/IC spannte man in Nürnberg dann auf Elloks um und fuhr diese in Richtung Süden weiter.
Nach der Pannenserie der Baureihe 605 setzte man ab 2003 Ersatzzüge aus fünf IC-Wagen mit Loks der Baureihe 232 ein. Später nutzte man weiß lackierte Triebwagen der Baureihe 612 für den Fernverkehr. Diese verkehrten wie die vierteiligen Diesel-ICEs aber nur zwischen Dresden und Nürnberg.
Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2006 findet auf der Verbindung zwischen Sachsen und Bayern kein Fernverkehr mehr statt.

Auf den Bildern ist oben ein IC kurz hinter Hof in Richtung Nürnberg abgebildet, der von zwei Loks der Baureihe 218 gezogen wird. 2006 führte man noch einmal ICs mit neun Wagen von Dresden bis Karlsruhe und Stuttgart über die Strecke.
Links: Ein ICE TD aus zwei Einheiten im Frühjahr 2002 auf dem Frankensteiner Viadukt auf der Fahrt als ICE 1616 „Gottfried Semper" nach Nürnberg.

Den Verkehr auf der „Sachsen-Franken-Magistrale" kann man auch im Modell nachbilden. In H0 hatte Roco den vierteiligen, dieselbetriebenen ICE TD (oben) im Sortiment. Den weißen 612er (darunter) vertrieb einst Piko. Die lokbespannten Züge kann man mit den Loks der Baureihe 218 und 232, sowie den passenden Wagen in nahezu allen gängigen Nenngrößen und Farbvarianten umsetzen.
Links: Ein zu Fernverkehrsehren gelangter 612 auf der zweigleisigen Dieselstrecke in Sachsen (16. April 2004 bei Reuth im Vogtland).

Avmmz / Piko | Bpmmz / Piko | Bpmmz / Piko | Bpmmz / Roco | Bpmmbdzf$^{286.1}$ /

IC Augsburg–Oberstdorf

Um nach Oberstdorf zu kommen, fahren Fernverkehrszüge aus Richtung Norden heute von Ulm und Augsburg in das Allgäuer Dieselnetz ein. Über Kempten und Immenstadt geht es dann nach Oberstdorf. Die Züge des Fahrplans 2024 aus Augsburg begannen in Hamburg-Altona und führten über Göttingen nach Augsburg. Sie bestanden aus fünf Wagen, die oben im Modell dargestellt sind. Die Wagengattungen von Piko stimmen mit dem Vorbild überein, die Logos bilden frühere Einsatzjahre nach. Wie lange beim Vorbild üblich, zieht die Lok den Steuerwagen. Bei manchen Modellnachbildungen dieser Steuerwagen muss man für solche Einsätze die Kupplung montieren.
Der IC-Lauf über Ulm (IC 2013 „Allgäu") hatte seinen Startpunkt im Fahrplan 2024 in Dortmund Hbf und führte über das Rheintal nach Mannheim und Ulm. Die Wendezüge bestanden aus neun Wagen. Speisewagen fand man 2024 nicht mehr in den Wagenreihungen.

Wagen verfügen, kommt hier ein umgebauter Güterwagen als Generatorwagen zum Einsatz. In den vergangenen Jahren setzte die *neg* hier ihren T4 aus Jenbacher Fertigung oder die jüngst von DB Regio erworbenen 628.4 ein.

Die Vogelfluglinie von Hamburg nach Puttgarden verfügte ebenfalls nicht über Fahrdraht, wird ab 2024 aber neu gebaut und dann auch elektrifiziert. Zumindest den Fernverkehr bis Lübeck kann man seit Dezember 2008 elektrisch abwickeln. Hier ersetzten dann ICEs und Elloks die diesellokbespannten ICs und IRs.

Nach Puttgarden musste man aber weiterhin auf die Dieseltraktion setzen. ICs bis Puttgarden hatten 218er vorgespannt. Mit der Stationierung der Baureihe 234 in Rostock kamen die Loks auch zwischen Hamburg und Lübeck zu IR-Ehren. Im Fahrplan 2000/2001 setzte man IR-Pendel zwischen Lübeck und Hamburg ein, die aus fünf Wagen bestanden und an jedem Zugende eine Lok der Baureihe 218 hatten.

Die Fährverkehre nach Dänemark fuhr man anfangs mit DSB-Triebzügen der Gattung MF. Später wollte man den Komfort durch den Einsatz der ICE TD erhöhen. Die Störanfälligkeit und die darauf folgende Abstellung der vierteiligen Diesel-ICEs führte wieder zum Einsatz der dänischen Triebzüge.

Eine der wohl bekanntesten Dieselstrecken im deutschen Fernverkehr ist der Hindenburgdamm auf der Marschbahn von Hamburg nach Westerland (Sylt), wo in Itzehoe der Fahrdraht endet und alle ICs und Regionalzüge mit Dieselloks bespannt werden müssen. Die ICs werden planmäßig in Doppeltraktion 218 gefahren, bei Störungen oder Ausfällen muss eine Lok reichen.

Unten: Mit die schönsten Dieselstrecken des Fernverkehrs sind die Verbindungen ins Allgäu. Am Nachmittag des 27. April 2024 wurde 218 415 vor dem IC 2085 aus Hamburg-Altona fotografiert. Der Zug verkehrte über Hannover, Göttingen, Würzburg und Augsburg nach Oberstdorf. In Augsburg übernahm die 218 den weiterfahrenden Zug aus fünf Wagen.

Da in Immenstadt die Fahrtrichtung gewechselt wurde, läuft die Lok nun vor dem Steuerwagen 2. Klasse. Dahinter sind drei 2.-Klasse-Großraumwagen und am Zugschluss ein 1.-Klasse-Wagen eingereiht. Erst im Sommer 2024 führte man erfolgreich Versuche durch, die Steuerwagen auch mit den Dieselloks der Baureihe 218 einzusetzen. Bis dahin wurde in Immenstadt umgespannt.

Piko 218 / Roco

Im Fahrplanjahr 2007 wurde das IC-Zugpaar 143/144 von Amsterdam über Berlin nach Szczecin-Glowny verlängert. Die Garnitur übernachtete dazu in der polnischen Grenzstadt. Da die eingleisige Strecke Angermünde–Stettin nicht elektrifiziert ist, spannte man in Angermünde auf die Baureihe 232 um. Am 8. Juli 2007 war 232 010 dafür eingeteilt. Der Zug besteht hinter der Lok aus einem 1.-Klasse-Avmz, gefolgt vom BordBistro-Wagen ARkimbz. Vier 2.-Klasse-Wagen (Bvmz bzw. Bpm(d)z) führt der Zug ab und bis Amsterdam. In Bad Bentheim erfolgte ein Stärken mit drei Bpmz, sodass der Zug nach Szczecin sieben 2.-Klasse-Wagen führte. Außerplanmäßig verkehrt der Zug hier mit umgekehrter Wagenreihung.

232 / Roco | Avmz / Piko | ARkimbz / Piko | Bvmsz / Piko | Bvmbz / Piko

Angermünde–Stettin

Der Zug Amsterdam–Bad Bentheim–Berlin–Szczecin-Glowny war mit neun Wagen eine recht lange Garnitur. In den Niederlanden wurde der Zug bis 2022 mit NS-Loks der Baureihe 1700 bespannt. In Bad Bentheim rangierte man mit einer 101 oder 120.1 die drei zusätzlichen Bpmz an die Zugspitze und fuhr so bis Angermünde. Ab Angermünde übernahm eine 232 den Zug in Richtung Polen. Mit der H0-232 von Roco oder Piko und den Wagen von Piko in der passenden Ausführung wurde die Reihung oben dargestellt.

IC „Rottaler Land“

Der IC „Rottaler Land“ war ein Traum für Eisenbahnfreunde und wurde teils als RE betrieben, in dem Nahverkehrstickets galten. Mit der Baureihe 218 ging es gemütlich mit vier Wagen über eingleisige Strecken von München über Mühldorf (Oberbay.) nach Passau. Telegrafenmasten, Formsignale und kleine Bahnhöfe begleiteten den Zuglauf. Wegen der Bahnhofslängen zwischen Mühldorf (Oberbay.) und Passau war der Zug auf vier Wagen begrenzt. In Passau wurde der IC verstärkt und mit Elloks weiter Richtung Norden gefahren.

Links: 218 444 hatte am 16. Juli 2011 einen als RE 27005 gebildeten IC bei Sulzbach (Inn) am Haken, der am Schluss den 628 584 mitführte. In Passau wurde aus den vier IC-Wagen der IC 1986 gebildet, der dann nach Hamburg-Altona fuhr.
Oben: Bei Anzenkirchen wurde von Thomas Konz am 24. Mai 2014 derselbe Zuglauf fotografiert. Hier zieht 218 416 die vier IC-Wagen durch eine schöne bayerische Landschaft. 2014 war das letzte Betriebsjahr dieses modellbahnfreundlichen Zuges.
Fotos: Slg. Eisenbahnstiftung

Verkehre in Mitteldeutschland

Dass Bad Harzburg einmal Endpunkt einer Fernverkehrslinie war, zeigt, welchen Stellenwert die Eisenbahn einst hatte. Von Hannover endeten einzelne IRs in Bad Harzburg und durch den Ostharz führten ebenfalls IRs aus Leipzig oder Berlin in die Urlaubsregion im Westharz.

Das thüringische Mittelzentrum Gera lag an Dieselstrecken und wird bis heute mehrmals täglich von ICs mit Dieseltraktion angefahren. Will man vom sächsischen Chemnitz schnell Richtung Westen fahren, so war der kürzeste Weg über Gera und dann weiter in Richtung Weimar und Bebra. Aus diesem Grund war die Querverbindung von Gößnitz über Gera und Jena nach Weimar eine gern genutzte Strecke der Fahrplaner. Die Dieselstrecke wurde von den InterRegios aus Chemnitz oder Gera nach Düsseldorf oder Aachen befahren und wird heute noch von den ICs auf der Linie Köln/Kassel-Wilhelmshöhe–Gera genutzt. Zwischen Chemnitz und Weimar verkehrten die mit den Baureihen 229 oder 234 gebildeten InterRegios über eingleisige und zweigleisige Streckenabschnitte mit und ohne Fahrdraht. Die Einsatzmöglichkeiten für eine Nachbildung im Modell sind hier also sehr umfangreich.

Für die ab 2018 eingeführten IC-Verkehre nach Gera spannt die DB Fernverkehr AG in Weimar von der Baureihe 101 auf die Baureihe 245 um. Die 245 kuppelt in Weimar vor den Steuerwagen und zieht den meist aus fünf Wagen bestehenden Zug nach Gera. Aufgrund der instandhaltungsbedingt angespannten Lage bei der Baureihe 245 mietete die DB ab 2022 eine blaue 246 der PRESS und setzt sie seitdem vor den Zügen zwischen Weimar und Gera ein.

Nach Görlitz betrieb man ab 1994 InterRegios aus Dresden und Berlin. Die Züge von Dresden wurden mit Loks der Baureihe 232/234 bespannt und teils mit polnischem Wagenmaterial verstärkt, da einige Züge bis Wroclaw in Polen verlängert wurden. IRs aus Berlin-Lichtenberg nahmen die Dieselstrecke über Cottbus. Die Zughäufigkeit reduzierte man später auf nur drei Umläufe und stellte den IR-Verkehr zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2004 ein.

Vom sächsischen Dresden oder Chemnitz gab es IRs und ICs in Richtung Süden. Diese nahmen auch den Weg über Hof und Marktredwitz nach Nürnberg. Von Reichenbach bis Nürnberg musste dazu die Dieselstrecke befahren werden. Diese Züge hatten je nach weiterführender Relation und Fahrplanjahr fünf bis neun Wagen. Anfangs wurden sie von der Baureihe 232/234 bespannt, später auf der Linie Dresden–Nürnberg auf den

Bpmz / Piko | Bpmz / Piko | Bpmz / Piko | Bpmz / Piko | Bpmz / Piko

218 / Roco | Bpmz[291] / Piko | Bm[235] / Piko

IC „Rottaler Land“ im Modell

218 / Roco | Bpmz / Roco | Bpmz / Roco | Bpmz / Roco | Bimz / Roco

Der IC 119 von Dortmund Hbf nach Innsbruck Hbf war ein wahrer Langläufer mit über 11 Stunden Reisezeit. Durch das Rheintal und über Stuttgart fuhr er mit einer 101 und wurde dann ab Ulm mit einer 234 traktioniert. Durch die wendezugfähige 234 und den Steuerwagen konnten die beiden Richtungswechsel in Friedrichshafen Stadt und in Lindau Hbf schnell erfolgen. Ab Lindau übernahm dann die ÖBB den Zug und fuhr über den Arlberg nach Innsbruck Hbf. Am 15. August 2005 wurde der IC in Wasserburg am Bodensee kurz vor Lindau fotografiert. Damals bestand der Zug aus dem Steuerwagen, fünf 2.-Klasse-Wagen (Bpm(b)z, Bvmsz), einem BordBistro (ARkimbz) und einem Avmz der 1. Klasse. Heute ist die Südbahn von Ulm nach Friedrichshafen elektrifiziert und die Epoche der Dieselloks vor Fernverkehrszügen auf einer Strecke mit Formsignalen vorbei.

Seit 2018 werden ICs von Weimar in Dieseltraktion über Jena nach Gera verlängert. Die reguläre Bespannung übernehmen Loks der Baureihe 245 von DB Fernverkehr. Der Zug besteht aus einem Steuerwagen (Bimmdzf), drei 2.-Klasse-Wagen der Bauarten Bpmm(b)z und Bvmmsz sowie einem 1.-Klasse-Abteilwagen (Avmmsz). Im Fahrplanjahr 2019 fuhren drei Umläufe am Tag nach Gera. Am 28. Februar 2019 bespannt 245 022 den IC 2151 von Kassel-Wilhelmshöhe nach Gera Hbf. Ab 2022 mietete DB Fernverkehr bei der PRESS blaue Dieselloks der Baureihe 246 an, die seitdem auf der Relation zum Einsatz kommen.

Avmmz[106.5] / Piko

Mit 218er nach Westerland (Sylt)

Die Marschbahn von Hamburg zur Insel Sylt ist ein Dieselrefugium, in dem seit Jahrzehnten die Baureihe 218 vor den InterCitys nach Westerland (Sylt) läuft. Durch einen hohen Schadstand bei der Baureihe 245 muss bis jetzt auf die betagte Diesellokbaureihe der DB zurückgegriffen werden. Die DB mietet dazu sogar Loks von Privatbahnen an, an die sie die Loks einst verkauft hatte. Am 14. August 2021 zieht eine 218 der PRESS (ex 218 448 der DB) den IC 2365 „Nordfriesland" von Sylt nach Karlsruhe. In Richtung Hamburg läuft die 1. Klasse aus einem Apmmz und Avmmz vorne.

Rechts: Die Strecke aus Dagebüll Mole mündet in Niebüll in die Hauptstrecke. In einem Ziehgleis hinter den Bahnsteigen warten die Kurswagen aus Dagebüll Mole die Einfahrt des IC aus Westerland (Sylt) ab und werden dann durch den Triebwagen der *neg* an das Zugende rangiert. Der Steuerwagen befindet sich nun am Zugeende. Bei der Fahrt in Richtung Norden übernimmt die *neg* die IC-Wagen am Bahnsteig von Niebüll und rangiert sie danach in ihre Infrastruktur.

218 / Roco | 218 / Roco | Apmmz[126.1] / Piko | Avmmz[106.5] / Piko | ARkimmbz[288.4] / Piko

Die ICs nach Westerland (Sylt) wurden aus Standard-Rollmaterial der DB AG gebildet und können auch im Modell dargestellt werden. Hier setzte man zum Anfang der Epoche V Wagen im Farbschema der alten DB und ab 2002 das neue weiße Farbschema ein.
Oben ist ein Zug mit bis 2004 modernisierten Wagen dargestellt, wie sie von Piko in H0 umgesetzt wurden. In Fahrtrichtung Süden ist ab Westerland die 1. Klasse hinter der Lok eingereiht. Hinter dem BordBistro folgt die 2. Klasse (fünf Großraumwagen), die dann in Niebüll durch die beiden Wagen aus Dagebüll Mole ergänzt wird.

Gotha–Weimar mit der Baureihe 245

Bvmmsz[187.2] / Piko | Bpmmz[284.5] / Piko | Bpmz / Piko | Bimmdzf / Roco | 245 / Piko

Die für den Modelleisenbahner interessante Komposition des IC zwischen Gera und Weimar eignet sich auch zur Umsetzung ins Modell. Die Dieseltraktion setzt auf der Modellbahn nicht zwangsläufig eine Oberleitung voraus und die Zugbildung mit fünf Wagen ist auch für kleinere Anlagen geeignet. Hier wurde der Zug mit einem Steuerwagen von Roco nachempfunden. Nur Roco hat bislang den Steuerwagen ohne Verkleidung unter dem Wagenkasten nachempfunden, wie er beim Vorbild für die InterRegios entstanden ist. Dieser Wagen erschien zwar im weißen IC-Design, aber ohne die aktuellen Logos. Als Mittelwagen dahinter wurde der Modellzug aus Wagen von Piko gebildet.

Diesel-ICE der Baureihe 605 umgestellt und dann aufgrund der Störungen wieder als Ersatz-IC mit der Baureihe 232 gefahren. Die weiß lackierten Triebwagen der Baureihe 612 waren nur eine Notlösung und führten letztendlich zur Einstellung der Fernverkehre zwischen Dresden–Chemnitz und Nürnberg. Der nördliche Abschnitt bis Hof ist seit 2014 elektrifiziert, aber ohne Fernverkehr.

Süddeutsche Dieseleinsätze

Neben den Verkehren nach Hof gibt es im Allgäu bis heute dieselbetriebene IC-Linien. Die Züge von Augsburg im Norden und München im Osten führten nach Oberstdorf und nach Lindau. Hier fuhren IRs und ICs. Die Strecke von München über Memmingen nach Lindau wurde 2020 elektrifiziert und wird seitdem im Fernverkehr mit Triebzügen der Reihe ETR 610 der SBB betrieben. Auf der Südbahn von Ulm nach Friedrichshafen wurde im Dezember 2021 die Oberleitung in Betrieb genommen.

Die ICs von Augsburg und Ulm nach Oberstdorf sind nach wie vor eine Leistung der Baureihe 218. Da die Züge aus Augsburg aufgrund der Bahnhofs- und Bahnsteiglänge mit fünf Wagen recht kurz sind, genügte hier immer eine Lok.

Die bis zur Streckenelektrifizierung recht langen Züge nach Lindau, die man größtenteils bis Zürich verkehren ließ, bildete man aus Personenwagen der SBB und bespannte diese zwischen München und Lindau planmäßig mit zwei Loks der Baureihe 218.

Östlich von München verkehrte zwischen München–Mühldorf (Oberbay.) und Passau der RE/IC „Rottaler Land“. Dieser konnte aufgrund der Streckengegebenheiten nördlich von Mühldorf nur aus vier IC-Wagen bestehen. In Passau wurde der Zug verstärkt und als IC weiter geführt. Im Dezember 2014 stellte man den nur an Wochenenden verkehrenden Zuglauf ein. Hier kam immer eine Lok der Baureihe 218 zum Einsatz.

Weitere IC-Linien gab es am nördlichen Ufer des Bodensees. Die IC-Linie Dortmund–Mainz–Mannheim–Ulm–Lindau–Innsbruck verkehrte in ihrem südlichen Abschnitt ab Ulm auf Dieselstrecken. In Ulm spannte man auf die Baureihe 234 oder 218 um und fuhr mit Kopfmachen in Friedrichshafen nach Lindau, wo die ÖBB den Zug übernahm. Hier setzte man mit der wendezugfähigen Baureihe 234 auch IC-Steuerwagen ein, um den Fahrtrichtungswechsel in Friedrichshafen zu erleichtern. Die IC-Steuerwagen testete man erst 2024 mit der Baureihe 218 und optimierte so das Kopfmachen in Immenstadt. Bei den ICs zwischen Weimar und Gera hat man die Loks trotz Steuerwagen immer an der Zugspitze.

In Niebüll werden von den ICs nach Westerland (Sylt) Kurswagen abgehängt, die dann mit einem Triebwagen der *neg* nach Dagebüll Mole befördert werden. In Dagebüll Mole muss der Triebwagen umlaufen und die Wagen zurück nach Niebüll bringen. Da die Energieversorgung der Triebwagen nicht für die Klimaanlagen der Personenwagen ausgelegt ist, führt man einen angepassten Güterwagen mit einer Stromversorgung mit. Am 14. August 2021 bestand der Pendel zurück nach Niebüll aus einem Steuerwagen der Bauart Bpmmbdzf und einem 2.-Klasse-Wagen der Bauart Bpmmz.

Bpmmz[284.5] / Piko | Bpmmz[284.5] / Piko | Bpmmz[284.5] / Piko | Bpmmz[284.5] / Piko

Kurswagen nach Dagebüll Mole mit der *neg*

Bpmz[291] / Piko | Bpmmbdzf[286.3] / Roco | *neg* T4 / Rivarossi

Den Triebwagen in *neg*-Farben erhält man von Rivarossi. Der Steuerwagen (Roco) im Zugbild links entspricht zwar dem aktuellen Farbschema analog zum Vorbildfoto oben, weicht aber von der Bauform ab.

Vorbildeinsätze der Metropolitan-Garnituren und die Umsetzung ins Modell

Der Paradezug der DB

Der Metropolitan war der ambitionierte Versuch der DB AG, im hochwertigen Reiseverkehr Fuß zu fassen. Man gründete eine eigene Vertriebsgesellschaft und beschaffte zwei hochwertige Zuggarnituren. Von 1999 bis 2004 verkehrten die silbernen Garnituren auf der aufkommensstarken Relation Köln–Hamburg. Danach folgte bis 2021 der Einsatz der nun weiß lackierten Züge als IC/ICE.

Der Metropolitan war eine Zuggattung, die im Jahr 1999 für den gehobenen Fernreiseverkehr zwischen Hamburg und Köln eingeführt wurde. Zwei Garnituren pendelten im Geschäftsreiseverkehr zwischen den beiden Metropolen. Die beiden Züge aus je sieben Wagen und angepassten 101ern (101 130 und 101 131) waren Neubauten und speziell für das Marktsegment gebaut worden, sie trugen anfangs ein silbernes Design mit orangefarbenen Logos. Die Züge konnte man von der Lok aus steuern und überwachen. Als Reserve rüstete man zusätzlich die 101 124 und 126 mit dem Zugbus MET aus.

Die Wagen waren untereinander mit Mittelpufferkupplungen verbunden und mussten im Betrieb als Triebzug behan-

Die siebenteiligen Garnituren lassen sich auch im Modell nachbilden. Oben ist der Zug von Piko abgebildet, der sich aus einem Grundset mit 101 130 und drei Wagen, sowie einem Erweiterungsset aus vier Wagen bilden lässt. Die erste Version von Piko von Oktober 2024 bildete die Garnitur in der Ursprungsausführung nach. L.S. Models hat den Metropolitan ebenfalls in H0 umgesetzt. Hier sind drei Sets erhältlich, mit denen sich die Vorbildkomposition ins Modell umsetzen lässt. L.S. Models bildete neben der silbernen Version auch die weiße IC-Farbgebung nach.

101 130-3 / Piko
Grundset Art.-Nr. 58150

Apmz 116.0 Silence
Grundset Art.-Nr. 58150

Apmz 116.2 Silence
Ergänzungsset Art.-Nr. 28350

Apmkz 116.6 Bar + Office
Grundset Art.-Nr. 58150

101 126-1
L.S. Models / Set 1

Apmz 116.0 / 2. Klasse
L.S. Models / Set 1

Apmz 116.1 / 2. Klasse
L.S. Models / Set 2

Apmkz 116.6 / 2. Klasse
L.S. Models / Set 2

delt werden. Der Steuerwagen und das der Lok zugewandte Ende von Wagen 1 besaßen herkömmliche Zug- und Stoßvorrichtungen. Da die Wagen etwas breiter waren als herkömmliche UIC-Wagen, mussten sie im Betrieb besonders behandelt werden und konnten nicht jede Strecke befahren. Für sie galten dieselben Vorschriften wie für den ebenfalls etwas breiteren ICE 1.

Anfang 2000 änderte man die Logos an den Stirnseiten der Fahrzeuge in das normale Logo der DB AG. 2001 änderte man die Bestuhlung in den Traveller-Bereichen, nun in Wagen 1 und 2, was zu geänderten Wagengattungen führte.

Bis Dezember 2004 verrichteten die beiden Metropolitan-Garnituren ihren Dienst auf der angestammten Strecke. Der Metropolitan war nicht mehr in Klassen unterteilt, sondern in die Bereiche „Silence“, „Office“ und „Club“. Zwei Wagen besaßen eine Bar. Später kam der Bereich „Traveller“ hinzu, um die Nachfrage zu erhöhen.

Nachdem Ende der silbernen Premiumzüge wurden sie als IC oder ICE auf unterschiedlichen Relationen eingesetzt und erhielten dazu eine weiße Fernverkehrslackierung mit rotem Kontraststreifen. In den Türen fand man Zuglaufschilder und über den Sitzen die damals noch üblichen Einsteckfassungen für die Reservierungsausdrucke. So setzte man die Loks und Wagen bis zum Fahrplanwechsel 2021 ein.

In der siebenteiligen Zusammenstellung befuhren die Züge lange Zeit die Relationen Berlin–München, Berlin–Düsseldorf und Berlin–Frankfurt am Main.

Vom 25. November 2009 bis 14. März 2011 bildete man aus den beiden Garnituren eine elfteilige Garnitur, die als ICE zwischen Hamburg und Berlin eingesetzt wurde. An beiden Zugenden bespannte man den Zug mit je einer 101. Man verwendete den Steuerwagen zum Kuppeln, da man den zweiten Wagen 1 mit Gummiwülsten und herkömmlicher Zug- und Stoßvorrichtung nicht seitenverkehrt an den übrigen Zug kuppeln konnte. Ab 2011 waren die Züge wieder mit sieben Wagen unterwegs.

Die formschönen Züge erhält man als Zugpackungen mit den jeweiligen Loks von Piko (GS) und Märklin (WS) in der Ursprungsversion und von L.S. Models in weißer Farbgebung.

Köln Hbf war Startpunkt der Metropolitan-Züge nach Hamburg. Sie fuhren an Gleis 1 ab. Am 19. November 2004 konnte 101 131 vor der Abfahrt fotografiert werden. Die Lokführer trugen die Dienstkleidung der DB AG. Im Jahr 2000 erhielten die Fronten der Fahrzeuge die herkömmlichen DB-Logos (oben).

Links: Als ICE von Berlin-Gesundbrunnen nach München war am 3. Oktober 2013 diese nun mit weißer Lackierung fahrende Garnitur unterwegs. Die Wagenreihung behielt man bei. Man konnte nur eine der vier für die Züge tauglichen 101er einsetzen. In dieser Lackierung waren die formschönen Züge auf einigen Strecken in Deutschland bis zu ihrem Einsatzende unterwegs.

Deutlich ist an dieser Aufnahme zu erkennen, dass die Wagen nur eine Einstiegstür pro Fahrzeugseite besaßen. An Wagen 1 befindet sich diese auf der lokabgewandten Seite. Daneben ist die Tür des Wagen 2 zu sehen. ***Foto: Slg. sk***

Apmz 116.4 Office
Ergänzungsset Art.-Nr. 28350

Apmz 116.4 Office
Ergänzungsset Art.-Nr. 28350

Apmkz 116.6 Bar + Club
Ergänzungsset Art.-Nr. 28350

Apmbzf 116.8 Steuerwagen
Grundset Art.-Nr. 58150

Apmz 116.4 / 2. Klasse
L.S. Models / Set 2

Apmz 116.2 / 2. Klasse
L.S. Models / Set 3

Apmkz 116.6 / 1. Klasse, BordBistro
L.S. Models / Set 3

Apmbzf 116.8 Steuerwagen / 1. Klasse
L.S. Models / Set 1

Die Talgo-Züge, die 1994 in Betrieb gingen und als InterCityNight von Berlin nach München bzw. Bonn fuhren, waren seit langem die ersten Neubauten von Nachtzügen.
Ab 2002 setzte man sie auch unter dem Markennamen DB NachtZug ein. Im Bild rechts wartet eine Garnitur aus 22 (!) Wagen in Berlin-Lichtenberg auf die Abfahrt. Im Vergleich zur 111 056, die mit dem ICN 1500 am 21. Juni 1998 am Bahnhof Berlin-Tiergarten fotografiert wurde, fällt die geringe Höhe der Talgo-Wagen besonders auf.

Nachtzüge von 1994 bis heute

Unterwegs in der Nacht

Nachts im Zug schlafen und dabei vorankommen, war schon immer ein Ziel. Auch in den letzten Jahrzehnten gab es Nachtzüge, die sich im Laufe der Jahre aber grundlegend geändert haben.

Nachtzüge waren die letzten Züge, bei denen der Begriff „Reisen“ noch eine besondere Bedeutung hatte. Bis zuletzt konnte man dies bei den nach Osteuropa verkehrenden Zügen erleben, die größtenteils im Bahnhof Berlin-Lichtenberg endeten. Bunte osteuropäische Wagen verschiedener Bahnverwaltungen waren hier zu Beginn der 2000er-Jahre die Regel. Reisende der russischen Gemeinde in Berlin mit viel Gepäck bestiegen die Züge und auf dem Bahnsteig konnte man richtige Abschiede erleben.

Die Fahrzeiten lagen jenseits der 24 Stunden. Die klangvollen Namen der Züge sind verschwunden und in Kiew steigen heute Politiker aus Nachtzügen und keine privaten Reisenden. Europa hat sich geopolitisch ebenso gewandelt wie die Reisegewohnheiten. Auch in Osteuropa dominiert heute der Individualverkehr, der es Nachtzügen schwermacht.

BR 229 / Gützold | Dz 881 | Bpcz 884 | Bpcz 884 | Bpcz 884 | Bpcz 884

BR 155 / Gützold | BR 101 / Roco

WLAz 889 | WLAz 889 | WLAz 889

Bei den Nachtzügen nach Osteuropa wie dem im Bild dargestellten D 345 nach Kiew kam auf den Bahnsteigen Fernweh auf. Nach Kiew fuhr der Zug 26 Stunden, Züge nach Saratow oder Moskau waren von Berlin-Lichtenberg aus noch länger unterwegs. Die in Görlitz gebauten UIC-Wagen in den Farben der osteuropäischen Bahnverwaltungen prägten zu Beginn der 2000er-Jahre in der deutschen Hauptstadt eine eigene Epoche von Nachtzügen.

Unten: Seit dem 5. November 2001 wurde das Nachtzugpaar EN 110/111 der Georg Verkehrsorganisation durch die …

… Westfälische Almebahn (WAB) bespannt. Anfangs nutzte man hier die bei Adtranz aufgearbeitete 109-2 (ex DR 109 013) später kam die abgebildete WAB 109-28 zum Einsatz. Das Zugpaar fuhr im Winter dreimal wöchentlich, ab 1. April 2002 täglich. Der Zug bestand aus angemieteten Schlaf- und Liegewagen. Im Bild läuft hinter der Lok ein Schlafwagen der slowakischen Staatsbahn ZSR, dahinter ein tschechischer Liegewagen der CD. Hier steht der Zug zur Abfahrt im Bahnhof Berlin Zoologischer Garten bereit. Später nutzte man Wagen der SJ.

Innerhalb von Westeuropa wurden die Geschwindigkeiten in den vergangenen Jahren durch Neubaustrecken und Hochgeschwindigkeitszüge so weit angehoben, dass die Bahn zum Flugzeug konkurrenzfähig wurde. Getroffen hat es damit aber auch den Nachtzugverkehr, dessen einstige Verbindungen heute schnell in Tagesrandlagen realisierbar sind.

Das, was zum Anfang der Epoche V noch normale Nachtzug-Realität war, ist längst vorbei. Die DB AG zog 2016 den Schlussstrich: Sie stoppte Investitionen in das Rollmaterial und stieg aus dem

ICN 1901: Berlin-Charlottenburg–München Ost (1994)

In der Grafik unten ist ein InterCityNight dargestellt, wie er planmäßig ab 29. Mai 1994 zwischen Berlin-Charlottenburg und München Ost bzw. Bonn-Bad Godesberg zum Einsatz kam. An den Enden befindet sich je ein Maschinenwagen (Dz$^{881/882}$) für die Energieversorgung des Zuges. In Fahrtrichtung folgen sechs Sitzwagen (Bpcz^{884}) und ein behindertengerechter Sitzwagen (Bpcbz^{883}). Mittig im Zug laufen ein Bistro-/Rezeptionswagen (WRkz^{885}) und ein Restaurantwagen (WRz^{887}). Elf Schlafwagen vom Typ WLAz^{889} bilden die hintere Sektion des Zuges. Nur der erste Maschinenwagen verfügt über zwei Achsen, während sich alle anderen Wagen mit Einachsfahrwerken gegenseitig abstützen. Anfangs kam mangels Elektrifizierung die Baureihe 229 ab Berlin zum Einsatz. Später wurden die Wagen über die Jahre von etlichen Baureihen bespannt. Lange kam auch die eigentlich für den Güterverkehr gebaute Baureihe 155 zum Einsatz. Ansonsten kann man im Modell die Baureihen 103, 120.1, 101, 110 oder 111 einsetzen. Die Wagen erhielt man in verschiedenen Sets von Märklin, die in Summe aber keine vorbildgerechte Wagenreihung ergeben. Wer hier einen vorbildgerechten Zug nachbilden will, muss die Wagen aus mehreren Sets gezielt zusammenführen.

Bpcz 884 Bpcz 884 Bpcbz 883 WRkz 885 WRz 887 WLAz 889 WLAz 889

WLAz 889 WLAz 889 WLAz 889 WLAz 889 WLAz 889 WLAz 889 Dz 882

D 318/319: Berlin Zoologischer Garten–Malmö (1998)

Diese Verbindung auf der sogenannten Königslinie verband lange Zeit München und Stockholm. Nach der Wende gingen die Fahrgastzahlen zurück und die DB AG und die SJ beschränkten den Zug auf die Relation Berlin Zoologischer Garten–Malmö. Im Jahr 1998 stellte man das Angebot ein und gab dem Umlauf kurze Zeit den Namen „Nils Holgersson". Bis 1998 nutzte man den Stadthafen in Sassnitz auf Rügen und wechselte nach dessen Schließung auf den Fährhafen in Sassnitz-Mukran, der fortan als Fährhafen Sassnitz bezeichnet wurde. Über die Ostsee fuhren die Züge bis Trelleborg und dann bis Malmö. Auf der Fähre fuhr man drei Wagen, verlängerte den Zug aber an Wochenenden auf der deutschen Seite. Regulär bestand der Zug aus einem Schlafwagen vom Typ WLABmh[174], einem Liegewagen Bcom und einem IR-Wagen der 2. Klasse vom Typ Bimz.

Bimz / Tillig | Bcom / Tillig | WLABmh[174] / Roco | BR 143 / Roco

„Jan Kiepura": Prag / Warschau–Berlin Ostbahnhof–Köln (2016)

Mit „Jan Kiepura", einem polnischen Sänger und Schauspieler, bezeichnete man ab 1998 eine Nachtzugverbindung, die seit den 1960er-Jahren bestand und mit Kurswagen auf der Relation Moskau–Warschau–Köln–Aachen–Brüssel–Paris fuhr. Ab 1969 hieß der Zug „Ost-West-Express".

BR 101 / Roco | PKP Bmnopuvz / A.C.M.E. | Bvcmz[248] / L.S. Models | PKP WLAB[10]mnouz / L.S. Models | PKP WLAB[10]mnouz

BR 101 / Roco | Bvcmz / L.S. Models | Bvcmbz / L.S. Models | CD WLABmz / L.S. Models | CD Bmz

PKP Bmnopuvz / A.C.M.E. | Bvcmz[248] / L.S. Models | PKP WLAB[10]mnouz / L.S. Models | PKP WLAB[10]mnouz / L.S. Models

Insbesondere die langen Nachtzugläufe zwischen Ost- und Westeuropa waren für Kurswagen prädestiniert. Die Zusammenstellung der Züge mit Kurswagen änderte sich im Laufe der Zeit sehr häufig. Die beiden Zugbildungen oben stammen aus den Jahren 2016. Zwischen Warschau und Berlin bestand der Zug aus vier Wagen. In Berlin ergänzte man den Zug mit vier Wagen: Aus Prag kamen zwei deutsche Liegewagen und zwei tschechische Wagen (ein Schlafwagen Typ WLABmz und ein Sitzwagen Bmz). Ab Dresden führte der Zug zusätzlich drei Bimz-Wagen. In Berlin bildete man einen Zug aus elf Wagen, der dann weiter nach Köln fuhr. 2016 war das letzte Betriebsjahr des „Jan Kiepura". In den Jahren davor unterschieden sich die Zugbildungen durch die Start- und Zielbahnhöfe sowie die beteiligten Bahngesellschaften.

CNL 472 „Aurora": Basel SBB–Fulda–Kopenhagen (Minsk/Moskau) (2006 / 2012)

Die mit dem klangvollen Namen „Aurora" bezeichnete Nachtzuglinie verband Fulda mit Basel SBB. Der Weg führte über Frankfurt am Main und Mannheim. Für die kurze Entfernung nutzte man im Jahr 2006 vier Wagen, davon einen Sitzwagen (Bpm), einen Liegewagen (Bvcmz), einen Schlafwagen (WLABm) und einen Speisewagen (WRm). 20006 waren die Wagen der CityNightLine noch dunkelblau lackiert (rechts).
Später verlängerte man den Zug nach Kopenhagen. Unten dargestellt ist die Wagenreihung von 2012. Die CityNightLine-Wagen tragen eine weißrote Farbgebung. Neben zwei Liege- und einem Speisewagen führt der Zug zwei Schlafwagen (WLBm). Bis Hannover führt der CNL 472 zwei Kurswagen nach Minsk und Moskau. Zwischen Basel SBB und Kopenhagen war der Zug 15 Stunden und 41 Minuten unterwegs. Er nahm den Landweg über Flensburg und den Storebaelt.

BR 101 / Roco | BC WLABmee / L.S. Models | RZD WLABmee / L.S. Models | CNL Bvcmbz / L.S. Models | CNL Bvcmz

Innerdeutsche Nachtzüge wurden aus einer Kombination aus Schlaf-, Liege- und Sitzwagen gebildet. Nach Berlin fuhr man so ab München Ost oder dem Rheinland. Auf dem Bild oben ist NZ 243 aus Paris Nord abgebildet, der am Morgen des 12. April 2007 mit 120 157 Berlin erreicht hat und seinem Endbahnhof Berlin Ostbahnhof entgegenfährt. Hinter der Lok sind zwei Schlafwagen vom Typ WLABm eingereiht, es folgen fünf Sitz- und Liegewagen.

/ L.S. Models

Bimz / Roco Bimz / Roco Bimz / Roco

Am Morgen des 24. Mai 2001 wurde im Bahnhof Chorin die 112 136 mit dem Nachtzug NZ 1950 von Stuttgart nach Binz fotografiert. Die Fahrzeuge waren damals als DB NachtZug beschriftet. Hinter der Lok läuft ein Schlafwagen (WLBm), gefolgt von acht Sitz- und Liegewagen und einem Speisewagen. Der NZ 1950 verließ um 19 Uhr 29 Stuttgart und nahm dann den Weg über Heidelberg, Erfurt, Magdeburg, Potsdam, Berlin zur Ostseeinsel Rügen, deren Bahnhof Ostseebad Binz er um 11 Uhr 08 nach 15 Stunden und 39 Minuten erreichte. Der Zug verkehrte täglich und wurde bis Stralsund von der Baureihe 112.1 bespannt. Nach dem Kopfmachen in Stralsund übernahm eine 143 die letzten Kilometer auf die Urlaubsinsel.

CNL Bpm / L.S. Models CNL Bvcmz / L.S. Models CNL WLABm / L.S. Models CNL WRm / L.S. Models BR 120.1 / Piko

CNL WRm / L.S. Models CNL WLBm / L.S. Models CNL WLBm / L.S. Models

BR 181 / Roco | RZD WLSRmee / L.S. Models | RZD WLSRmee / L.S. Models | PKP WRmnouz / A.C.M.E. | RZD WLABmee /

BR 101 / Roco

BR 186 / Roco

Der EN 452/453 wurde hier in H0 aus den Wagen im aktuellen Farbsystem der RZD von L.S. Models gebildet. Ein passender Speisewagen aus Beständen der PKP wurde aus dem Zugset „Jan Kiepura" von A.C.M.E. ergänzt. Das Zugset entspricht dem …

Geschäft aus. Viele der Wagen übernahm die ÖBB und etablierte mit dem Nightjet ab 216 ein eigenes Nachtzugsystem. Die ÖBB hatte Erfolg, baute das System aus und investierte sogar in neue Züge. Auch die ÖBB führt die alte Philosophie der Kurswagen fort, bei denen Züge Wagen tauschen und so ein Netz in der Nacht entsteht. Ergänzt wird das System durch private Anbieter und ausländische Staatsbahnen, die teilweise in das Nightjet-Netz integriert sind. Die Schwedische Staatsbahn und private Anbieter wie Snälltåget oder European Sleeper ergänzen die Nachtzüge und fahren mit modernisiertem Wagenmaterial der ehemaligen Staatsbahnen. Hier haben sich die Verkehre zwischen Skandinavien und Mittel-/Südeuropa konzentriert, die heute durch die Landverbindungen über den Öresund oder den Storebaelt ohne Trajekte möglich sind.

Im Modell lassen sich Nachtzüge leicht nachbilden. Viele der Züge wurden explizit ins Modell umgesetzt und können durch Zugpackungen vorbildlich nachgebildet werden. Freiheiten hat man im Modell durch die vielen Änderungen, die sich in den Betriebsjahren der einzelnen Züge ergaben. Nahezu in jeder Fahrplanperiode und selbst an einzelnen Verkehrstagen waren die Züge unterschiedlich gebildet. Kurswagenläufe

BC WLABme / Piko | BC WLABme / Piko | BC WLABme / Piko | RZD WLABme / Tillig | RZD WLABmee

D 247: Berlin-Lichtenberg–Moskau (2006)

Seit Beginn der Epoche V verkehrt der D 247„Moskva-Express" und sein Gegenzug von Berlin-Lichtenberg in über 30 Stunden Fahrzeit in die russische Hauptstadt. Montag bis Freitag fuhr man bis Moskau, samstags verlängerte man den Zug bis Saratov an der Wolga. Hier waren die Reisenden 48 Stunden unterwegs. Kamen anfangs russische Weitstreckenwagen aus Ammendorfer Produktion zum Einsatz, führte man über die Jahre moderne Wagen ein. Von den Verbesserungen profitierte zuerst immer der Saratov-Umlauf.

D 321 Kaliningrad–Berlin (2007)

Das Zugpaar D 320/321 zwischen Kaliningrad und Berlin-Charlottenburg war eines der wenigen regulär mit Dieselloks bespannten Nachtzugpaare in Deutschland. Es wurde im Fahrplanjahr 2007 betrieben. Die Züge verkehrten von Kaliningrad über Gdansk und Stargard nach Szczecin und zurück. Ab Szczecin übernahm eine 232 der DB AG den Zug. Gebildet war das Zugpaar aus Wagen der RZD und von DB NachtZug. In Richtung Berlin liefen hinter der Lok drei russische WLABmee-Wagen (UIC-Wagen), es folgten drei Liege- und Sitzwagen aus deutschen Beständen und ein WLABmz. Die russischen Wagen hat A.C.M.E im Sortiment, die deutschen Wagen des D 321 führt L.S. Models.

BR 232 / Roco | RZD WLABmee / A.C.M.E. | RZD WLABmee / A.C.M.E. | RZD WLABmee / A.C.M.E.

Bvcmz / L.S. Models | Bvcmz / L.S. Models | Bvcmbz / L.S. Models | WLABmz / L.S. Models

L.S. Models RZD WLABmee / L.S. Models RZD WLABmee / L.S. Models RZD WLABmee / L.S. Models RZD WLABmee / L.S. Models

… Farbschema, wie es um 2013 eingesetzt wurde. Die drei möglichen Zugloks stammen hier von Roco.

wurden geändert, ebenso Start- und Zielbahnhöfe. All dies schlug sich auch in den Wagenreihungen nieder. Modernisierungen, Wagenneubeschaffungen und sich ändernde Farbsysteme trugen ihr Übriges dazu bei, dass Nachtzüge ein sehr buntes Thema auf der Modellbahn sein können. Der Lokeinsatz änderte sich heute zu Mehrsystemloks, die grenzübergreifend durchgehend am Zug bleiben.

EN 452/453 „Moskva Express“: Paris–Moskau (2013)

Der Nachtzug Paris–Moskau war legendär. Erstmals verkehrte auf dieser 3159 km langen Verbindung 1974 das D-Zugpaar 240/241, welches auch als „Ost-West-Express“ bezeichnet wurde. Ab 1994 fuhr man nur noch bis Brüssel und ab 1998 stellte man das Angebot ein.
Die Russische Staatsbahn (RZD) führte die Verbindung ab 2011 als nicht täglichen Umlauf EN 452/453 wieder ein – anfangs auch als „Transeuropean Express bezeichnet und 2013 als „Moskva Express“. Hierbei kamen modernisierte und neu gebaute Schlafwagen der RZD zum Einsatz. Ein Speisewagen der polnischen PKP ergänzte das Zugbild. Der Umlauf verkehrte bis 2020. Aufgrund der COVID-19-Pandemie stellte man das Angebot ein und nahm es danach wegen der kriegsbedingten Sanktionen gegen Russland nicht mehr auf.
Im ersten Jahr bespannte die Baureihe 120.1 den Zug bis Saarbrücken, im folgenden Jahr fuhr man über Kehl. Ab 2014 übernahm die Baureihe 181 von Kehl bis Straßburg die Bespannung, ab 2016 bereits ab Karlsruhe. Nach Abstellung der Baureihe 181 bespannte ab 2019 eine 101 den Zuglauf bis Offenburg. Anfangs fuhr eine von der DB AG angemietete 186 den Zug ab Berlin in Kooperation mit der PKP bis Terespol. Ab 2018 ging diese Leistung an eine PKP-Lok über.

/ L.S. Models RZD WLABmee / L.S. Models RZD WLABmee / L.S. Models RZD WLABmee / L.S. Models BR 223 / Roco

BR 189 / Piko

Mit der Wiedereröffnung der Berliner Stadtbahn fuhr der Zug ab Sommer 2006 den Berliner Bahnhof Zoologischer Garten an. Im Fahrplanjahr 2012 bediente man samstags nur noch Saratov, danach war Schluss mit diesen Nachtzügen. Der Zug wurde bedarfsorientiert gebildet und besaß Kurswagen nach St. Petersburg. In Minsk hing man drei Wagen der Weißrussischen Staatsbahn (BC) ab. Ansonsten bestand der Zug aus Wagen der russischen RZD. Im Jahr 2006 wurden die D-Züge wegen Bauarbeiten über die Ostbahn ins polnische Kostryzyn umgeleitet. Bis dort bespannte eine 232 den Zug über die schöne Dieselstrecke. Unten ist der D 247 am 15. Oktober 2006 in der Nähe von Strausberg zu sehen. Regulär hing eine BR 189 von DB Cargo zu der Zeit am Zug (kleines Bild).

Bfmpz / Roco
Steuerwagen / Sitzwagen

ABbmpvz / Roco
Multifunktions-/Niederflurwagen

Bcmz / Roco
Liegewagen

Bcmz / Roco
Liegewagen

Nightjet (neue Generation) 2024

Die Hauptneuheit von Roco im Jahr 2024 war wohl die H0-Nachbildung des „Nightjet" der neuesten Generation. Das Vorbild sind die ersten neu gebauten Nachtzugwagen seit etlichen Jahren. 2019 bestellte die ÖBB, die heute maßgeblich das mitteleuropäische Nachtzugsystem betreibt, bei Siemens neue Nachtzüge, die als feste Garnituren aus sieben Wagen gebildet sind. Die Verbände sind fest gekuppelt und besitzen an den Enden UIC-Kupplungen. Gebildet sind die Garnituren aus zwei Schlafwagen (WLAmz) mit jeweils 20 Betten in 10 Abteilen. Es folgen drei Liegewagen (Bcmz). Hier verbaute man neu entwickelte Mini-Kabinen mit je einem Bett. Die auch als Mini-Suites bezeichneten Kabinen sind doppelstöckig ausgeführt. Jeder Bcmz verfügt über 28 Kabinen, sowie drei Vierer-Schlafabteile. An vorletzter Stelle sieht die ÖBB-Konfiguration einen Multifunktionswagen (ABbmpvz) vor. Er verfügt über einen niederflurigen Einstieg für mobilitätseingeschränkte Personen und zwei barrierefreie Schlafplätze. Auch für Begleitpersonen ist Platz. Hier können auch sechs Fahrräder transportiert werden. Weiter sind 26 Sitzplätze eingerichtet. Am Zugende läuft ein Steuerwagen (Bfmpz), der als reiner Sitzwagen mit 70 Sitzplätzen ausgeführt ist. Sitzabteile sind in den neuen Railjets nicht mehr vorhanden. Bislang hat die ÖBB 33 dieser 230 km/h schnellen Garnituren bestellt. Anfangs lag die Zulassung für Österreich, die Schweiz, Italien und Deutschland vor. Ab 2023 bedient man die Linien Wien/Innsbruck–Hamburg-Altona. Mit dem weiteren Ausliefern neuer Züge kam im März 2024 Wien–Bregenz hinzu. Seit 9. September 2024 ist der Premium-Nachtzug auch zwischen Wien und Rom im Einsatz. Als Nächstes strebt man die Zulassung für die Niederlande an und will dann auch nach Amsterdam fahren. Linien mit älterem Wagenmaterial sollen in Zukunft umgestellt werden. Zum Einsatz vor den Nightjet-Garnituren kommen ÖBB-Loks der Baureihen 1016 und 1116, die vom Design den Nachtzügen entsprechen. In Zukunft werden wohl auch Vectron-Loks der ÖBB-Baureihe 1293 eingesetzt werden.

Bct / Heljan

Bct / Heljan

Alpen-Sylt-Nachtexpress

Fast zwei Jahre verkehrte der Alpen-Sylt-Nachtexpress, bis er am 29. Juli 2022 eingestellt wurde. Er verband Basel/Salzburg mit Westerland auf Sylt. Zum Einsatz kamen Sitz-, Liege- und Schlafwagen, die auch aus den Flixtrain-Zügen stammten und werbewirksam beklebt wurden. Der Betreiber RDC nutzt die Wagen heute für Nachtzüge mit der SJ zwischen Stockholm und Berlin und für Autozüge von Hamburg nach Lörrach. Ab Hamburg wurde der Zug mit den RDC-eigenen DE 2700 bespannt.

Links: Nach der Einstellung des Nachtzug-Verkehrs bei der DB AG kaufte die ÖBB etliche Wagen und setzte diese für ihr Nachtzugsystem ab 11. Dezember 2016 unter dem Markennamen *nightjet* ein. Dazu erhielten die Fahrzeuge eine nachtblaue Beklebung mit roten Zierlinien. Am 25. Mai 2018 zog 101 049 den NJ 470 durch das Havelland und erreichte kurze Zeit später Potsdam. Der NJ 470 kam aus Zürich und fuhr nach Berlin Ostbahnhof. Er bestand aus zwei Schlafwagen (WLABmz), drei Liegewagen und einem ÖBB-Sitzwagen der 2. Klasse.

Bcmz / Roco
Liegewagen

WLAmz / Roco
Schlafwagen

WLAmz / Roco
Schlafwagen

BR 1116 / Roco

Snälltåget: Berlin–Stockholm

Snälltåget, seit 2007 ein schwedischer Bahnbetreiber betreibt ein Netz aus Nachtzügen in Schweden. Seit 2021 führt man eine Verbindung nach Berlin, die im Jahr 2022 freitags bis Dresden verlängert wurde. Der EN 301 fährt über Malmö, die Öresundquerung, den Storebaelt über Padborg nach Hamburg und Berlin. Das Wagenmaterial bestand anfangs aus gebrauchten Nachtzugwagen der SJ; es wurde dann durch modernisierte Bimz der DB AG erweitert. Aus den ehemaligen IR-Wagen bauten die Schweden Schlafwagen. Unten ist der Zug mit Wagen von Heljan nachgebildet.

Bct / Heljan

Bct / Heljan

Bct / Heljan

BR 193 / Roco

Das EuroNight-Zugpaar EN 345/346 der Schwedischen Staatsbahn SJ verbindet seit 2002 Stockholm mit Hamburg und seit April 2023 wird Berlin als Zielpunkt angefahren. In Deutschland übernimmt ab Padborg RDC die Traktion des Zuges, die dafür umlackierte Loks der Baureihe 101 einsetzt. Der Zug aus sechs Wagen verfügt über zwei Liegewagen (Bvcmz), einen Schlafwagen (WLABmz), einen Liegewagen (Bvcmbz), einen weiteren Schlafwagen (WLABmz) und einen Sitzwagen (Bimz). Teilweise sind in den Zügen auch Liegewagen der deutschen RDC eingereiht. Für 2025 haben A.C.M.E. die Wagen in H0 und Tillig in TT angekündigt.

Der Nordzug des „alex" von Hof nach München wird bis Regensburg mit Dieseltraktion gefahren und dort auf die Baureihe 183 umgespannt. Für den niveaufreien Einstieg besitzt er einen Doppelstockwagen. Der vorletzte Wagen ist ein als „Treff" bezeichneter Bistro-Wagen.

Zugbildungen privater Betreiber im Nah- und Regionalverkehr

Private erobern den Markt

Mit der Bahnreform und der Regionalisierung traten auch neue Akteure in den Markt ein. Der Wettbewerb im Nah- und Regionalverkehr fand anfangs zwar fast nur mit Triebwagen statt, dennoch gibt es auch hier lokbespannte Züge, deren Zugbildung durchaus von Interesse ist.

Ausgeschriebene Strecken oder Netze mit einem hohen Aufkommen mussten auch von privaten Anbietern mit lokbespannten Zügen betrieben werden. Bei den Verkehren der Metronom-Eisenbahngesellschaft zwischen Hamburg–Cuxhaven, Hamburg–Hannover–Göttingen oder auf der Nord-Ostsee-Bahn Hamburg–Westerland setzte man neu gebaute Wagen ein, die anfangs teils von den Ländern finanziert wurden. Über die unter dem Markennamen Metronom bekannt gewordenen Züge oder die Verkehre auf der Marschbahn berichten wir auf den folgenden Seiten. Andere Verkehre wurden aber mit gebrauchten, teils aus dem Ausland oder von Museumsbahnen erworbenen Fahrzeugen betrieben.

Eine der ersten Vergaben, die mit lokbespannten Zügen stattfand, waren die ab Dezember 2002 begonnenen Verkehre zwischen Hamburg und Flensburg, die als Ersatz für die von der DB AG eingestellten InterRegios vom Land Schleswig-Holstein bestellt wurden. Erster Betreiber war die FLEX Verkehrs AG, die den neuen Zuglauf unter dem Namen FLEX vermarktete und dazu gemietete Elloks von Siemens und modernisierte Wagen der DR einsetzte.

Aufgrund von Problemen bei der Erlösaufteilung und dem Ticketkauf musste die AG im August 2003 Insolvenz beantragen. Vom 1. November 2003 bis zum Ende des Transportvertrages im

Nord-Ostsee-Bahn: Hamburg–Westerland (Sylt) / Flensburg

In TT hat Tillig Anfang 2025 ein Wagenset mit den Wagen der Nord-Ostsee-Bahn herausgebracht. Die Wagen fuhren so 2003 zwischen Hamburg und Flensburg und später zwischen Hamburg und Westerland (Sylt). Weil Connex die Wagen in „Traveller" und „Economy"einteilte, änderte man die Wagengattungen. Anstelle der Buchstaben A und B für die Klassenbezeichnung benutzte man fortan ein T für Traveller und ein E für Economy.

Connex Tybdzf / Tillig TT | Connex Tomz / Tillig TT | Connex Eomdz / Tillig TT | BR 223 / Roco/Kühn TT

Dezember 2005 wurden die Verkehre von der Nord-Ostsee-Bahn übernommen. Die Wagen dienten danach bei der Marschbahn als Reserve und bildeten danach den Grundstock für die Inter-Connex-Züge.

Für die weggefallenen InterRegios in Bayern wurden vom Land ab 2003 Ersatzverkehre beauftragt. Dieser als „Allgäu-Express“ gestartete Zug wurde später von Arriva übernommen und als „alex“ weiter betrieben. Es gab einen Südast von München nach Lindau und Oberstdorf, sowie einen Nordast von München über Regensburg nach Hof. Mit der ČD betreibt der „alex“ bis heute Verkehre nach Prag. Zum Einsatz kamen ER 20 der Baureihe 223 und zwischen München und Regensburg Elloks der BR 183. Bei den Wagen setzte man ebenfalls gebrauchte Fahrzeuge ein, versah ab 2009 den Nordzug nach Hof aber mit einem Doppelstockwagen aus Görlitzer Produktion, um mobilitätseingeschränkten Personen passende Angebote machen zu können.

Als letzter lokbespannter Zug ging 2015 in Sachsen die Verbindung von Leipzig nach Chemnitz als RE 6 in Betrieb. Hier setzt die Mitteldeutsche Regiobahn, eine Tochter von Transdev, im Zwei-Stunden-Takt verkehrende Wendezüge aus modernisierten Seitengangwagen der ehemaligen Deutschen Reichsbahn ein. Als Steuerwagen nutzt man Fahrzeuge aus DB-Beständen, die 1994 in Halberstadt aus Mitteleinstiegswagen umgebaut wurden.

Oben und rechts: Die Mitteldeutsche Regiobahn betreibt in Sachsen den RE 6 zwischen Leipzig und Chemnitz. Eingesetzt werden in Unternehmensfarben lackierte Loks der Baureihe 223 (ER 20) und gebrauchte Nahverkehrswagen mit Steuerwagen.

Das nebenstehende Bild zeigt einen Zug der Nord-Ostsee-Bahn, der ab 2005 auch zwischen Hamburg und Westerland (Sylt) fuhr. Er bestand aus umlackierten (A)Bomz-Wagen und Steuerwagen aus DB AG-Beständen.

Mitteldeutsche Regiobahn: Leipzig–Chemnitz

BR 223 / Piko TT | Bomz / Tillig TT | ABomz / Tillig TT | Bomz / Tillig TT | Bybdzf$^{482.1}$ / Tillig TT

Loks und Wagen der Mitteldeutschen Regiobahn in Sachsen sind bislang nur in TT erhältlich. Tillig hat drei Wagenformen ins Modell umgesetzt. Die Bomz-Wagen entsprechen der 2. Klasse. Der ABomz-Wagen hat einen größeren Fensterabstand und verfügt über 1.- und 2.-Klasse-Abteile. Der Steuerwagen ist ein umlackierter Mitteleinstiegswagen aus Halberstädter Produktion der DB AG. Die passende Lok erhält man bei Piko.

BR 223 / Roco | Bm / Roco | DBpz / Hobbytrade | Avmz / Roco | BRmz / Roco

BR 183 / Roco

alex: München–Regensburg–Hof

ABomz / Tillig

Die Verkehre des „alex“ kann man auch im Modell umsetzen. Hier ist der Nordzug nach Hof (vgl. Bild oben) im Modell zu sehen. Von Roco erhält man die Zugloks und von verschiedenen Anbietern die Wagen. Der Doppelstockwagen war einst eine Sonderserie von Hobbytrade, die Bm- und Avmz-/Bvmz-Wagen und den Treff-Wagen erhält man von Roco, weitere Wagen von Tillig oder Bn-Wagen von Piko. Auch der Südzug und die Verkehre nach Prag lassen sich im Modell mit den Wagen umsetzen.

Privater Regionalverkehr mit Fahrzeugpool aus Niedersachsen

metronom – Zug für Niedersachsen

Mit dem Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2003 hat die Metronom-Eisenbahngesellschaft den RE-Verkehr Hamburg–Uelzen und Hamburg–Bremen übernommen. Zwei Jahre später folgten Uelzen–Hannover–Göttingen und 2007 die Verbindung Hamburg –Cuxhaven. Seit 2007 betreibt man auch die Regionalbahn-Linien Hamburg–Lüneburg und Hamburg–Bremen. Als Fahrzeuge kamen Doppelstockwagen und Traxx-Lokomotiven zum Einsatz, die Niedersachsen über einen eigenen Fahrzeugpool beschafft und dem Betreiber vermietet. Die Züge fahren unter dem Markennamen „metronom“.

Bei den metronom-Zügen befindet sich die Lok in Richtung Süden. Deshalb fahren die Züge von Göttingen nach Uelzen Steuerwagen voran in Richtung Norden. Am 30. Mai 2020 waren die Wagen mit Werbung und Logos beklebt, die auf die einzelnen Bereiche und Services hinweisen. Bei der abgebildeten Komposition befinden sich der Steuerwagen und ein Wagen mit Tiefeinstieg am vorderen Ende des Zuges, während die hinteren vier Wagen über einen Hocheinstieg verfügen. In den Wagen mit Tiefeinstieg war im Steuerwagen ein Mehrzweck- und im ersten Mittelwagen ein Fahrradabteil eingerichtet.

246 / ADE-Hobbytrade DBpza /

DABpbzkfa / Hobbytrade DBpza / Hobbytrade

Die als ME 146-07 bezeichnete Traxx hält am 2. Mai 2007 mit einem metronom von Hamburg/Uelzen nach Hannover in Eschede. Die damals nahezu neuen Fahrzeuge besaßen noch die Originalfarbgebung. Der Zug besteht mit Ausnahme des Steuerwagens und des zweiten Wagens hinter der Lok aus Wagen mit Hocheinstieg über den Drehgestellen.

Am 19. Juli 2009 war 246 005 noch als metronom von Cuxhaven nach Hamburg unterwegs. Hinter der dieselelektrischen Lok laufen fünf Doppelstockwagen, die alle einen Tiefeinstieg im Niederflurbereich haben. Der 1.-Klasse-Bereich befindet sich im Obergeschoss des Steuerwagens. Planmäßig liefen die Loks in Richtung Hamburg.

Bekannt sind die metronom-Züge vor allem auf den niedersächsischen Linien Hamburg–Uelzen–Hannover und Hannover–Göttingen. Hier fahren die sechsteiligen Doppelstockzüge mit Elloks der Baureihe 146.1. Für den Modelleisenbahner interessant sind die fünfteiligen Kompositionen mit den dieselelektrischen 246 auf der Achse Hamburg–Cuxhaven.

Die Ausschreibungen von Hamburg und den Niedersächsischen Aufgabenträgern waren zum damaligen Zeitpunkt sehr groß und als RegionalExpress-Linien auch sehr anspruchsvoll. Da das Land Niedersachsen über die Regionalisierungsmittel die Fahrzeuge ohnehin finanzieren musste, wählte man damals den Weg über einen landeseigenen Fahrzeugpool, in den man alle Fahrzeuge einbrachte, darüber finanzierte und dem späteren Betreiber zur Verfügung stellte.

Die erste Serie von Fahrzeugen für die 2003 gestartete Linie Hamburg–Uelzen waren doppelstöckige Garnituren mit Steuerwagen aus Görlitzer Produktion von Bombardier. Die Mittelwagen besaßen einen Hocheinstieg und ermöglichten so einen schnellen Fahrgastwechsel. Bei den Hocheinstiegswagen blieb man auch bei den weiteren Linien nach Hannover und Göttingen. Man entschied aber, in die Züge auch einen Wagen mit Tiefeinstieg einzureihen, da man in diesen Wagen besser Mehrzweck- und Fahrradabteile einrichten konnte.

So besteht die Wagenreihung auf den elektrisch betriebenen Linien aus sechsteiligen Wagenzügen, wobei planmäßig der Steuerwagen und der erste Mittelwagen einen Tiefeinstieg haben. Beim Design änderte man über die Jahre nur wenig, 2023 wurden weitere Loks als Instandhaltungsreserve für die anstehenden Revisionen der Züge beschafft.

Mit Diesel nach Cuxhaven

Seit 2006 betreibt die metronom Eisenbahngesellschaft mit niedersächsischen Poolfahrzeugen die Linie Hamburg–Cuxhaven. Hier kommen abweichende Garnituren zum Einsatz, die ausschließlich aus Wagen mit Tiefeinstieg bestehen. Von den 246ern des Fahrzeugpools kaufte die HVLE 2009 zwei Maschinen. 2014 wurde 246 010 dann in den Farben der HVLE beim metronom eingesetzt. Seit Dezember 2018 wird die Strecke nach gewonnener Folgeausschreibung von der DB Regio AG betrieben, die hierzu die Marke *START* einführte.

Die Züge des metronom lassen sich in H0 mit den Wagen von Hobbytrade nachbilden. Roco hat nach Übernahme der Formen die Wagen 2024 im neuen Design herausgebracht. Es sind sowohl die passenden Wagen mit Hoch- als auch mit Tiefeinstieg erhältlich. Auch Märklin/Trix hat metronom-Garnituren mit 146.0 und Hocheinstieg im Sortiment. Oben ist eine Garnitur des metronom dargestellt, wie sie zwischen Hamburg und Cuxhaven unterwegs waren. Hinter der Diesellok laufen vier Mittelwagen mit Tiefeinstieg, gefolgt vom Steuerwagen. Darunter eine Garnitur wie sie zwischen Hamburg und Göttingen verkehren. Für den Fahrradtransport ist ein Wagen mit Tiefeinstieg hinter dem Steuerwagen eingereiht.

245 024 zieht am 14. August 2021 eine Garnitur aus sechs Wagen über den Hindenburgdamm nach Westerland auf Sylt. Seitdem im Jahr 2016 die DB Regio die Ausschreibung für die Verkehre gewonnen hat, gleicht sie mit eigenen Loks der Baureihe 245 die störanfällige Lokflotte in Schleswig-Holstein aus. So kommen auch verkehrsrote Loks vor den farbenfrohen Zügen zum Einsatz.

Einstöckige Neubauwagen für die Verkehre auf der Marschbahn Hamburg–Sylt

Married-Pair-Wagen nach Sylt

Die als Married-Pair-Wagen bezeichneten Wagen vom Hersteller Bombardier für die Sylt-Verkehre von Hamburg nach Westerland (Sylt) sind die einzigen Neukonstruktionen von einstöckigen Wagen im deutschen Regionalverkehr. Lange Zeit wurden sie mit sechsachsigen Dieselloks und ER 20 bespannt. Heute ist die Baureihe 245 vor den meist sechsteiligen Garnituren im Einsatz. Mit den Wagen von Arndt-Spezial-Modelle (ASM) lassen sich die formschönen Züge auch im Modell nachbilden.

DE2700 / Hobbytrade | ABpma / ASM | Bpmdza / ASM | Bpmdza / ASM | Bpmbdfa / ASM

ER 20 / Roco

Mit der Betriebsaufnahme des Verkehrsvertrages der Marschbahnverkehre durch die Nord-Ostsee-Bahn kamen die neuen Wagenzüge zum Einsatz. Da die sechsachsigen Dieselloks vom Typ DE 2700 recht störanfällig waren, behalf sich der Betreiber mit Mietloks. Oft waren Siemens-Dieselloks vom Typ ER 20 vor den Zügen zu finden. Zum Einsatz kamen Loks in den Farben des Siemens-Dispolok-Pools und in Farben der Nord-Ostsee-Bahn. Zusätzlich mietete man eine baugleiche Diesellok bei der ÖBB, die durch ihre rote Farbgebung besonders auffiel. Loks und Wagen erhält man auch als H0-Modell. Oben dargestellt ist eine vierteilige Einheit, wie sie als Grundset von ASM angeboten wird und so als Reserveeinheit auch beim Vorbild vorgehalten wurde.

BR 245 nah.sh / Piko | ABpma / ASM | Bpmdza / ASM | Bpmdza / ASM | Bpmdza / ASM, Erg.

BR 245 DB Regio / A.C.M.E.

In den landeseigenen Farben bietet ASM seine Wagen auch an. Die sechsteilige Garnitur wurde durch zwei Wagen eines Erweiterungssets verstärkt. Die Baureihe 245 erhält man von Piko auch in den Farben des landesweiten Nahverkehrs in Schleswig-Holstein. Die ebenfalls zum Einsatz kommenden 245er von DB Regio sind bei A.C.M.E. erhältlich.

Das Land Schleswig-Holstein und die Stadt Hamburg schrieben 2002 die Verkehre zwischen Hamburg und Westerland (Sylt) aus. Die 237 km lange Strecke sollte mit neuen Wagen befahren werden. Wagen von Talgo und Loks von Voith waren nicht wie geplant realisierbar. Der spätere Betreiber, die Nord-Ostsee-Bahn (NOB) plante mit den in Norwegen nicht erfolgreichen Loks der Reihe DE 2700.

Bei den Wagen konnte man auf eine Eigenentwicklung von Bombardier zurückgreifen. Bombardier leitete aus seinen Doppelstockwagen eingeschossige Wagen ab, die auch genug Raum für Gepäck und Fahrräder boten. Vom Prinzip wurde die Technik eines Doppelstockwagens auf zwei Einzelwagen aufgeteilt.

Bei den Wagen unterscheidet man in vier Bauarten. Neben dem 2.-Klasse-Steuerwagen (Bpmbdfa) wurden Mittelwagen der 1./2. und 2. Wagenklasse gebaut (ABpma, Bpmda). Ferner baute man sogenannte Versorgungs-Mittelwagen der 2. Klasse (Bpmdza). In diesen Wagen ist die Energieversorgung installiert. Die übrigen Wagengattungen sind jeweils mit einem dieser Versorgungswagen gekuppelt und bilden im Bereich der Energieversorgung einen Doppelwagen (Married-Pair-Prinzip).

Für den Einsatz auf der Marschbahn benötigte man 78 Wagen. Die Wagen fahren beim Vorbild in festen Verbänden. Zusätzlich zu den Wagen für die Marschbahn kaufte die Connex-Verkehr GmbH zwei sechsteilige Garnituren, die man als InterConnex zwischen Leipzig und Warnemünde einsetzte. Beim Vorbild waren also 14 sechsteilige und eine vierteilige Einheit unterwegs. Die Mindestgröße ist der Vierwagenzug. Dieser besteht aus Steuer- und Endwagen und den dafür benötigten Wagen mit Stromversorgung. In Urlaubszeiten ergänzt man die Sechs-Wagen-Sets durch eine vierteilige Komposition. Die Lok reiht man dann in der Mitte ein. Aber auch das Kuppeln von zwei Sechser-Einheiten findet statt.

Bpmdza / ASM, Ergänzung

Bpmbdfa / ASM

Seit 11. Dezember 2005 war die Nord-Ostsee-Bahn Betreiber der Züge nach Sylt. Die damals neuen Wagen und Loks waren noch in den damaligen Konzernfarben der Connex-Gruppe lackiert. Eine sechsteilige Garnitur hat am 13. September 2006 das Festland erreicht.

Planmäßige Zugloks bei der NOB waren die DE 2700, die einst für Norwegen gebaut wurden. Vor dem Einsatz ab 2005 wurden sie ebenfalls im weiß/blau/gelben Farbschema lackiert.

Am 14. August 2021 kreuzen sich zwei Züge aus sechs Wagen im Bahnhof Klanxbüll. Im Jahr 2015 beschaffte das Land Schleswig-Holstein über den landeseigenen Fahrzeugpool 15 Lokomotiven der Baureihe 245, die vor den Married-Pair-Garnituren zum Einsatz kommen. Die Loks waren zur Auslieferung bereits in den nah.sh-Farben lackiert. Sie werden wie die Wagen dem Betreiber der Strecke (seit 2016 DB Regio) zur Verfügung gestellt.

In Konkurrenz zu IC, EC und ICE der Deutschen Bahn

Private im Fernverkehr

Bevor es in Deutschland private Fernbusse gab, versuchten private Eisenbahnen einen eigenwirtschaftlichen Fernverkehr in Konkurrenz aufzubauen. Sie scheiterten spätestens mit der Einführung der privaten Fernbusse. Erst die Verknüpfung von Fernbussen und -zügen durch Flixtrain scheint Erfolg zu versprechen. Betrachten wir hier die Entwicklung und die eingesetzten Züge.

Oben: Der InterConnex der Relation Rostock–Berlin–Halle (Saale)–Kassel-Wilhelmshöhe–Köln fuhr mit modernisierten Bomz-Wagen der ehemaligen Deutschen Reichsbahn, bei denen die Klassen farblich markiert waren. Zuglok war die Baureihe 185.2 der Güterverkehrsschwester „Connex-Cargo". Am 23. Juni 2003 wurde der vierteilige Wagenzug mit der 185 515 an der Zugspitze in Löwenberg (Mark) zwischen Rostock und Berlin fotografiert.

Links: Als erste InterConnex-Linie ging am 1. März 2002 die Verbindung Rostock–Berlin–Leipzig–Gera in Betrieb. Zum Einsatz kamen Talent-Triebwagen (Baureihe 643) der Ostmecklenburgischen Eisenbahn GmbH (OME), einem Unternehmen der Connex-Gruppe. Die Fahrzeuge erhielten eine neue Beklebung mit großem „X" und eine bequeme Fernverkehrs-Bestuhlung.

Auch im Schienenpersonenfernverkehr sind in den vergangenen Jahren privatwirtschaftliche Anbieter in Konkurrenz zur Deutschen Bahn AG in Erscheinung getreten. Der Markteintritt und das Bestehen am Markt sind hier aufgrund der hohen Kosten für Fahrzeuge und deren Verfügbarkeit deutlich höher als dies beispielsweise im Fernbusmarkt der Fall ist. Größtenteils musste man auf Gebrauchtfahrzeuge zurückgreifen, was mit deutlichen Qualitätseinbußen im Vergleich zu den ICE-Zügen der DB AG verbunden ist. Über einen attraktiven Preis und guten Service wollten die Anbieter aber punkten. Zudem pickten sie sich die Sahnestrecken heraus und stießen in Lücken, die das Ende der InterRegio-Züge ergaben.

Die ersten Anbieter in diesem Schienenpersonenfernverkehrsmarkt waren die Georg-Verkehrs GmbH mit ihrem Nachtzug Berlin–Malmö und die Connex-Verkehrs GmbH mit ihrem InterConnex. Der erste InterConnex wurde ab 2002 zwischen Gera und Rostock angeboten. Er verkehrte mit Talent-Dieseltriebwagen über Leipzig, Berlin und Neustrelitz. Danach verlängerte man die Regionalverkehre der Connex-Tochter Lausitzbahn von Zittau über Cottbus bis Stralsund. 2006 stellte man hier den Betrieb ein.

2003 setzte Connex auf der dritten Linie lokbespannte Züge zwischen Köln, Leipzig und Rostock ein. Später fuhr man nach Neuss und nutzte die Strecke über Kassel und Nordhausen, konnte diese Strecke aber nicht über das Jahr 2003 hinaus halten. Die Linie 1 stellte man später auf lokbespannte Züge um und konzentrierte sich auf die Relation Leipzig–Berlin–Rostock–Warnemünde. Die InterConnex-Angebote sind seit 2014 genauso Geschichte wie die Locomore-Züge von Berlin nach Stuttgart.

Locomore startete am 14. Dezember 2016 mit bei Hector Rail angemieteten Taurus-Lokomotiven und setzte renovierte Personenwagen aus ehemaligen DR-, DB- und NSB-Beständen ein. Die Finanzlage von Locomore verschlechterte sich, sodass am 12. Mai 2017 der Verkehr eingestellt wurde. Insolvenzverwalter und Geschäftsführung suchten nach einer Alternative. Mit dem tschechischen Fernzuganbieter Leo Express fand man einen Partner, mit dem die Verkehre ab 24. August 2017 wieder aufgenommen wurden. Den Vertrieb und das Marketing organisierte man

Als zweite InterConnex-Linie ging zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2002 die Verbindung von Zittau über Cottbus, Berlin, Angermünde nach Stralsund in Betrieb. Sie verkehrte von Zittau bis Cottbus als vom Land bestellter Regionalzug und wurde im Sommer 2003 bis zum Ostseebad Binz verlängert. Es kamen Dieseltriebwagen der Lausitzbahn der Baureihe 642 zum Einsatz. Das Bild zeigt den südwärts fahrenden Zug am ersten Betriebstag im abendlichen Eberswalde Hbf.

Die erste InterConnex-Linie wurde im Dezember 2006 auf Wagenzüge umgestellt und verkehrte nur zwischen Leipzig–Berlin und Warnemünde. Es kamen speziell beklebte Married-Pair-Garnituren der Nord-Ostseebahn mit Loks der Baureihe 146.5 zum Einsatz. Morgens und abends fuhr man zusätzlich zwischen Berlin und Leipzig für 12 Euro pro Strecke.

Ab dem 12. Juni 2005 betrieb die Vogtlandbahn einen Fernverkehr zwischen Hof über Plauen, Leipzig nach Berlin. Es kamen Triebwagen der Baureihe 642 zum Einsatz. Das am 22. Mai 2006 in Berlin-Lichtenberg fotografierte Fahrzeug trägt Werbung für die heimische Fußball-WM. Der Vogtland-Express fuhr mit Unterbrechungen bis 2011 und bis 2015 als Bus.

Unter dem Markennamen „Locomore" betrieb man ab 14. Dezember 2016 einen privaten Fernzug zwischen Berlin-Lichtenberg und Stuttgart. Der Zug fuhr vormittags nach Berlin und nachmittags in 6 h und 47 min wieder zurück nach Stuttgart. Man fuhr in der Regel an fünf Tagen in der Woche. Die Wagen bestanden aus modernisierten Bmz- und Bbmvz-Wagen. Zusätzlich musste der Zug in der Anfangszeit durch angemietete Wagen der NS verstärkt werden. Die Wagen mietete man von SRI Rail Invest GmbH. Lok und Lokführer stellte Hector Rail und setzte dafür meist ihre 242.517 (Baureihe 182) ein. Am 22. Januar 2017 wurde der Zug kurz vor Berlin im Havelland fotografiert.

Am 4. September 2018 war die Unternehmensgeschichte von Flixtrain noch relativ jung. Die Wagen tragen noch das ursprüngliche Design mit orangefarbenen Designelementen an den Wagenenden. Der Zug wird durch weitere, nicht beklebte Wagen ergänzt. Hier fährt die oben bereits abgebildete Lok von Hector Rail mit „Flixtrain"-Beklebung den alten Locomore-Verkehr in denselben Fahrplanlagen von Berlin nach Stuttgart.

InterConnex: Rostock–Gera

BR 643 „InterConnex" / Brawa

Die Anfangszeiten des privaten Fernverkehrs auf deutschen Schienen kann man mit der InterConnex-Farbversion von Brawas Talent der Baureihe 643 in H0 nachbilden.
Die Desiros der Baureihe 642 in den Farben der Connex-Tochter „Lausitzbahn" erhielt man von Piko in H0 oder von Tillig in TT.
Auch die anderen privaten Züge lassen sich in den Nenngrößen N, TT und H0 mit passenden Lok- und Wagenvarianten ins Modell umsetzen.

InterConnex: Rostock–Berlin–Halle (Saale)–Kassel-Wilhelmshöhe–Neuss

BR 185 / Trix | Bomz[520] / Sachsenmodelle | Bomz[520] / Sachsenmodelle | Aomz / Sachsenmodelle | Aomz / Sachsenmodelle

Locomore: Berlin–Stuttgart

BR 182 / Piko TT | Bmz / Tillig TT | Bmz / Tillig TT | Bmz / Tillig TT | Bmz / Tillig TT

Flixtrain

BR 193 / Roco | Bom / A.C.M.E. | Bomz / A.C.M.E. | Bimz / Piko | Bimdz / Roco

193 861 zieht am 27. Juli 2021 einen Flixtrain von Köln nach Berlin, der kurz vor Berlin wegen Bauarbeiten eine Umleitung über den Berliner Außenring fahren musste. Lok und Wagen sind im aktuellen Design des privaten Bahnanbieters beklebt.
Rechts ein Zug von Leipzig über Berlin nach Hamburg am Nachmittag des 15. August 2021 kurz vor Nauen. Zum Einsatz kam hier eine bei MRCE angemietete Lok der Baureihe 182. Der Zug besteht aus ehemaligen Bm-Wagen der DB, die grundlegend modernisiert wurden.

aber über FlixBus. So hatte man eine größere Reichweite und konnte den Zuglauf von Berlin über Frankfurt am Main nach Stuttgart mit den Fernbusverkehren abstimmen. Ab April 2018 vermarktete man die Züge auch direkt unter „FlixTrain“ und führte ein neues hellgrünes Design ein, welches das bis dahin vorhandene orange Design von Locomore ersetzte. Der eine Umlauf wurde durch einen Gegenzug erweitert.

Ein ähnliches Schicksal hatte der „Hamburg-Köln-Express“ (HKX), an dem die RDC-Deutschland und Locomore Anteile hielten. Ab dem 23. Juli 2012 fuhr man hier zwischen den Ballungszentren in unterschiedlichen Fahrplanlagen. Nach neun Jahren mit Verlusten stellte HKX 2018 den Verkehr ein. Zuvor wurde auch hier die FlixTrain GmbH als Vertriebspartner aktiv und übernahm die Verkehre ab April 2018. Auch sie wurden in das System von FlixBus integriert.

Die FlixTrain-Züge Berlin–Stuttgart und Hamburg–Köln konnten vom neuen Marketing profitieren und fuhren erfolgreich in einen Neustart. Ab 23. Mai 2019 nahm FlixTrain zusätzlich die Relation Berlin–Köln in sein Portfolio auf.

Durch die Covid-19-Pandemie musste FlixTrain aus wirtschaftlichen Gründen mehrere Betriebseinstellungen vornehmen. Die Stillstandszeiten nutzte man und modernisierte die Wagen. Neue Sitze, modernisierte Toiletten, WLAN und Steckdose am Sitzplatz sind nun Standard in den Fahrzeugen. Auch das Außendesign der Wagen änderte man, die nun in Hellgrün mit dunkelgrauem Fensterband verkehren.

Nach dieser Modernisierung und der Entspannung der Pandemie-Lage nahm FlixTrain im Mai 2021 die Verkehre schrittweise wieder auf. Neben den ursprünglichen Strecken Hamburg–Köln und Berlin–Stuttgart kam die Relation Leipzig–Berlin–Hamburg dazu. Anfangs setzte man hier einen Umlauf pro Tag ein, erweiterte dann das Angebot aber schrittweise auf mehrere Züge pro Tag, die sich an den einzelnen Wochentagen aber unterscheiden können.

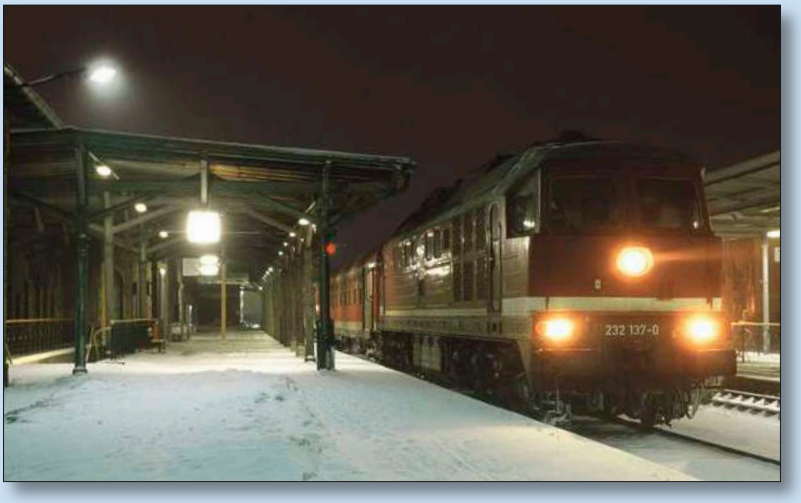
Versuchsweise band man auch Bremen und Aachen durch Verlängerung der Zugläufe an. Ein Nachtzug Hamburg–Lörrach fuhr vor der Pandemie, wurde dann aber eingestellt. Auch die Zugläufe München–Frankfurt (Main) und Hamburg–Berlin–Nürnberg–München testete man, nahm sie aber nach der Pandemie nicht wieder auf.

Locomore und FlixTrain waren nicht als Eisenbahnverkehrsunternehmen aktiv, sondern kauften die Leistungen am Markt ein. So waren hier Hectro Rail oder die IGE die traktionierenden Unternehmen.

Die Fahrzeuge, insbesondere die Wagen sind heute alle im Firmendesign beklebt und werden nur selten durch „fremde“ Wagen verstärkt. Bei den Loks herrscht ebenfalls die grüne Beklebung der Siemens-Baureihen vom Typ 182 und 193 vor. Die übergroßen Lettern „FLIXTRAIN“ an der Lok trugen ihr Übriges zur Bekanntheit der Marke bei.

Bimz / Roco **Bomdz / Tillig** **Bomz / Tillig**

Dass schadhaft gewordene Fahrzeuge ersetzt werden müssen, ist das tägliche Geschäft von Disponenten. Über längere Zeit nicht zur Verfügung stehende Fahrzeugflotten, noch nicht einsatzbereite Neufahrzeuge oder Baumaßnahmen im Netz, die den normalen Fahrzeugeinsatz nicht zulassen, zwingen die Verantwortlichen zu Ersatzkonzepten. Da diese Konzepte mitunter über eine längere Zeit bestehenbleiben, sollen hier einige Beispiele beschrieben werden.



Ersatzkonzepte im Betrieb für nicht vorhandene Flotten oder Betriebsstörungen

Ersatzzüge als Auffanglösung

In den Epochen V und VI ist es normal, dass große Fahrzeugflotten nicht zur Verfügung stehen und beim Fahrzeugeinsatz alternative Konzepte gefahren werden müssen. Da diese Einschnitte bei Betriebsaufnahmen im SPNV oder beim Ausfall von ganzen Baureihen im Regional- oder Fernverkehr sehr medienwirksam sind, prägen sie seit Jahrzehnten das Image des modernen Bahnbetriebs.

Eine der Hauptursachen ist vielfach der nicht zeitgerechte Einsatz von Neufahrzeugen. Dies war bereits in den 1990er-Jahren bei den neuen Dieseltriebwagen des Regionalverkehrs der Fall. Weil Fahr- und Umlaufpläne auf die neuen Baureihen abgestimmt waren, mussten Ersatzlösungen her. Im Triebwagen- oder Wendezugverkehr erfolgen die Wenden in den Endbahnhöfen sehr schnell, sodass bei Ersatzügen in der Regel beide Enden mit einem Triebfahrzeug bespannt werden mussten. Diese „Sandwich-Züge“ beobachtete man im Regional- und Fernverkehr. Bei Verzögerungen durch Software- und Zulassungsprobleme ist das Problem mit verspäteten Auslieferungen in den letzten Jahren eher schlimmer geworden. In Erinnerung sind wohl der Talent 2 oder die doppelstöckigen IC 2-Garnituren, die über mehrere Jahre Altfahrzeugen einen

Oben: Weil die Neubautriebwagen der Baureihe 646 für den Prignitz-Express in Brandenburg noch fehlten, mussten dort 628er aushelfen. Diese standen dann für den RE 7 Berlin-Lichtenberg–Frankfurt (Oder) nicht zur Verfügung, sodass hier die Baureihe 232 planmäßig mit einem By und einem ABom zum Einsatz kam. Die interessanten Züge waren 2000 und 2001 ein begehrtes Fotomotiv in der Region. Am Abend des 25. Dezember 2000 fiel Schnee, sodass diese stimmungsvolle Aufnahme mit 232 137 beim Kreuzungshalt in Bad Freienwalde entstehen konnte.
Unten: Das Fehlen von LVT der Baureihe 772 führte zu Ersatzzügen, bei denen ein Bom-Wagen genügte. Wegen fahrplanbedingter Wendezeiten war das Umsetzen in Wriezen nicht möglich, sodass zwei Loks der Baureihe 202 mit dem Wagen zwischen Eberswalde und Wriezen pendelten. 1998 besaß man in den Dienststellen noch ausreichend Lokomotiven, sodass diese Zugbildungen problemlos möglich waren. Der LVT-Mangel entstand nicht durch Schäden, sondern weil diese und andere Baureihen noch fehlende Neubautriebwagen ersetzen mussten. Diese Zugbildung blieb über einige Fahrplanperioden ein gewohnter Anblick.

Aufgrund fehlender Steuerwagen musste die RB 5921 am 11. Juni 1997 in Marktleuthen durch zwei Loks der Baureihe 218 bespannt werden. Dazwischen laufen drei Bn-Wagen. Aufgrund der kurzen Wendezeiten in den Endbahnhöfen, war ein Umsetzen der Lok zeitlich nicht möglich, sodass ein „Sandwich-Zug" gebildet werden musste. *Foto: Slg. sk*

Rechts: Auch dieser Wendezug auf der Berliner Stadtbahn im Sommer 1999 benötigte zwei Lokomotiven, um einen Steuerwagen zu ersetzen. Da die Anzahl an Ersatzwagen durch die laufende Auslieferung des Herstellers noch nicht gegeben war, musste man auf Loks zurückgreifen. 143 256 und 112 034 waren hierzu eingeteilt.

Die Komposition rechts war aufgrund von Baumaßnahmen im Bahnhof Güstrow erforderlich. Durch die Umbauten war der Bahnhof aus Richtung Süden nur noch auf kurzen Stumpfgleisen anfahrbar. Ein Umsetzen der Loks und lange Züge waren während des Umbaus betrieblich nicht möglich. Die regulären Wendezüge aus der Baureihe 219 und drei By-Wagen ließen sich betrieblich nicht abwickeln. Längentechnisch ließ sich die erforderliche Sitzplatzanzahl nur mit einem Doppelstockwagen und zwei Loks realisieren. Eine der Loks war dann die kurze Baureihe 202. Da die in Mecklenburg-Vorpommern beheimateten Triebwagen der Baureihe 628.4 für andere Verkehre dringender benötigt wurden, bediente man die Nebenstrecke Neustadt (Dosse)–Güstrow mit dieser interessanten Komposition. Am 17. April 1998 wurde der Ersatzzug aus 219 125 und 202 722 in Wutike vor alter Signaltechnik fotografiert.

Aufgrund verzögerter Lieferungen des Talent 2 von Bombardier konnte DB Regio die gewonnene Ausschreibung in Ostbrandenburg vom Fahrzeugeinsatz her nicht umstellen. Die Altfahrzeuge mussten so länger im Einsatz bleiben. Für die kurze RB 14 stand nun kein zweiteiliger Talent 2 zur Verfügung, sodass 143 233 und ein Doppelstocksteuerwagen aushelfen mussten. Am 11. Oktober 2008 war das noch die Regel in Calau (Niederlausitz).

längeren Einsatz garantierten. Durch den Ausschreibungswettbewerb kommen aber auch private Anbieter in die Lage, Ersatzverkehre organisieren zu müssen. Da die DB hierfür keine Reserven mehr vorhält, kommt es zu den buntesten Fahrzeugeinsätzen bis hin zu Museumsfahrzeugen.

Ein anderes Hemmnis entsteht, wenn ganze Flotten nach Entgleisungen oder beispielsweise Radsatzdefekten komplett stillgelegt werden, bis alles überprüft oder technisch angepasst ist. Insbesondere bei den Neigetechnikfahrzeugen kam dieser Umstand einige Male vor. Die ICE-T- oder ICE-TD-Züge wurden Anfang der 2000er-Jahre einige Male aufs Abstellgleis gestellt, was im Fernverkehr zu großflächigen Lok-Wagen-Einsätzen führte. Aber auch die Baureihe 612 beorderte man zwischenzeitlich komplett in die Werkstätten.

So kamen im Regionalverkehr wieder Züge aus Loks der Baureihen 218, 229 oder 232 vor ein- und doppelstöckigen Wagen zum Einsatz. Da der Fahrzeugbedarf dann meist sehr hoch ist, entstehen hier oft bunt zusammen gewürfelte Züge. In Ersatz-ICs fuhren dann auch Wagen von DB Regio.

Ersatzzüge von DB Regio mussten 2013 auch bei der Betriebsaufnahme des Meridian vom „E-Netz-Rosenheim" aushelfen. Am 16. Dezember 2013 steht 111 005 mit ihrem Zug nach Rosenheim anstelle eines modernen Flirt-Triebwagens von Stadler am Bahnsteig in München-Ost.

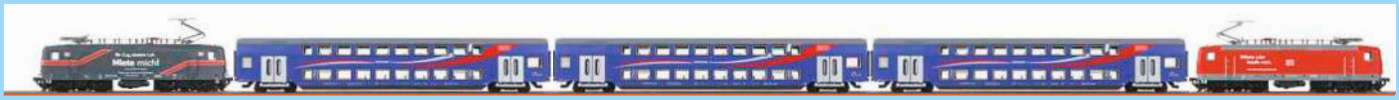
Foto: André Mundil

Prominente Beispiele für Ersatzzüge des Nah- und Regionalverkehrs bei DB Regio lassen sich in den gängigen Nenngrößen leicht auch ins Modell umsetzen. Die „Sandwich-Züge" mit zu Anfang der Epoche V noch vielfach vorhandenen Dieselloks von DB und DR lassen sich mit ein- und zweistöckigen Wagen bilden. Sind beide Loks angetrieben, sollte man zum Vermeiden von Entgleisungen auf identische Geschwindigkeiten achten oder die digitalen Einstellungen entsprechend vornehmen. Viele der Ersatzzüge, wie der RE 7 des VBB, sind vergleichbar mit herkömmlichen Regionalzügen. Da sie vom Bediengebiet und der nachgebildeten Fahrplanperiode aus dem Gewohnten herausfallen, kann man dies im Modell auch sinnvoll nutzen.

BR 141 / Piko Bn / Piko Bn / Piko BR 141 / Piko

Beispiel oben mit zwei Loks der Baureihe 141 und zwei Bn-Wagen. Ab November 2000 fuhr man so zwischen Murnau und Oberammergau, weil die beiden auf der Strecke eingesetzten Steuerwagen wegen eines Umbaus nicht einsetzbar waren.

DABbuz$^{778.2}$ / Piko BR 143 / Roco



BR 143 / Tillig TT DBzf^{761} / Tillig TT DBz^{750} / Tillig TT DBz^{750} / Tillig TT BR 143 / Tillig TT

Da bei Betriebsaufnahmen von Ausschreibungen Neufahrzeuge oftmals nicht zur Verfügung stehen, müssen für eine Übergangszeit alternative Konzepte gefahren werden. DB Regio hat hierfür nicht immer ausreichend Fahrzeuge, sodass man auch private Loks und Wagen einsetzen muss. Aus Tillig-Modellen wurde ein Ersatzzug in TT gebildet, der aus ehemaligen Doppelstockwagen der DB AG besteht, die heute von der SRI Rail Invest GmbH vermietet werden. Loks der Baureihe 143 vermietet die DB heute, sodass sie für die Ersatzzüge zum Einsatz kommen können. Solche Ersatzzüge verkehrten über längere Zeit bei den missglückten Betriebsaufnahmen von Abelio oder Go Ahead in Baden-Württemberg und NRW.

BR DR 112/114 der PRESS / Roco By / Tillig By / Tillig BR DR 112/114 der PRESS / Roco

Zum Fahrplanwechsel 2017 sollten bei der Erzgebirgsbahn Diesel-Triebwagen durch Citylinks von Vossloh abgelöst werden. Die DB Tochter gab die Triebwagen ab, bevor die Neufahrzeuge eintrafen. Monatelang musste Ersatz her, der auch in Form von in DR-Farben lackierten Fahrzeugen der PRESS gefunden wurde. In „Sandwich-Bespannung" wurden mit DR-V100 zwei By oder Bomz-Wagen im DR-Look bespannt. Sonst kamen diese Fahrzeuge bei Sonderfahrten zum Einsatz.

BR 120.1 / Piko Avmmz$^{106.5}$ / Piko Bpmmz$^{284.5}$ / Piko Bpmmbdzf$^{286.1}$ / Piko BR 120.1 / Piko

Auch im Fernverkehr wurden in den vergangenen Jahren Ersatzverkehre von größerem Ausmaß erforderlich. Durch das Außerbetriebnehmen von ganzen ICE-Flotten nach Störungen oder Unfällen mussten bis zur erfolgten Begutachtung und Reparatur der Züge Ersatzzüge verkehren. Solche Maßnahmen erfolgten nach dem Unglück von Eschede, bei Problemen mit der Neigetechnik des ICE-T oder bei Überprüfungen von Radsätzen. Am 6. April 2017 zieht 120 123 einen Ersatzzug auf der Schnellfahrstrecke Wolfsburg–Berlin durch den Bahnhof Buschow in die deutsche Hauptstadt. Um die Fahrzeiten des ICE-Verkehrs halbwegs halten zu können, schiebt am hinteren Zugende eine weitere 120.1. Der Wagenpark besteht aus neun IC-Wagen. Der Steuerwagen hinter der Lok ist ohne Funktion und war planmäßig in den Reservepark eingereiht.

MIBA-Neuheiten-Ausgabe *
auch als eMag erhältlich

Neuheiten 2025
komplett und kompetent

Jetzt am Kiosk!

Was erwartet Sie im Heft?

- ✓ ca. 200 Firmen ▪ ca. 600 Fotos
- ✓ Modelle, Motive, Meinungen
- ✓ 116 Seiten Umfang

Prallvoll mit Modellen und Meinungen:

Das ist einmal mehr das *MIBA-Neuheitenheft* mit seinem einzigartigen Überblick über die wichtigsten Modellbahn- und Zubehörneuheiten des Jahres 2025.

Das *MIBA*-Team recherchierte für Sie die Neuheiten von rund 160 Firmen, sprach mit den Produktentwicklern und Entscheidungsträgern der Modellbahnindustrie – und fasst für Sie alles zusammen in der heißesten *MIBA*-Ausgabe des Jahres.

Best.-Nr. 02213 · € 12,90

*Der Postlauf kann zusätzlich Zeit in Anspruch nehmen.

Hier geht´s direkt zum MIBA-Sonderheft

Jetzt online bestellen unter www.miba.de/report

PARTNER VOM FACH

Hier finden Sie Fachgeschäfte und Fachwerkstätten. Bei Anfragen zu Anzeigenschaltungen beziehen Sie sich bitte auf das Inserat »Partner vom Fach« in der MIBA.

Modellbahnen am Mierendorffplatz

Ihr freundliches EUROTRAIN -Fachgeschäft mit der ganz großen Auswahl
10589 Berlin-Charlottenburg • Mierendorffplatz 16
Mo., Mi.–Fr. von 10–18 Uhr (Di. Ruhetag, Sa. bis 14 Uhr) • Telefon: 030/3 44 93 67 • Fax: 030/3 45 65 09
www.modellbahnen-berlin.de ••• Große Secondhand-Abteilung ••• Direkt an der U 7

Märklin-Shop • Ständig Sonderangebote
Digitalservice und große Vorführanlage

Das Fachgeschäft
auf über 500 qm • Seit 1978

Der Online-Shop
www.menzels-lokschuppen.de
Friedrichstraße 6 • 40217 Düsseldorf • fon 0211.37 33 28 • fax 0211.37 30 90

Hüner bein
Modell Center Aachen
www.huenerbein.de
Markt 9-15
52062 Aachen
Tel. 0241-3 39 21
Fax 0241-2 80 13

Dirk Röhricht
Girbigsdorferstr. 36
02829 Markersdorf
Tel. / Fax: 0 35 81 / 70 47 24

SX/SX2/DCC Decoder von D&H aus der DH-Serie
Steuerungen SX, RMX, DCC, Multiprotokoll
Decoder-, Sound-, Rauch-, Licht-Einbauten
SX/DCC-Servo-Steuer-Module / Servos
Rad- und Gleisreinigung von LUX und nach „System Jörger"
www.modellbahnservice-dr.de

---

haar
MODELLBAHN-Spezialist
28865 Lilienthal b. Bremen
Hauptstr. 96 ☎ 04298/916521
info@haar-lilienthal.de
Öffnungszeiten: Mo.–Fr. 9.00–18.30 Uhr • Sa. 9.00–14.00 Uhr

WERST
MODELL BAHN UND BAU
WIR LIEBEN MODELLBAHN

Ihr Spezialist im Rhein-Neckar-Dreieck
für Modellautos, Eisenbahnen
und Slotbahnen
Riesige Auswahl – Günstige Preise

Schillerstraße 3 | 67071 Ludwigshafen-Oggersheim
Telefon 0621/68 24 74 | info@werst.de

Breyer Modellbahn GmbH
Kaiserdamm 99 • 14057 Berlin
Tel.: 030/3 01 67 84
www.breyer-modellbahn.de
info@breyer-modellbahn.de

über 51 Jahre
Öffnungszeiten:
Mo.–Fr. 10–18.30 Uhr
Sa. 10–13.30 Uhr

HOBBY SOMMER
www.hobbysommer.com
Roco, Heris, Liliput, Lima, Rivarossi, Trix, Dolischo, Electrotren Piko, etc.
österreichische Sonderserien, Exportmodelle, Modellbahn und Autos
Versand: A-4521 Schiedlberg • Waidern 42 • ☎ 07251 / 22 2 77 (Fax DW 16)
Shop: Salzburg • Schrannengasse 6 • ☎ 0662 / 87 48 88 (Fax DW 4)
Aktuelle Angebote und Kundenrundschreiben gratis • Postkarte genügt!

Böttcher
Modellbahntechnik

Im 3D-Druck baute sich Uwe Stehr diese motorisch angetriebene Drehscheibe für die Sylter Inselbahn. Solche und noch viele weitere Projekte stellen wir in der kommenden Ausgabe von MIBA-Spezial vor. *Foto: Uwe Stehr*

3D-Druck und Lasercut

Der 3D-Druck und das Schneiden mit heißem Laserstrahl sind heutzutage die angesagten Methoden beim Modellbau. Wir zeigen im nächsten MIBA-Spezial jede Menge interessante Projekte, die man sich selbst bauen kann. Bei jedem Projekt gibt es selbstverständlich die Druckdaten als Download dazu. In unseren Grundlagenbeiträgen führen wir die Leser an diese neuen Methoden heran und erläutern insbesondere, wie man Fehler vermeidet. Denn was kerzengerade konstruiert wurde, kann durchaus krumm und schief aus dem Drucker kommen.

MIBA-Spezial 153
erscheint am 16. Mai 2025

Damit Sie die nächsten Ausgaben nicht verpassen: Scannen Sie einfach den QR-Code ①, um die nächsten beiden Ausgaben im günstigen Mini-Abo für nur € 12,90 portofrei zugeschickt zu bekommen. Sie haben die Hefte dann in Ihrem Briefkasten, noch bevor sie im Handel erhältlich sind, und sparen die Hälfte gegenüber dem Einzelverkaufspreis! Wenn Sie eine einzelne Ausgabe zugeschickt bekommen möchten, wählen Sie den QR-Code ②. Unter dem QR-Code ③ finden Sie rasch und unkompliziert Verkaufsstellen in Ihrer Nähe, an denen MIBA-Spezial erhältlich ist.

① ② ③

**50 % sparen:
Zwei Hefte
für 12,90 Euro!
www.miba.de/spezial**

MIBA
Leidenschaft Modellbahn
SPEZIAL

IMPRESSUM

Ausgabe MIBA-Spezial 152
ISBN: 978-3-98702-215-9, Best.-Nr. 02215
Chefredakteur: Martin Knaden (V.i.S.d.P.)
Redaktion: Lutz Kuhl
Autor dieser Ausgabe: Sebastian Koch
Redaktionssekretariat: Barbara Forster
Layout: Sebastian Koch
Lektorat: Eva Littek (fr)
Editorial Director: Michael Hofbauer
Head of Magazine Brands: Markus Pilzweger
Leitung Produktion Magazine: Grit Häußler
Herstellung/Produktion: Sabine Springer

Verlag: GeraMond Media GmbH
Infanteriestraße 11a, 80797 München
www.miba.de
Geschäftsführung: Clemens Schüssler

PEFC
PEFC/32-32-082
PEFC-zertifiziert
Dieses Produkt stammt aus nachhaltig bewirtschafteten Wäldern und kontrollierten Quellen
www.pefc.de

Anzeigenleitung: Bettina Wilgermein, bettina.wilgermein@verlagshaus.de (verantwortlich für den Inhalt der Anzeigen)
Anzeigendisposition: Hildegund Roeßler, hildegund.roessler@verlaghaus.de
Vertriebsleitung: Dr. Regine Hahn
Vertrieb/Auslieferung: Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MZV Moderner Zeitschriftenvertrieb Unterschleißheim
www.mzv.de

Litho: Ludwig Media GmbH, Zell am See, Österreich
Druck: Walstead Central Europe, Poland

© 2025 VGB VerlagsGruppeBahn GmbH, ISSN 0938-1775
Gerichtsstand ist München

Die Zeitschrift und alle darin enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Durch Annahme eines Manuskripts erwirbt der Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung.
Alle Angaben in dieser Zeitschrift wurden vom Autor sorgfältig recherchiert sowie vom Verlag geprüft. Für die Richtigkeit kann jedoch keine Haftung übernommen werden.
Für unverlangt eingesandtes Bild- und Textmaterial wird keine Haftung übernommen. Vervielfältigung, Speicherung und Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages.

Kundenservice, Abo und Einzelheftbestellung

MIBA Abo-Service,
Postfach 1154, 23600 Bad Schwartau
Tel.: 0 89/46 22 00 01
Unser Service ist Mo.-Fr. 08:00-20:00 Uhr telefonisch erreichbar.
E-Mail: service@verlagshaus24.com
www.miba.de

Preise: Einzelheft 12,90 € (D), 14,20 € (A), 23,80 sFr (CH), 14,80 € (B, Lux), 15,90 € (NL), 17,40 € (P), 139,00 DKK (DK) (bei Einzelversand zzgl. Versandkosten), Jahres-Abopreis (6 Hefte) 75,00 € (inkl. gesetzlicher MwSt., im Ausland zzgl. Versand)

Abo bestellen unter: www.miba.de/abo

Die Abogebühren werden unter Gläubiger-Identifikationsnummer DE63ZZZ00000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe angekündigt wird. Den aktuellen Abopreis findet der Abonnent immer hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Erscheinen und Bezug: MIBA-Spezial erscheint 6-mal jährlich. Sie erhalten MIBA (Deutschland, Österreich, Schweiz, Belgien, Niederlande, Luxemburg, Portugal, Dänemark) im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.

Händler in Ihrer Nähe finden Sie unter www.mykiosk.de

Leserbriefe & -Beratung

MIBA-Spezial, Infanteriestraße 11a, 80797 München
+49 (0) 89 / 13 06 99-669
redaktion@miba.de
www.miba.de
Bitte geben Sie bei Zuschriften per Mail immer Ihre Postanschrift an.

Anzeigen

anzeigen@verlagshaus.de
Mediadaten: www.media.verlagshaus.de
Es gilt die Anzeigenpreisliste vom 1.1.2025

GeraNova Bruckmann Verlagshaus

EINSTEIGER-ANGEBOT

Werden Sie zum SPEZIAListen

2 für nur € 12,90
(statt ~~€ 25,80~~)

- ✓ **2für1-Angebot: Sie sparen die Hälfte!**
- ✓ **Kein Risiko: Sie können jederzeit kündigen!**
- ✓ **Die *MIBA Spezial*-Hefte kommen bequem frei Haus***

Gute Gründe, warum Sie *MIBA Spezial* lesen sollten

MIBA-Spezial ist die ideale Ergänzung für Ihr Hobby. Es berichtet sechsmal im Jahr über ausgewählte Bereiche der Modelleisenbahn und gibt Ihnen einen tieferen Einblick in die verschiedensten Spezialgebiete.

In gewohnter *MIBA*-Qualität zeigen Ihnen kompetente und erfahrene Autoren, was dieses Hobby auszeichnet. Verständliche Texte und hervorragendes Bildmaterial machen jedes *MIBA-Spezial* zu einem wertvollen Nachschlagewerk.

Überzeugen Sie sich jetzt von dieser Pflichtlektüre für den engagierten Modelleisenbahner und sparen Sie dabei noch jede Menge Geld.

Wie geht es weiter? Wenn ich zufrieden bin und nicht abbestelle, erhalte ich MIBA Spezial ab dem dritten Heft bis auf Widerruf für **€ 12,50 pro Heft** sechsmal im Jahr frei Haus (**Jahresabo € 75,-**).

* nur im Inland

Hier geht´s direkt zum Abo

Jetzt online bestellen unter **www.miba.de/spezial**

Baureihe 86 – Dampflok mit vielen Gesichtern.

n: formvariante

Im Zuge von Vereinfachungen wurden ab dem Jahr 1942 so genannte „Übergangs-Kriegslokomotiven“ gebaut. Dabei gab es einige Auffälligkeiten, wie das Fehlen eines der seitlichen Führerstandsfenster oder spezieller Wasserkästen. In weiterer Folge wurden die Maschinen von den Staatsbahnen weiter optimiert, sie erhielten unter anderem Schneepflüge oder im Falle der DB so genannte Ersatzwasserkästen, welche optisch an den gerundeten Kanten erkennbar sind.

Auch im Modell ziehen nun die charakteristischen Eigenschaften ein. Fein detailliert präsentieren sich beide Modelle. Die Bundesbahn-Version rollt mit dem unverkennbaren Schneepflug aufs Gleis. Ebenso korrekt umgesetzt wurden die sogenannten Ersatzwasserkästen. Doch auch für Fans der Deutschen Reichsbahn erfüllt sich mit dem typischen Führerhaus bei welchen ein Fenster fehlt, ein langgehegter Wunsch.

Dampflokomotive 086 407-4, DB

- **Erstmals Ausführung mit geschweißten DB-Ersatzwasserkästen und Schneepflug**
- **Im Digitalbetrieb mit schaltbarer Führerstandsbeleuchtung**

7100019	DC	
7110019	DCC	🔊
7120019	AC	🔊

Dampflokomotive 86 1617-9, DR

- **Erstmals mit ÜK-Führerhaus**
- **Im Digitalbetrieb mit schaltbarer Führerstandsbeleuchtung**

7100027	DC	
7110027	DCC	🔊
7120027	AC	🔊

Hier gehts zur BR 86:

Demnächst bei Ihrem Fachhändler oder unter www.roco.cc erhältlich.

Wir liefern auch ganz bequem zu Ihnen nach Hause. Besuchen Sie einfach unseren e-shop | **www.roco.cc**