



Unsere **Schienerfahrzeuge** im **Fernverkehr**

ICE

Thalys

Lokomotiven

InterCity

DB AutoZug

DB NachtZug

Metropolitan

CityNightLine

Geschwindigkeit und Komfort

Gerade auf langen Strecken entscheidet ein attraktives Verhältnis von Preis, Reisezeit und Komfort über die Wahl des Verkehrssystems. Mit dem neuen Preisangebot und der Ausweitung des Hochgeschwindigkeitsnetzes ist der Fernverkehr der Deutschen Bahn für den Wettbewerb der Verkehrsträger gut aufgestellt: Schon jetzt ist die Bahn auf vielen Strecken zwischen 200 und 500 Kilometern zeitlich und preislich attraktiver als PKW oder Flugzeug.

Zur Attraktivitätssteigerung beigetragen hat die kontinuierliche Erneuerung des Fuhrparks. Hier investiert die Deutsche Bahn Milliardenbeträge – allein von 2002 bis 2006 rund zwei Milliarden Euro. Dafür werden 41 neue ICE-Züge angeschafft, davon 28 mit Neigetechnik für kurvenreiche Strecken sowie 13 ICE 3. Somit wächst die ICE-Flotte auf über 250 Einheiten, die dann im Kernnetz stündlich und auf allen Hauptstrecken im Zwei-Stunden-Takt verkehren. Eine weitere Erhöhung der Taktfrequenz und die Erschließung neuer Strecken mit ICE-Komfort sind in Vorbereitung.

Auch die älteren Fahrzeuge der Flotte werden attraktiver überarbeitet. Bis Ende 2005 modernisiert und runderneuert die Deutsche Bahn mehr als einhundert ihrer IC-Züge. Im Inneren sichtbar durch neue Sitzbezüge, Steckdosen am Platz und elektronische Platzreservierung. Eine Redesign-Konzept für die ICE 1-Flotte ist ebenfalls in Vorbereitung.

Schon jetzt arbeitet die Deutsche Bahn an Konzepten für neue Fahrzeuggenerationen nach 2010. Vom Nachfolgefahrzeug des IC gibt es bereits sehr konkrete Vorstellungen. Die Anforderungen an die Nachfolgeneration der heutigen Hochgeschwindigkeitszüge werden zusammen mit anderen europäischen Bahnen definiert: Der unter dem Arbeitstitel HTE (High Speed Train Europe) bekannte Triebzug ist bis zu 320 km/h schnell und soll auf Länder übergreifenden Langstrecken zum Einsatz kommen. Die Zukunft des Fernverkehrs hat in diesem Segment gerade erst begonnen.

Die vorliegende Broschüre ist als Zwischenbilanz der seit 1994 vollzogenen Erneuerung des Fuhrparks im Personenverkehr gedacht. Viele der momentan im Betrieb befindlichen Schienenfahrzeuge – insbesondere die Neuanschaffungen – werden hier in Wort und Bild vorgestellt.

Deutsche Bahn AG
Kommunikation Personenverkehr
Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt am Main

Inhaltsübersicht		
Fahrzeug-Typ	Anzahl (Stand: 12/03)	Seite
ICE 1	59	
ICE 2	44	3
ICE 3	50	4
Thalys (Zuggarnituren)	2	
ICE T	43	5
BR 101	145	6
BR 120	60	
BR 181	25	7
IC (Züge)	ca. 110	
IC-Steuerwagen	75	8
IC-Reisezugwagen	1.198	9
DB AutoZug (Fahrzeuge gesamt)	387	
DB NachtZug (Fahrzeuge gesamt)	341	10
Metropolitan (Zuggarnituren)	2	
CityNightLine (Fahrzeuge gesamt)	80	11



Hersteller	ABB, AEG, Siemens, Krauss-Maffei, Krupp, Henschel
Baureihe	401
Gewicht (Zug)	782 t
Höchstgeschwindigkeit	280 km/h
Länge (Zug)	358 m
Leistung	9.600 kW
Indienststellung	1991–1993
Anzahl Züge (Stand: 12/03)	59
Sitzplätze (1./2. Klasse)	144/505
Wagen	12 (max. 14)

ICE 1

Im Juni 1991 begann mit dem Regelbetrieb zum Sommerfahrplan die Erfolgsstory des ICE. Der ICE 1 – „Stammvater“ einer neuen Familie von Hochgeschwindigkeitszügen – war eine technische Revolution: Mit Drehstromtechnik, digitaler Antriebsteuerung, Hochgeschwindigkeits-Stromabnehmern und neuem Bremssystem setzte die Baureihe 401 neue Maßstäbe für den modernen Bahnverkehr. Mit seinen zwei Triebköpfen und i. d. R. zwölf Mittelwagen erreicht er mit 280 Stundenkilometer eine Höchstgeschwindigkeit, die vorher für undenkbar gehalten wurde. Gleichzeitig markiert er den Ausgangspunkt zum modernen Triebwagenkonzept, weg von lokbespannten Zügen.

Der Siegeszug des ICE war nicht allein eine Frage der Technik: Kürzere Reisezeiten und hoher Komfort überzeugten in kürzester Zeit die Kunden. Die Marke ICE war so erfolgreich, dass sie heute das Rückgrat des neuen Fernverkehrs bildet und mittlerweile auf allen Hauptstrecken im Einsatz ist. Dank großer Zuverlässigkeit und neuem Wartungskonzept mittels elektronischer Diagnosesysteme setzt der ICE 1 mit durchschnittlichen jährlichen Laufleistungen von über 500.000 Kilometern nach wie vor Maßstäbe.

ICE 2

Der ICE 2, seit 1996 im Einsatz, verfolgt ein neues Zugkonzept: Für die Ost-West-Verbindung zwischen Berlin und der Region Rhein-Ruhr beschafft, bedient die zweite ICE-Generation die beiden Hauptstrecken ab Hamm via Dortmund–Essen–Düsseldorf sowie über Hagen–Wuppertal–Köln. Nach dem Modell des legendären Fliegenden Kölner aus den dreißiger Jahren legen zwei Halbzüge die Strecke ab Hamm nach Berlin als Ganzzug zurück. Daher wurde auf einen zweiten Triebkopf verzichtet und stattdessen ein Steuerwagen eingesetzt.

Die Halbzüge, bestehend aus Triebkopf, sechs Mittelwagen und Steuerwagen, lassen sich minuten-schnell zusammenkuppeln oder trennen. Möglich wird dies durch das im S-Bahn-Betrieb seit langem bewährte Kupplungssystem, das die automatische Herstellung und Trennung aller mechanischen und elektrischen Verbindungen zwischen den beiden Zugteilen erlaubt. Charakteristisch sind die Bugklappen des ICE 2. Sie verbergen die Kupplung, um den Luftwiderstand beim Hochgeschwindigkeitsbetrieb zu minimieren. Weitere technische Neuerungen: Luftgedeferte Drehgestelle in den Mittelwagen sorgen für besondere Laufruhe und besseren Fahrkomfort.



Hersteller	Siemens, Adtranz
Baureihe	402
Gewicht (Zug)	410 t
Höchstgeschwindigkeit	280 km/h
Länge (Zug)	205 m
Leistung	4.800 kW
Indienststellung	1996–1998
Anzahl Züge (Stand: 12/03)	44
Sitzplätze (1./2. Klasse)	105/263
Wagen	7

ICE 3

Im Gegensatz zu den beiden Vorgängern, bei denen die Antriebe in den Triebköpfen an den Zugenden konzentriert sind, ist der ICE 3 nach dem Triebwagenkonzept mit verteilter Antriebsleistung gebaut. Dabei sind die Achsen jedes zweiten Waggons angetrieben. Dies sorgt für eine gleichmäßige und sichere Übertragung der Antriebs- und Bremskräfte auch bei widrigen Witterungsbedingungen. Dadurch dass die komplette Antriebsausrüstung „unterflur“ – also im Wagenboden – untergebracht ist, bietet der ICE 3 sowohl den Reisenden als auch der Bahn eine Menge Vorteile: So erhöht sie den Fahrkomfort und steigert die Beschleunigung. Darüber hinaus verfügt der ICE 3 durch den Wegfall der Triebköpfe über eine Kapazität von 440 Sitzplätzen. In beiden Endwagen gibt es zudem eine Lounge, die zum „Cockpit“ hin lediglich durch eine Glasscheibe getrennt ist. Somit können die Passagiere – je nach Fahrtrichtung und Kuppelzustand – den direkten Blick auf die Strecke genießen.

Insgesamt wurden bislang 50 ICE 3-Züge von der DB AG beschafft, davon 37 ausschließlich für den Inlandsverkehr. Weitere 13 Fahrzeuge sind bereits bestellt – die Auslieferung erfolgt im Jahr 2005. Diese Züge der Baureihe 403 erreichen bei einer Leistung von 8.000 kW eine Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h. Auch Steigungen von bis zu 40 Promille sind für den ICE 3 kein Problem.

Da die Neubaustrecke Köln–Rhein/Main mit ihrer zentralen Lage für internationale Verbindungen nach Österreich, in die Schweiz, nach Belgien, Frankreich und in die Niederlande prädestiniert ist, hat die DB AG 13 mehrsystemfähige ICE 3 beschafft. Diese Züge der Baureihe 406 fahren unter allen vier europäischen Stromsystemen. Allerdings ist in Gleichstromnetzen nur eine Leistung von 4.300 kW möglich, wodurch die Höchstgeschwindigkeit dann lediglich 220 Stundenkilometer beträgt.

Für Fahrten mit hoher Geschwindigkeit verfügt der Triebzug über ein ausgeklügeltes Bremskonzept auf Basis von drei Bremssystemen: die generatorische Bremse, die pneumatische Bremse und die verschleißfrei wirkende Wirbelstrombremse. Dieses verschleißfrei wirkende Bremssystem zählt zu den wichtigen technischen Neuerungen des Zuges. Dabei werden zwischen den Radsätzen aufgehängte Elektromagnete beim Bremsvorgang über die Schiene abgesenkt und entwickeln berührungsfrei eine gut dosierbare „magnetische“ Bremskraft.



Hersteller	Siemens, Bombardier Transportation
Baureihe	403.0/406.0
Gewicht (Zug)	409/435 t
Höchstgeschwindigkeit	330 km/h
Länge (Zug)	200 m
Leistung	8.000 kW
Indienststellung	2000–2001
Anzahl Züge (Stand: 12/03)	50
Sitzplätze (1./2. Klasse)	98/342
Wagen	8

Aber nicht nur technisch überzeugt der ICE 3, auch der Komfort stand bei der Entwicklung diese Hochgeschwindigkeitszuges im Vordergrund. Schwingungsarme, luftgefederte Drehgestelle sorgen für ein Höchstmaß an Laufruhe.

Die Inneneinrichtung – blaue Veloursitze in der 2. Klasse und schwarze Ledersitze in der 1. Klasse – erfüllt sämtliche Designansprüche.



Hersteller	GEC/Alstom
Baureihe	Thalys PBKA (4-System)
Gewicht (Zug)	416 t
Höchstgeschwindigkeit (bei 25 kV)	300 km/h
Länge	200 m
Leistung (bei 25 kV)	8.800 kW
Indienststellung	1996–1999
Anzahl (Zuggarnituren, Stand: 12/03)	2
Sitzplätze (1./2. Klasse)	120/257
Wagen	8

Thalys

Der internationale Hochgeschwindigkeitszug Thalys PBKA (= Paris, Brüssel, Köln, Amsterdam) ist eine mehrsystemfähige Variante des französischen TGV. Der Zug befährt die TGV-Nordstrecke zwischen Paris und Brüssel und weiter nach Amsterdam bzw. Köln.

Der Thalys ist ein Gemeinschaftsangebot der französischen, belgischen und niederländischen Bahnen sowie der Deutschen Bahn. Der Zug – bestehend aus acht Mittelwagen und zwei Triebköpfen – ist für vier unterschiedliche Strom- und fünf verschiedene Signalsysteme ausgelegt. Seine Stromabnehmer passen sich an die unterschiedlichen Oberleitungskonstruktionen an.

Die Höchstgeschwindigkeit beträgt – abhängig von der Oberleitungsspannung – 300 Stundenkilometer (bei 25 kV/50 Hz) und im deutschen Streckennetz ab Dezember 2004 bis zu 250 Stundenkilometer.

Der Thalys ist für Links- und Rechtsverkehr geeignet. Daher wurde das Führerpult mittig angeordnet, wichtige Bedienelemente sind auf beiden Seiten vorhanden. Zwei der 27 mehrsystemfähigen Zuggarnituren sind im Eigentum des Fernverkehrs der Deutschen Bahn.

ICE T

Der ICE T ist der erste elektrisch getriebene Neigetechnik-Triebzug der Deutschen Bahn. Ausgestattet mit der im Pendolino bewährten elektrohydraulischen Neigetechnik von Alstom-Fiat, legt sich der ICE T mit bis zu acht Grad in die Kurve. Auf kurvenreichen Strecken ist er damit bis zu 20 Prozent schneller als herkömmliche Züge. Die Stromabnehmer sind eigens mit einer Gegensteuerung ausgerüstet, um die Kurvenneigung auszugleichen.

Erstmals wurde hier der Unterflurantrieb eingesetzt, wobei jede zweite Achse am angetriebenen Wagen ein Triebradsatz ist. Damit erreichen die siebenteilige Baureihe 411 und die fünfteilige Baureihe 415 Geschwindigkeiten von 230 Stundenkilometern. Neben der Technik erinnert auch das Design an den ICE 3. Außen aerodynamisch, dominieren innen Holz, Leder, Glas und Edelstahl.

Eingesetzt sind die Züge hauptsächlich auf den Strecken Dresden–Frankfurt/Main–Saarbrücken sowie Hamburg–Berlin–Leipzig–Nürnberg–München. Die Baureihe 415 ist teilweise für Fahrten in die Schweiz ausgerüstet und bedient die Strecke Stuttgart–Singen–Zürich. Es sind 28 weitere siebenteilige Triebzüge bestellt. Die Auslieferung erfolgt 2004–2006.



Hersteller	DWA, Siemens, DUEWAG, Alstom
Baureihe	411/415
Gewicht (Zug)	368/273 t
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Länge (Zug)	185 m/136 m
Leistung	4.000 kW/3.000 kW
Indienststellung	1999–2000
Anzahl Züge (Stand: 12/03)	32/11
Sitzplätze (1./2. Klasse)	53/304, 41/209
Wagen	7/5

BR 101

Die Schnellfahrlokomotive der Baureihe 101 zählt zu den modernen Fernverkehrs-Zugpferden der Bahn und ersetzt seit 1997 die legendäre Baureihe 103. Die vierachsige Hochleistungslok mit Drehstromantrieb und elektronischer Leistungsregelung ist mit einem Gewicht von 84 Tonnen rund 30 Tonnen leichter als ihre Vorgängerin aus den siebziger Jahren und erreicht bei einer Leistung von 6.400 kW Geschwindigkeiten von bis zu 220 Stundenkilometern.

Die Baureihe 101 zeichnet sich durch eine modulare Bauweise aus und ermöglicht somit eine wirtschaftliche Wartung. Der in selbsttragender Stahlbauweise hergestellte Lokkasten, das Fahrwerk mit den beiden Flexifloat-Drehgestellen, Einzelradsatzsteuerung für einwandfreie Fahreigenschaften an der Reibungsgrenze, Scheibenbremsen und Hohlwellen-Antrieb mit Drehstrom-Asynchronmotoren sind die wesentlichen Merkmale dieser Schnellfahrlokomotive. Diagnosesysteme und Mikroprozessor gesteuerte Leittechnik sorgen sowohl für einen wirtschaftlichen Einsatz als auch für einen geringen Wartungsaufwand der Lokomotiven.

Die Hauptaufgabe der 101er besteht in der Bespannung hochwertiger IC-Züge. Insgesamt verkehren 145 Einheiten im lokbespannten Reisezugverkehr auf allen wichtigen Hauptstrecken in Deutschland sowie nach Österreich. Fahrtziele wie Salzburg oder Wien werden von den Loks im EC-Verkehr regelmäßig angesteuert. Darüber hinaus ziehen die Lokomotiven ebenso Nacht- und Autoreisezüge wie Sonder- oder aber auch Güterzüge.

Als erste DB-Lok überhaupt wurde die BR 101 mit dem bei Reisezugwagen schon länger üblichen Scheibenbremssystem ausgestattet. Die Scheibenbremsen wirken indirekt auf die Räder und sind somit verschleißärmer. Darüber hinaus ist die Lok mit einer elektrischen Bremse ausgerüstet. Deren Leistung ist im Gegensatz zu den herkömmlichen Druckluftbremsen zwar etwas schwächer, besitzt jedoch den Vorteil, dass die entstehende Energie nicht als Wärme verpufft, sondern statt dessen in die Oberleitung zurückgeführt werden kann.



Hersteller	Adtranz
Baureihe	101
Gewicht	84 t
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h
Länge (über Puffer)	18,95 m
Leistung	6.400 kW
Indienststellung	1997–1999
Anzahl Lokomotiven (Stand: 12/03)	145

Standardmäßig rot lackiert, tritt die Baureihe 101 mittlerweile auch äußerst farbenfroh und abwechslungsreich in Erscheinung. Seit 2000 präsentieren sich die Loks zunehmend als rollende Werbeträger für Firmen, Produkte oder Events – beispielsweise für die Fußball-WM 2006. Werbung, die sich lohnt, denn bei vergleichsweise geringen Kosten erreichen die Loks rund 2,3 Millionen Kontakte pro Jahr. Für den Einsatz als Lokomotiven des Metropolitan wurden zwei 101er – passend zum Zug – silbermetallic lackiert.



Hersteller	AEG, BBC, Siemens, Krupp, Henschel, Krauss-Maffei
Baureihe	120
Gewicht	84 t
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Länge (über Puffer)	19,2 m
Leistung	5.600 kW
Indienststellung	1987–1989
Anzahl Lokomotiven (Stand: 12/03)	60

BR 120

Aus dem Bestand der Deutschen Bundesbahn stammen die Elektrolokomotiven der Baureihe 120. Sie wurden in den Jahren 1987 und 1988 in einer Stückzahl von 60 Lokomotiven gebaut und sind eine Weiterentwicklung der heutigen Baureihe 752. Die 5.600 kW starken und 200 Stundenkilometer schnellen Allzweck-Hochleistungslokomotiven sind ausschließlich für den Fernverkehrseinsatz vorgesehen. Alle 60 beschafften Lokomotiven werden heute noch eingesetzt, überwiegend im Wendezugdienst vor IC- und EC-Zügen.

In der Baureihe 120 wurden viele Komponenten der ICE-Züge der Baureihe 401 erprobt. Die bewährten Elektrolokomotiven werden nach und nach im neuen Verkehrsrot lackiert, etliche sind auch heute noch in der orientrotten Lackierung unterwegs. Auch Lokomotiven der Baureihe 120 tragen Ganz- oder Teilwerbung.

BR 181

Die 25 Elektrolokomotiven der Baureihe 181 haben sich seit Mitte der 70er Jahre im grenzüberschreitenden Verkehr nach Frankreich und Luxemburg bewährt. Sie gehören zu den zuverlässigsten Lokomotiven aus dem alten Bundesbahnbestand und sind alle noch von ihrem Heimatwerk Saarbrücken aus im Einsatz. Bei einer Dauerleistung von 3.200 kW erreichen die Lokomotiven eine Höchstgeschwindigkeit von 160 Stundenkilometern.

Die Elektroloks der Baureihe 181 sind für grenzüberschreitende Fahrten in die beiden westlichen Nachbarländer zweisystemfähig ausgerüstet. Sie können also in beiden Bahnstromsystemen – dem deutschen und dem französischen – fahren.

Die Baureihe 181 war ursprünglich in einer blauen Farbgebung lackiert. Heute trifft man die Zweisystemer aber auch in ozeanblau-beiger, orient- und nach und nach in verkehrsroter Lackierung an.



Hersteller	Krupp, AEG
Baureihe	181
Gewicht	83 t
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Länge (über Puffer)	17,94 m
Leistung	3.200 kW
Indienststellung	1974–1975
Anzahl Lokomotiven (Stand: 12/03)	25



Zugbildung	1 x Steuerwagen 3 x 1.-Klasse- und 7 x 2.-Klasse-Wagen 1 x Restaurantwagen
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Länge (Zug)	291,4 m
Wagentypen	1.-Klasse-Abteil- + -Großraumwagen 2.-Klasse-Abteil- + -Großraumwagen 2.-Klasse Abteil-/-Großraumwagen Restaurantwagen
Anzahl Züge (Stand: 12/03)	ca. 123
Sitzplätze (gesamt)	638

InterCity (IC) Musterzug

Der Start des InterCity (IC) im Jahr 1972 markiert den Wendepunkt zum modernen Fernverkehr: schnelle, komfortable Züge im Taktverkehr, dazu optimierte Anschlüsse an den großen Knotenpunkten. Die ersten ICs führten ausschließlich die 1. Klasse und fuhren nur alle zwei Stunden. Unter dem Slogan „Jede Stunde, jede Klasse“ wurde das IC-Netz ab 1979 entscheidend ausgeweitet und bildet bis heute das Rückgrat im Fernverkehr. An Ruhestand ist noch lange nicht zu denken, auch wenn der ICE ihm inzwischen in Sachen Tempo und Design ein wenig den Rang abgelaufen hat. Erneuert und redesign, haben die ICs – in neuer, dem ICE angepasster Lackierung – weiterhin einen festen Platz im Fahrplan der Deutschen Bahn.

Auch technisch war der IC ein Meilenstein: Erstmals erreichten Fernverkehrszüge – mit den Lokomotiven der Baureihe 103 – Geschwindigkeiten von bis zu 200 Stundenkilometern. Hinzu kam ein bis dahin unbekannter Komfort, der den IC schnell zur Erfolgsmarke der damaligen Bundesbahn werden ließ.

IC-Steuerwagen

Der vierachsige antriebslose Steuerwagen ist vorrangig für den IC-Wendenzugverkehr konzipiert. Durch den Steuerwagen ist es möglich, einen Fahrtrichtungswechsel ohne Lokwechsel in rund vier Minuten vorzunehmen. Neben dem Führerstand verfügt der IC-Steuerwagen über ein Mehrzweckabteil für den Fahrradtransport und einem rollstuhlgerechten Großraumabteil 2. Klasse mit behindertengerechter Einrichtung, einschließlich einer behindertengerechten Toilette. Zusätzlich wurde das Handycap-WC mit einem Kleinkindwickeltisch mit Windelabfallbehälter ausgerüstet.

2004 wird die Umrüstung der kompletten IC-Flotte abgeschlossen sein. Die Fahrzeuge verfügen dann über eine zeitgemäße Inneneinrichtung und moderne Fahrzeugtechnik, Laptop-Steckdosen, seitenselektive Türfreigabe, ein elektronisches Platzreservierungssystem sowie Informationsdisplays.

Die IC-Züge werden in festen Zuggarnituren eingesetzt und nachfrageabhängig als Zugtypen mit elf, neun oder acht Wagen den IC-Linien zugeordnet. Im nationalen Einsatz und als EC-Züge im internationalen Verkehr befahren sie hauptsächlich Strecken, die weder für Hochgeschwindigkeitsverkehr noch für den Neigetechnikeinsatz geeignet sind.



Hersteller	PFA Weiden
Bauart	Bpmbdzf 297
Gewicht	48 t
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Länge	26,4 m
Indienststellung	1996–1999
Anzahl (Stand: 12/03)	75
Sitzplätze	31
Fahrradstellplätze	16

IC-Reisezugwagen

Mit dem größten Modernisierungsprogramm ihrer Geschichte und einem Investitionsvolumen von 200 Millionen Euro modernisiert die Bahn bis Ende 2004 insgesamt 123 InterCity- bzw. EuroCity-Züge für den internationalen Verkehr. 1.091 Reisezugwagen und 107 Steuerwagen wurden dafür aufwändig rund-erneuert, 145 Fernverkehrsloks neu beschafft. Die grundsaniierten Fahrzeuge bieten den Reisenden im Fernverkehr erstklassigen Komfort und modernste Fahrzeugtechnik.

Umgerüstet werden Fahrzeuge der 1. und 2. Klasse mit Abteil und Großraum, Service- und Bistrowagen. Die Runderneuerung eines Reisezugwagens in den Instandhaltungswerken Neumünster, Delitzsch und Wittenberge dauert rund sechs Wochen. Dazu werden die Fahrzeuge komplett zerlegt und der Kasten-Rohbau, die Radsätze sowie die Drehgestelle aufgearbeitet.



Anschließend erhalten die Reisezugwagen einen neuen Innenausbau nach zeitgemäßem gestalterischen Standard. Farblich ist das Innendesign in der 2. Klasse dezent grau und blau, in der 1. Klasse kräftiger in rot und violett gehalten. Beide Klassen sind durchgehend mit Teppichboden ausgestattet, in den Großraumwagen dominieren so genannte Schmetterlingstische an den Vis-a-Vis-Plätzen das Interieur.

Zum IC-Standard gehören künftig ergonomische, verstellbare Einzelsitze, Steckdosen für Laptops an den Tischen, elektronische Platzanzeigen sowie Displays für die Fahrgastinformation. Durch die Umlackierung in den Fernverkehrsfarben Weiß mit rotem Streifen präsentieren sich die Fahrzeuge auch äußerlich in neuem Gewand.



Auch die Fahrzeugtechnik entspricht dem neusten Stand und erfüllt hinsichtlich der Materialien und Emissionswerte die Umweltstandards. Die Wagen werden für Geschwindigkeiten von 200 Stundenkilometer aufgerüstet.

Neuerungen gibt es auch bei der Kommunikationstechnik: Die Wagen erhalten einen neuen „Zugbus“, über den die gesamte Kommunikation – beispielsweise die selektive Türfreigabe – von der Lokomotive bzw. dem Steuerwagen aus erfolgt. Um Flachstellen beim Bremsen zu vermeiden sind die Wagen mit mikroprozessorgesteuerten Gleitschutzgeräten ausgerüstet – ähnlich dem ABS im Auto.



Von den knapp 1.200 Reisezugwagen werden 80 Fahrzeuge für den internationalen EC-Verkehr umgerüstet. Sie erhalten für Fahrten nach Italien, Polen und Tschechien eine Mehrspannungs-Energieversorgung.



Sitzwagen	9
Liegewagen	65
Schlafwagen	42
Restaurantwagen	7
Servicewagen	8
Fahrzeug-Transportwagen	164
(Stand: 12/03)	

DB AutoZug

Verantwortlich für die kombinierte Personen- und Fahrzeugbeförderung bei der Deutschen Bahn ist seit 1997 die hundertprozentige Tochtergesellschaft DB AutoZug GmbH mit Sitz in Dortmund. Rund 200.000 Fahrzeuge und etwa 500.000 Personen pro Jahr fahren mit dem DB AutoZug. Das entspricht einer Transportleistung von ca. 170 Millionen Straßenkilometern im Jahr. Auf Tagesstrecken werden Sitzwagen eingesetzt, die Nachtverbindungen verfügen über Liege- und Schlafwagen. Alle Fahrzeuge sind modernisiert und entsprechen in Design und Komfort dem modernen Bahn-Standard. Im internationalen Verkehr werden ganz neue Schlafwagen mit Dusche und WC eingesetzt. Die meisten DB AutoZug Verbindungen führen zudem ein BordRestaurant oder BordBistro.

Das Angebot von DB AutoZug umfasst sowohl innerdeutsche als auch europäische Verbindungen. Das Liniennetz bietet je nach Saison ca. 200 Verbindungen an. Insgesamt 16 DB AutoZug Terminals verbinden attraktive Regionen innerhalb Deutschlands sowie in Frankreich, Italien und Österreich. Einige Terminals bieten sich als Sprungbrett für die Weiterreise in angrenzende Länder an. Hinzu kommt der DB AutoZug SyltShuttle zwischen Niebüll und Westerland. Auch hier wurde der komplette Wagenpark 2001 erneuert.

DB NachtZug

Mit Investitionen in Höhe von rund 60 Millionen Euro hat die DB AutoZug GmbH ab 1999 den Nachtreiseverkehr der Deutschen Bahn modernisiert. Die Fahrzeuge erhielten neue Sanitäreinrichtungen, luftgefederte Drehgestelle, Klimaanlage, neue Liegen, Fenster, Vorhänge und Teppiche sowie neue Seitenwände und Nasszellen. Völlig neu sind 42 Schlafwagen, die im Laufe des Jahres 2004 ausgeliefert werden. Es handelt sich um Neukonstruktionen, die erstmals viele Buchungswünsche gleichzeitig erfüllen: Abteile mit Dusche und WC, Abteile mit Waschgelegenheit, Suiten mit Dusche und WC.

Zur Kategorie Schlafwagen gehören auch doppelstöckige Fahrzeuge, die klimatisiert und ebenfalls mit laufruhigen luftgefederten Fahrwerken mit Scheibenbremsen ausgerüstet sind. Die Liegewagen sind mit Abteilen für vier bis sechs Reisende, Waschräumen und Toiletten ausgestattet. Darüber hinaus verfügen viele Linien über Liegewagen mit rollstuhlgerechten Abteilen und Fahrzeugen zur Mitnahme von Fahrrädern. Die zehn Service-Wagen von DB NachtZug führen ein BordRestaurant, eine Rezeption und Personalräume. Auf zwei Linien verkehren Züge der Bauart Talgo, die Komfortsessel-Sitzwagen, Kajüt-Liegewagen und 2er-Abteil-Schlafwagen mit Dusche/WC mitführen.



Sitzwagen	91
Liegewagen	81
Schlafwagen	31
Servicewagen	2
Maschinenwagen für Talgo-Verkehr	11
(Stand: 12/03)	



Hersteller	Fahrzeugtechnik Dessau AG
Baureihe	Lok: BR 101
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h
Länge (Zug)	204 m
Leistung	6.400 kW
Indienststellung	1999
Anzahl Zuggarnituren (Stand: 12/03)	2
Sitzplätze (gesamt)	382
Wagen	7

Metropolitan

Zwei Lokomotiven der Baureihe 101 werden als Zugloks für den Metropolitan eingesetzt. Die zwischen Köln und Hamburg – unterbrochen nur durch Halte in Düsseldorf und Essen – eingesetzten Lokomotiven tragen das ovale, orangefarbene Metropolitan-Logo auf einer eleganten Silberlackierung. Die beiden Zuggarnituren bestehen aus jeweils sieben Wagen, einem End-, fünf Mittel- und einem Steuerwagen.

Die „Silberpfeile“ des Metropolitan setzen seit 1999 Maßstäbe in Komfort, Design und Service. Hochwertiges Interieur aus Schweizer Birnbaumholz, Leder und gebürstetem Edelstahl sorgt für ein behagliches Reisen. Statt Klassen gibt es Komfortbereiche: Office, mit Büroumgebung und Mobilfunk-Unterstützung, Silence, mit Kopfhörer, Kissen und Decken und besonderer Ruhe durch Mobilfunk-Abschirmung, sowie Club, mit individueller DVD-Auswahl und behindertengerechter Einrichtung. Hinzu kommt der preisgünstige Traveller-Bereich.

Der Metropolitan wurde mehrfach ausgezeichnet: mit dem „Business Traveller Special Award“ für Konzept und Service, dem „iF Ecology Design Award“ sowie dem „red dot award“ für das Design.

CityNightLine

Seit 1995 betreibt die CityNightLine CNL AG mit Sitz in Zürich Nachtreisezüge zwischen Deutschland, Österreich und der Schweiz. Sie ist im hundertprozentigen Besitz der Deutschen Bahn. Die Züge bedienen die Strecken Zürich–Berlin–Zürich (mit Flügel nach Dresden und Leipzig), Dortmund–Wien–Dortmund, Zürich–Hamburg–Zürich, Amsterdam–München–Amsterdam und Zürich–Amsterdam–Zürich.

Die im dunkelblau-gelben CityNightLine-Design lackierten, klimatisierten Nachtreisezüge führen Schlafwagen mit oder ohne Duschen in den Abteilen für eine bzw. zwei Personen, Liegewagen mit komfortablen 4er- und 6er- Schlafabteilen sowie Ruhesesselwagen. Einige Linien haben Liegewagen mit rollstuhlgerechten Abteilen. Der Bar- und Loungewagen enthält Restaurant, Bar und eine Rezeption. Alle Linien verfügen über spezielle Wagen zur Fahrrad- und Gepäckmitnahme.

Die eleganten Nachtreisezüge sind überwiegend mit den modernen Hochleistungslokomotiven der Fernverkehrsbaureihe 101 im Gespann unterwegs.



Schlafwagen	37
Liewagen	16
Halbgepäckliegewagen	15
Ruhsesselwagen	27
Bar- und Loungewagen	10
Fahrrad- und Gepäckwagen	4
(Stand: 12/03)	

Fotonachweis

Fahrzeug:	Foto:
ICE 1	DB AG/Reiche
ICE 2	DB AG/Klee
ICE 3 (Titel)	DB AG/Klee
Thalys	DB AG/VWS
ICE T	DB AG/Weber
BR 101	DB AG/Kirsche
BR 120	DB AG/Kunnes
BR 181	DB AG/Kunnes
InterCity Musterzug	DB AG/Wagner
InterCity Steuerwagen	DB AG/Schedler
InterCity Reisezugwagen (3 Motive)	DB AG/Bedeschinski
DB AutoZug	DB AutoZug GmbH
DB NachtZug	DB AG/Weber
Metropolitan	DB AG/Klee
CityNightLine	DB AG/Klee