



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

11/1995
November

DM 11,50
sfr 11,50
öS 89,-





Bild 1: Schöne Ferien:
TUI-FerienExpress mit
110 330 bei Edesheim
zwischen Hannover und
Göttingen (Oktober 1989).
Abb.: W. Klee
Bild 2: Wie alles begann:
der erste Urlauber-
Sonderzug in Ruhpolding
im Jahre 1933.
Abb.: Sammlung Gall



SCHÖNE FERIEEN!

DIE GESCHICHTE DES ORGANISIERTEN BAHN-TOURISMUS

Als an Pfingsten 1933 erstmals ein Urlauberzug Pauschalreisende in den bayerischen Ferienort Ruhpolding gebracht hatte, war dem organisierten Schienentourismus der Weg bereitet. Nach mehreren erfolgreichen Jahrzehnten gingen in den letzten Jahren Nachfrage, vor allem aber Angebote von Reiseveranstaltern und Bahn deutlich zurück. Wer nun mit dem Zug in die Ferien fahren wollte, war in den allermeisten Fällen auf das reguläre Fernverkehrsangebot der DB AG angewiesen. Dies soll künftig wieder anders werden: Mit einem zeitgemäßen und speziell auf die Erfordernisse von Urlaubsreisen zugeschnittenen Zug versucht die Bahn, verlorenes Terrain auf dem Touristiksektor wettzumachen. Wir blicken zurück und schauen nach vorn.

Erste Touristikzüge bei DRG und Bundesbahn

Urlabsreisen waren in den dreißiger Jahren ein Vergnügen für wohlhabendere Kreise. Bei der Deutschen Reichsbahn stand diesen ein gut ausgebautes Fernverkehrssystem zur Verfügung, das dem gegenüber heute ver-schwindend gerin-gen Potential auch

Ernstlich in Zugzwang geriet die bislang praktisch konkurrenzlose Bahn erst in den Zeiten des "Wirtschaftswunders". Eine Urlaubsreise wurde nun zwar für immer mehr Menschen erschwinglich; dasselbe galt aber auch für den Pkw, mit dem die ganze Familie über neue Autobahnen gen Süden oder an die See reisen konnte. Sicherlich war die Autofahrt oft anstrengend, aber sie war – wenn man denn schon ein Auto hatte – relativ billig; und obendrein seltsamerweise prestigeträchtiger als eine Bahnfahrt. Daneben erschien als völlig neuer Wettbewerber der Reisebus. Pauschalreisen per Bus, so anstrengend sie oft auch sein mochten, wurden innerhalb kürzester Zeit zum ganz großen Renner auf dem Reise-markt – und dies bis heute.

Die Schiene hielt mit Komfort dagegen. Die Wagen des ersten DER-Ferienexpress, der 1949 Ruhpolding erreichte, waren mit Polstersitzen ausgestattet – zu dieser Zeit alles andere als eine Selbstverständlichkeit. Übrigens war Ruhpolding im Mai 1933 als erstes oberbayerisches Pauschalrei-seziel vom Reisebüro Dr. Degener ange-fahren worden. Um die langen Fahrzeiten – die zumeist aus Hamburg oder Dortmund kommenden Urlaubszüge rollten in der Regel über Nacht – erträglich zu gestalten, wurden zu dieser Zeit auch Hängematten in den Zügen angeboten; sie waren stets ausgebuht.

Aber angesichts der Konkurrenz der

Die TOUROPA blieb nicht lange alleine. Auch die Firmen SCHARNOW und Hummel setzten auf das Turnusgeschäft (von 1957 bis 1960 fuhren sie zusammen als SCHARNOW-Hummel-Express), zudem die Reisebüro-Fahrgemeinschaft Frankfurt/M. mit ihrem "Alpen-See-Express" (siehe Kas-ten Seite 12 und 13) sowie ein weiterer Reisebüro-Zusammenschluß aus dem Rhein-Main-Raum mit dem "Nibelungen-Express". Bis 1958 wurden an diese Firmen folgende 26,4-m-Wagen geliefert:

TOUROPA	108 Bc (Liegewagen)
SCHARNOW-Hummel	92 Bc
"Alpen-See-Express"	20 Bc
"Nibelungen-Express"	13 B4ü (Sitzwagen)

Das Geschäft mit den neuen Urlaubszü- gen boomte. Waren im ersten Fahrplan- jahr 1949/50 in 216 Turnuszügen 54 000 Personen befördert worden, so waren es 1956/57 in 3050 Zügen schon 690 000. Neben die traditionellen oberbayerischen Ziele traten bald auch österreichische, schweizerische und italienische. Aber der Boom hielt nicht lange vor. Nach dem Rekordjahr 1962 mit insgesamt 835 000 "organisierten Bahn-

ge- recht wur- de. Wer Luxus liebte und bezahlen wollte, der konnte auf bestimmten Routen auch ent-sprechende Züge besteigen, sei es den "Rheingold" oder einen der L-Züge wie den "Karlsbad-Express". Am unteren Ende der Angebotspalette rollten für den Fernver-kehr die Beschleunigten Personenzüge (BP) – langsam, aber zuschlagfrei. Daneben gab es schon zu Zeiten der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft DRG erste Turnus-Sonderzüge. Aber für private Anbieter wie den sozial engagierten Touristikzug-Pionier Dr. Carl Degener (vormals Bremer Arbeitsamts-Direktor und später maßgeblich beteiligt an DER/TOUROPA) und sein Berliner Reisebüro oder quasi-staatliche wie "Kraft durch Freude" blieb mit der Aus- weitung des Zweiten Weltkriegs auch auf der Schiene immer weniger Raum.

Straße konnte die Bahn-Tochter DER bzw. in deren Nachfolge ab Ende 1950 die TOUROPA (eine Arbeitsgemeinschaft von DER, Hapag-Lloyd und Amtlichem Bayerischem Reisebüro ABR) sich nicht damit begnügen, für ihre Ferienzüge aufbereite-tes Vorkriegs-Wagenmaterial einzusetzen. Als die Bundesbahn ihr 26,4-m-Schnell-zugwagen-Programm aufstellte, trat auch die TOUROPA auf den Plan und orderte speziell für ihre Zwecke ausgerüstete Fahr-zeuge. Statt der sechs Einzelsitze wie bei den normalen Abteilwagen mit Seitengang wurden Sitzbänke eingebaut, die rasch in Liegen umgewandelt werden konnten. Zu- dem wurde eines der 13 Abteile wahlweise als Friseur-, Wirtschafts- oder Gepäckab- teil eingerichtet. Äußerlich unterschieden sich die TOUROPA-Liegewagen (Bc) von den Bundesbahn-eigenen schon durch die blaue Farbgebung, die Seitenschürzen zwi- schen den Drehgestellen und den erhaben TOUROPA-Schriftzug. Die erste – aus acht Wagen gebildete – Zuggarnitur wurde im Mai 1953 fertiggestellt.

Bild 3: Aus den Pioniertagen der Bahntouristik: Werbung fürs erste Pauschalreiseziel (um 1935).

Bilder 4 bis 9 (rechte Seite): Blütezeit der Bahntouristik: SCHARNOW-, TOUROPA und DER-Wagen. – TOUROPA-Sonderzüge mit E 18 047 (bei Olching westlich von München) und "im Griff" der 85 007 und 008 auf dem Ravenna- viadukt am steilen Höllsteig im Schwarzwald (Aufnahmen zwischen 1950 und 1968).

Abb.: Slg. Gall (3, 7), Dr. G. Schein- graber (4, 8), Slg. Loferer (5), DB (6), C. Belling- rodt, Slg. Dr. Scheingraber (9)



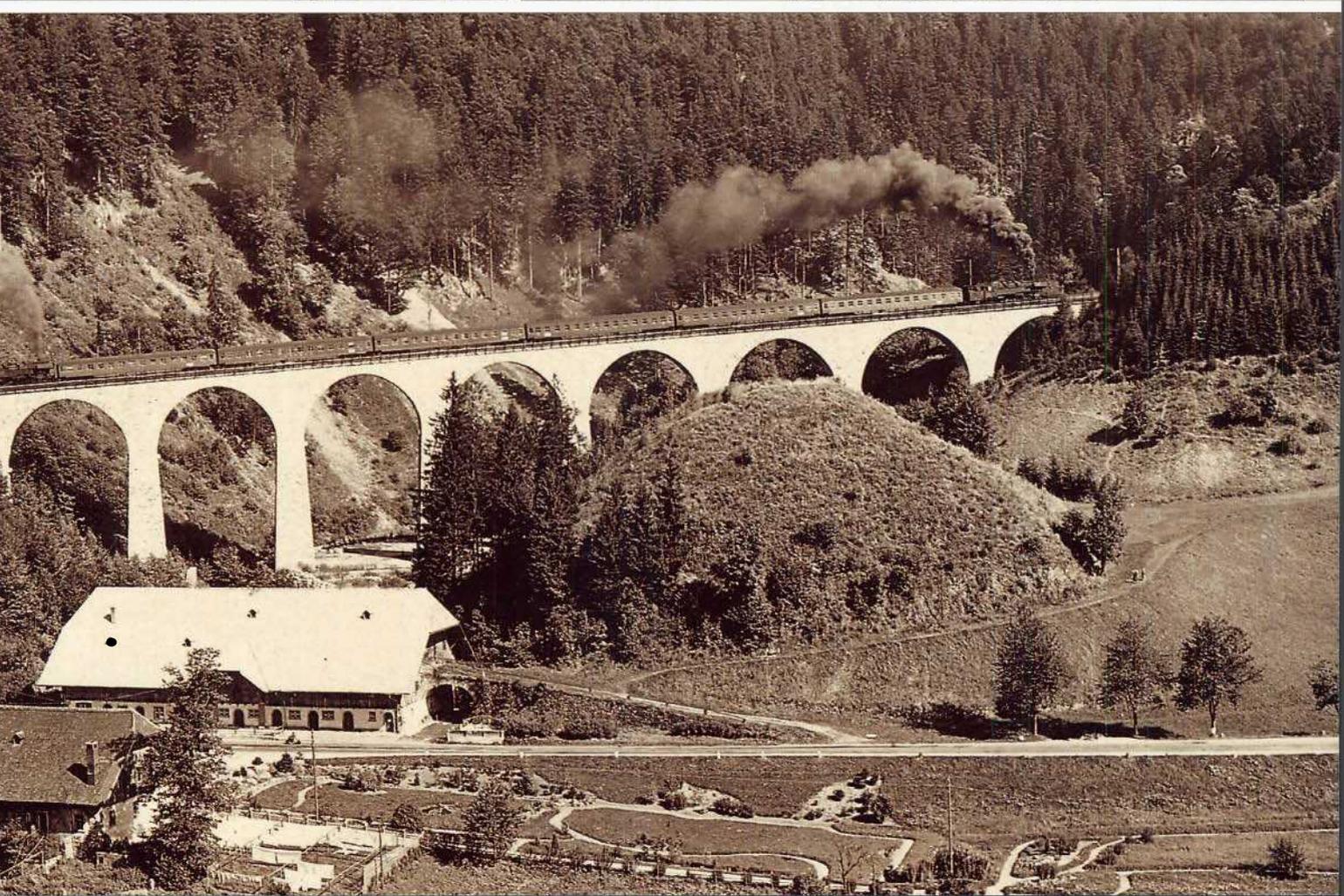
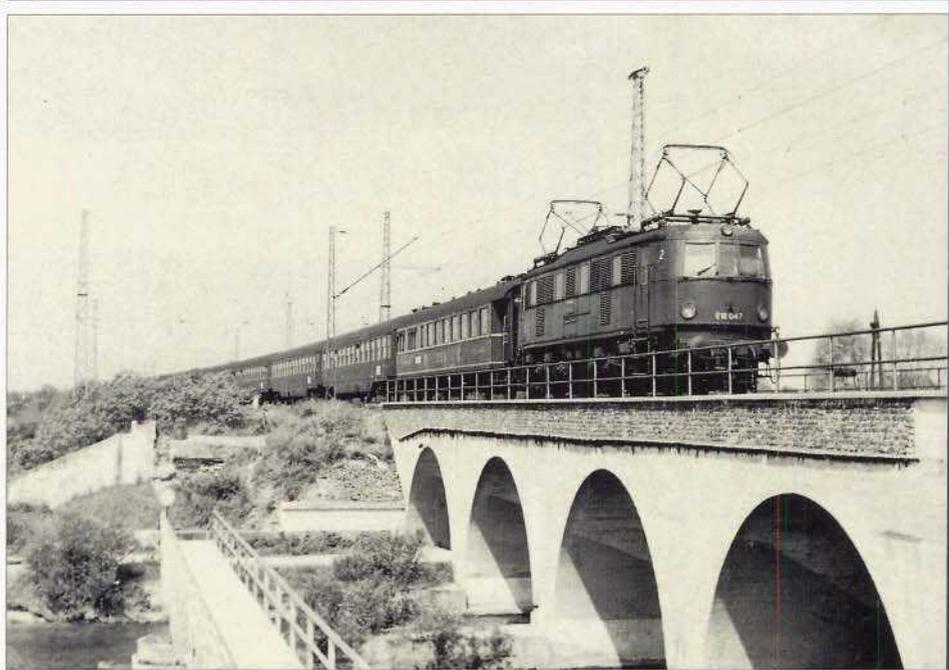
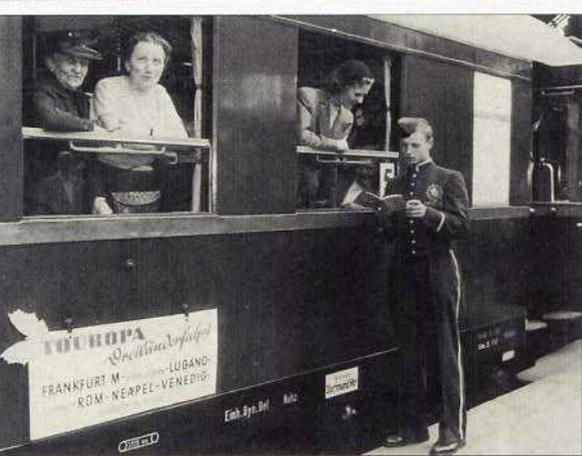




Bild 10: Neue Wagen: 1979/80 stellte die TUI ihren eigenen FerienExpreß in Dienst – hier mit 110 105 auf der Tauernbahn in Mallnitz (1989).

Bild 11 (Mitte links): Alte "Marken": Auch zu TUI-Zeiten wurden die bekannten Namen, wie hier SCHARNOW, noch länger beibehalten.

Abb.: W. Dümcke/Archiv Ritz

Bild 12 (Mitte rechts): Auch das gab's: Der D 13761 nach Waging war als Flügel eines in Traunstein geteilten Ferienzugs planmäßig mit einer V 60 bespannt (1979).

Abb. 10 und 12: Ch. Kirchner

Bild 13 (unten): Kraftakt: V 100-Doppeltraktion mit SCHARNOW-Ferienzug im Bahnhof Forbach-Gausbach auf der Murgtalbahn (1970).

Abb.: M. Maier

Bild 14: TUI-Szene: Trier Hbf (1984).

Abb.: J. Seyferth

Der TUI-FerienExpreß

Trotz der großen Erfolge anderer Sparten wollte sich die TUI aus der Bahn-Touristik mit eigenen Fahrzeugen nicht zurückziehen. Mit den alten Bc-Liegewagen aus den fünfziger Jahren war allerdings kein Staat mehr zu machen. Mit ihren 13 Abteilen – eines mehr als bei den gleichaltrigen 2.-Klasse-Wagen der 26,4-m-Bauart – galten sie für "Sitzreisende" inzwischen als recht unbequem, und das Spottwort vom "Knie-scheiben-Expreß" machte die Runde. Auch die nicht sehr "üppigen" sanitären Anlagen stießen auf immer deutliche-



re Kritik.

Hinzu gesellten sich Probleme, die nicht von der Bahn hausgemacht waren, wie zunehmende Pkw-Dichte, Ausbau des Straßennetzes und des Charter-Luftverkehrs. Kurzum: Obwohl der Markt der Pauschalreisen insgesamt weiter florierte, verloren die Turnuszüge von 1962 auf 1978 etwa die Hälfte ihrer Reisenden. Ganz aufgeben wollte die TUI das Marktsegment jedoch nicht. Also entschloß man sich zur Beschaffung moderner Fahrzeuge für den TUI-FerienExpreß. 1977 wurden von der TUI bei der Waggon-Union in Berlin 30 Sitz-/Liegewagen sowie drei sogenannte Treff-Wagen geordert und 1979/80 in Dienst gestellt.

Die 30 neuen "Reisewagen" mit der Kurzbezeichnung WCmh basierten auf den Grundrissen des UIC-Einheitswagens Typ

Z/B 11. Sie waren für Tages- und Nachtreisen gleichermaßen konzipiert, verfügten über zehn Abteile mit Sitzen und Liegen für je vier Erwachsene und ein Kind, zwei Waschräume, zwei WC, einen Serviceraum für den Betreuer und natürlich über einen Seitengang. Die Fahrzeuge waren erheblich komfortabler als ihre Vorgänger; das Raumangebot je Fahrgast entsprach dem damals üblichen 1.-Klasse-Standard in IC-Zügen.

Wurden die alten Turnuszüge noch per Speisewagen bewirtschaftet (was stets nur von einem Teil der Reisenden genutzt werden konnte), so stellte man dies im neuen TUI-FerienExpreß so um, daß die Versorgung der Fahrgäste mit kleinen Mahlzeiten und Getränken an den Sitzplätzen erfolgte. Trotzdem sollte auf einen "Servicewagen" im Zug nicht verzichtet werden, da man die Möglichkeit eines Raum- und Platzwechsels während der Fahrt sowie die Möglichkeit, andere Reisende zu treffen, als bedeutenden Wettbewerbsvorsprung der Bahn gegenüber anderen Verkehrsmitteln einschätzte – wie es auch heute noch so gesehen wird. So wurde, basierend auf dem UIC-Einheitswagen Typ Z, der "TUI-Treff-Wagen" als neuer Wagentyp konzipiert (WTmh) und in drei Exemplaren gebaut.

Im Mittelpunkt standen dabei eine Bar, kombiniert mit Kiosk und Infothek, sowie der Gesellschaftsraum (mit Projektionswand), der mit bis zu 32 Drehsesseln und bis zu zehn Tischen bestückt werden konnte. Die neuen Fahrzeuge liefen anfangs zu meist in drei "reinen" Garnituren im Turnusgeschäft. Bald wurden sie aber immer häufiger mit normalen DB-Wagen gemischt eingesetzt. Weil das neue Angebot im Laufe der Zeit immer mehr an Attraktivität einbüßte, bot man ab 1986 den "TUI-FerienExpreß" auch als Autoreisezug an. (Die Autoreisezüge der DB bewährten sich nämlich gut.) Von Düsseldorf und Hannover wurden für Pauschalreisende Fahrten nach

man sie ab Sommerplan 1956 zu Regelzügen; sie fuhren nämlich praktisch über längere Zeiträume – eben in der Reisesaison – an bestimmten oder gar allen Tagen regelmäßig. Die somit vorgehaltenen Fahrplantrassen mußten nur noch an die einzelnen Veranstalter (TOUROPA etc.) vergeben werden. Für den Betriebsdienst erleichterte das die Behandlung der Turnuszüge ganz erheblich.

TURNUS- UND TOURISTIKVERKEHR

Der Turnusverkehr galt stets als Bestandteil des allgemeinen Reiseverkehrs, stand also im Prinzip zu den angebotenen Zeiten und Zielen jedermann offen. Auf Anregung von Dr. Degener wurde der Begriff "Turnus-Sonderzugverkehr" bei der Deutschen Reichsbahn als Abgrenzung zum fallweise verkehrenden Einzel-Sonderzug eingeführt.

Die Deutsche Bundesbahn definierte den Begriff Ende der fünfziger Jahre folgendermaßen: "Der Turnusverkehr ist ein Gesellschaftsreiseverkehr, der in festgelegten Verkehrsrelationen in regelmäßigen Zeitabständen abgewickelt wird. Dieser Gesellschaftsreiseverkehr ist an ein Ferien-Arrangement für mindestens sieben Übernachtungen mit Frühstück (in der Regel mit Vollpension) gebunden. Jeder Reisende muß im Besitz eines Teilnehmerausweises eines der beteiligten Reiseveranstalter sein. Der regelmäßige Turnus ist auf bestimmte Wochentage festgelegt" (Quelle: "Die Bundesbahn", Heft 13/1958).

Wurden die Turnuszüge zunächst als Bedarfszüge behandelt, so erklärte

man sie ab Sommerplan 1956 zu Regelzügen; sie fuhren nämlich praktisch über längere Zeiträume – eben in der Reisesaison – an bestimmten oder gar allen Tagen regelmäßig. Die somit vorgehaltenen Fahrplantrassen mußten nur noch an die einzelnen Veranstalter (TOUROPA etc.) vergeben werden. Für den Betriebsdienst erleichterte das die Behandlung der Turnuszüge ganz erheblich.

Normal ausgelastete Turnuszüge bestanden aus zehn Bc-Wagen und einem Speisewagen, die Höchstgeschwindigkeit betrug zwischen 100 und 120 km/h. Fahrtbeginn war meistens am späten Nachmittag oder am frühen Abend, so daß die letzten Zusteigehalte noch vor Mitternacht erreicht werden konnten. Vor der Zielregion wurden – beispielsweise in Treuchtlingen oder Rosenheim – Wagengruppen der aus Dortmund und Hamburg kommenden Züge getauscht, damit zielrein zum Urlaubsort gefahren werden konnte.

Bei einigen Zielen und in weniger gefragten Zeiten war es auch üblich, daß TOUROPA oder SCHARNOW-Hummel ihre Wagen in reguläre Reisezüge der Bundesbahn einstellten, etwa wenn es nach Paris, Port Bou oder zu bestimmten italienischen Zielen ging.

WK

Bozen, Narbonne und Ljubljana angeboten. Die Preise lagen etwas niedriger als bei Fahrten in einem "normalen" Autoreisezug. Aber auch das konnte den TUI-Ferien-Expreß letztlich nicht retten. Pauschalreisen und Automitnahme – irgendwie paßte das ja auch nicht zusammen. Schließlich zog sich die TUI aus dem Bahn-Tourismusgeschäft mit eigenen Fahrzeugen ganz zurück. Anfang 1994 wurden die "Reisewagen" des TUI-Ferien-Expreß an die nieder-



Bild 15: Paßte irgendwie nicht zusammen: Pauschalreisen und Automitnahme – hier D 1528 HOHENSALZBURG nach Düsseldorf mit 110 406 bei Traunstein im Mai 1995. **Abb.:** A. Ritz

ländischen Eisenbahnen verkauft, wo sie im normalen Reisezugverkehr eingesetzt werden. Die drei Treff-Wagen allerdings sollen nun wieder in ihr angestammtes Geschäftsfeld zurückkehren und nach Umbau im neuen DB AG-Touristikzug rollen.

Mit FD-Zügen in den Urlaub

Der Fahrplanwechsel 1983 brachte für den Tourismusverkehr bei der Bundesbahn einige bemerkenswerte Änderungen. Als einziger TEE-Zug verblieb der RHEINGOLD im Angebot. Dieser Zug war schon damals weniger ein Topangebot für Geschäftsreisende als vielmehr ein Zug für wohlhabende ausländische Touristen (weswegen er 1987 sogar auf die Route seines bisherigen Flügelzuges über Heidelberg, Stuttgart und München nach Salzburg umgestellt wurde).

Für "normale" Urlaubsreisende weit interessanter war jedoch die Einführung sogenannter FD-Züge als Ferienzüge. Mit den bis dahin bekannten FD, die als neue "Qualitätszüge" 1923 von der Deutschen Reichsbahn eingeführt und ab 1948 kurzzeitig wiederbelebt worden waren, hatte das 1983 reaktivierte Kürzel FD jedoch wenig zu tun und war obendrein unsinnig: Schließlich sollte es sich ja um Fern-Expreß-Züge handeln, nicht um Fern-D-Züge; denn gerade vom herkömmlichen D-Zug wollte man ja nun abkommen.

Das neue Produkt FD, auch "Die Ferienzüge der Bahn" genannt, wurde zum Sommerfahrplan 1983 mit insgesamt neun Zugpaaren eingeführt. Ausgangsorte von sechs der Züge waren – wie schon bei den damaligen Turnuszügen – Hamburg und Dortmund (KÖNIGSSEE und BERCHTESGADENER LAND nach Berchtesgaden, WÖRTHERSEE nach Klagenfurt, DONAUKURIER nach Wien, BODENSEE nach Konstanz, ALLGÄU nach Oberstdorf). Hinzu kamen drei internationale Verbindungen, nämlich FD MOZART zwischen Wien und Paris, BAVARIA zwischen München und Zürich sowie der namenlose FD 256/257 zwischen Frankfurt/M. und Paris. Die Züge waren also aus schon früher "namentlich bekannten" Zügen hervorgegangen (und existieren noch heute als EC bzw. IC).

Neu waren bessere Anschlüsse untereinander, neu war auch der "Kinderland"-Wagen, der im FD KÖNIGSSEE eingeführt wurde. Schon nach kurzer Zeit wurde das FD-Angebot immer wieder durcheinandergewürfelt. Neue Züge kamen hinzu, andere wurden zu EC/IC aufgewertet. Jedenfalls wurde mit zwölf FD-Paaren im Sommer 1989 der Höchststand erreicht. (Auf die Einzelheiten soll hier nicht näher eingegangen werden; eine detaillierte Beschreibung der zehnjährigen Geschichte des FD-Angebots bietet der Beitrag "Abschied vom FD" in EJ 5/1993.) Einige Worte zu den Fahrzeugen. Von der DB wurden in den FD die damals gängigen Wagen des D-Zug- und IC-Dienstes eingesetzt, also auch noch nicht modernisierte Schnellzugwagen. Für das leibliche Wohl wurden vier Vollspeisewagen und 14 Quick-Pick-Wagen mitgeführt. Für den FD KÖNIGSSEE, der über die Neubaustrecke Hannover – Würzburg geleitet wurde, wurden aus IC-Großraumwagen der 2. Klasse druckdichte "Kinderland"-Wagen gebaut, wie natürlich der ganze KÖNIGSSEE mit modernen, druckdichten Wagen gefahren wurde. Da er zudem (zumeist) komplett in der auch für die FD vorgesehenen Produktfarbe Blau rollte (von den jeweiligen Loks an der Zugspitze abgesehen), hob er sich für einige Zeit von den rot-lichtgrauen IC auf der Schnellfahrstrecke deutlich ab. Das FD-Experiment dauerte nicht lange. Wie erwähnt, wurden schon nach kurzer Zeit erste Züge anderen Kategorien zugeteilt. Und mit insgesamt maximal zwölf Paaren blieb der FD letztlich stets eine "Spit-tergattung" – was bei der DB bekanntermaßen nicht sonderlich beliebt ist. Mit der

»ALPEN-SEE-EXPRESS«

Der wohl namhafteste Touristikzug war der "Alpen-See-Expreß", ins Leben gerufen von der Reisebüro-Fahrgemeinschaft Frankfurt/Main. (Dahinter stand eine Arbeitsgemeinschaft von rund 20 Reisebüros bzw. im Tourismus tätigen Organisationen.) Berühmt geworden ist der Zug nicht wegen eigener Fahrzeuge, sondern weil als "Alpen-See-Expreß" ab 1979 die ehemaligen TEE-Triebzüge der Baureihe 601 zu Ehren kamen; ein entsprechendes Emblem am Speisewagen wies darauf hin.

Allerdings: Die 601 wurden nicht nur für die Reisebüro-Gemeinschaft "Alpen-See-Expreß" im Turnusverkehr eingesetzt, sondern auch für die TUI oder gelegentlich für andere Besteller (für große Kegeltouren beispielsweise). Aber der wohlklingende und ein wenig an alten Glanz erinnernde Titel "Alpen-See-Expreß" verlieh den edlen Zügen noch einen Hauch alter Exklusivität, so daß er sich wohl am besten eingepreßt hat.

Nachdem der Versuch der DB gescheitert war, die für den TEE- und ab 1979 auch für den IC-Verkehr nicht mehr benötigten eleganten Dieseltriebzüge zu verkaufen, hatte man sich für deren Einsatz im Turnusverkehr entschieden. Die rot-beigen Schönheiten wurden entsprechend getestet und schließlich umgebaut. Die Inneneinrichtung wurde modernisiert und das Sitzplatzangebot vergrößert. Während die Abteilwagen unverändert blieben, erhielten die Großraum- und Speisewagen die Sitzplatzeinteilung 2+2; die Barwagen wurden zu Großraumwagen (ebenfalls 2+2) umgebaut. Rein äußerlich, aber nicht weniger markant war eine andere Modifikation: Die Blechkappen mit der IC-Beschriftung sowie die darunter noch vorhandenen erhabenen TEE-Ziffern an der "Nase" der Triebköpfe wurden demontiert und durch aufgespritzte "DB-Kekse" ersetzt; lediglich die als DB-Museumsfahrzeug für die Jubiläumsfeierlichkeiten 1985 wieder aufgemöbelte Garnitur mit den Triebköpfen 601 014 und 601 019 fuhr nun wieder mit den TEE-Zeichen – und tut dies bis heute.

Der reguläre Turnusverkehr mit den 601-Garnituren wurde zum Fahrplan 1979/80 von den traditionellen Turnus-Ausgangsorten Dortmund und Hamburg zu Zielen im Schwarzwald, Bayerischen Wald, im Allgäu, am Bodensee und in Tirol aufgenommen. 13 (der ursprünglich insgesamt 19) Triebköpfe standen dafür noch zur Verfügung. Die vier Gasturbinen-Motorwagen sowie zwei weitere Motorwagen waren nicht mehr für den Turnusverkehr umgerüstet worden. Mitte der achtziger Jahre sank der Einsatz jedoch stark ab. Im Sommerfahrplan 1987 waren schließlich nur noch zwei Garnituren unterwegs. Dann war mit dem Plandienst für die TUI bzw. als "Alpen-See-Expreß" Schluß. Für Sondereinsätze geht allerdings die zehnteilige Museums-garnitur nach wie vor von ihrem heutigen Heimatbetriebshof Hamm aus auf große Reise. Ein dritter Triebkopf (601 008) und ein weiterer Mittelwagen stehen in Reserve.

Kuriosum am Rande: Bekanntlich erst durch die Einführung des zweiklassigen IC-Systems 1979 waren die rein erstklassigen 601 für den Reisebüroverkehr freigeworden. Mit Beginn des Sommerfahrplans 1984 wurden dann die für die TUI als "Urlaubs-Intercity" fahrenden 601 außerhalb der Hauptreisezeit auch für Reisende mit regulären 2.-Klasse-Tickets freigegeben, sofern sich diese Reisenden rechtzeitig eine Platzkarte besorgt hatten; nun gab es also 1.-Klasse-Komfort zum 2.-Klasse-Preis. **WK**

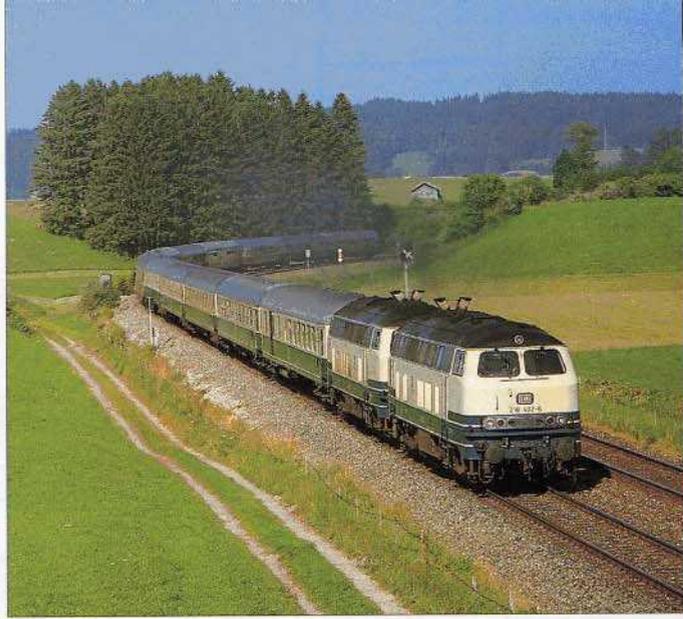


**Bilder 16, 17 und 18
(oben und Mitte):**

„Alpen-See-Expreß“:
Seine Berühmtheit verdankte der bekannteste Touristikzug dem alten Glanz der Ex-TEE-Triebzüge der Baureihe 601 – oben ein Expreß nach Pfronten-Steinach im Allgäu bei Zollhaus-Petersthal (1983); darunter Szene beim Zwischenhalt in Triefenried im Bayerischen Wald (1985) und 601-Doppel bei Hausach im Schwarzwald (1986).

Bild 19: Stammtour:
Einmal pro Woche konnten Urlauber aus dem Norden umsteigefrei mit dem 601 in den Bayerischen Wald reisen – hier zwischen Zwiesel und Grafenau.
Abb.: A. Ritz (16, 17, 19), G. Wagner (18)





Bilder 20 und 21 (oben): Experiment: die Ferienzuggattung FD – links Fern-Expreß KÖNIGSSEE (mit "Kinderland"-Wagen) nahe Fulda (1990), daneben FD ALPENLAND bei Aitrang im Allgäu (1987).

Abb.: W. Klee, A. Ritz

Bilder 22 (rechts) und 23: "Ferien-InterCity": Zuletzt waren Bahnurlauber zumeist aufs IC-System angewiesen. Rechts IC KARWENDEL nach Innsbruck mit 1044 215 bei Klais (1994), unten Zuglaufschild des IC-Zugpaars Hamburg – Ruhpolding.

Abb.: G. Zimmermann (22), Ch. Kirchner



großen "Fahrplanrevolution" anläßlich der Aufnahme des ICE-Verkehrs im Juni 1991 verschwanden die meisten FD wieder, wurden durch IC bzw. IR ersetzt oder entfielen ganz. Übrig blieben nur die FD BAYERISCHER WALD Dortmund – Zwiessel, BODENSEE Dortmund – Konstanz, ALPENLAND Hamburg – Ober-

dorf und KÖNIGSSEE Hamburg – Berchtesgaden. Zwei Jahre darauf, mit Beginn des Jahresfahrplans 1993/94, war das Kürzel FD gänzlich wieder verschwunden. Nicht aber die Züge und ihre Namen: Um noch einmal den KÖNIGSSEE zu erwähnen – er fährt heute als Sonderling zwischen lauter ICE-Zügen auf der Route Hamburg – München als InterCity-Zugpaar

und außerdem als einziger Nicht-ICE über die Schnellfahrstrecke Hannover – Würzburg in voller Länge; heute jedoch in IC-Rot-Lichtgrau und ohne "Kinderland-", dafür mit Gepäckwagen. Ein anderer Ex-FD, der ALPENLAND zwischen Hamburg und Oberstdorf, benutzt auf weiten Teilen als Einzelgänger den gleichen Fahrweg, nun allerdings als "Urlaubs"-InterRegio. Ob IC KARWENDEL Münster – Innsbruck, IC WETTERSTEIN Berlin – Mittenwald oder IR HÖLLENTAL Norddeich – Seeburg, die Reihe der außerhalb des Grundnetzes verkehrenden Züge, die unverkennbar "Ferienzüge" sind, ließe sich fortsetzen. Letztendlich war dem Versuch, den Urlaubsverkehr in das IC-System einzubinden, kein Erfolg vergönnt. Doch schon die Tatsache, daß in immer mehr "normale" IC-Züge für den Fahrrad- und Gepäcktransport die einst so verpönten Packwagen eingestellt werden, zeugt von der Erkenntnis, daß man auf die lange Zeit nicht sehr zuvorkommend bediente Kundengruppe der Touristen doch nicht verzichten kann. Der neue Touristikzug der DB AG ist die logische Konsequenz. **Wolfgang Klee**

Touristik: ZAHLEN UND FAKTEN

Bei Freizeit- und Urlaubsfahrten werden heutzutage die meisten Reisekilometer zurückgelegt. Im Jahre 1992 (aktuellere Daten hat das Bundesverkehrsministerium bislang nicht veröffentlicht) wurden im Urlaubsverkehr – das ist die Summe aller Freizeifahrten mit fünf und mehr Tagen Dauer – in Deutschland 80,8 Mrd Personen-Kilometer zurückgelegt. Davon entfielen 54,3 Mrd auf den motorisierten Individualverkehr (Pkw, Motorrad etc.), 10,7 Mrd auf den Luftverkehr und nur 6,7 Mrd auf die Eisenbahn (Rest vornehmlich Busse). Mit einem Marktanteil von etwa 8% steht die Schiene damit alles andere als gut da. Doch dies soll nach den Vorstellungen des DB AG-Vorstands künftig anders werden.

Während man bei den Freizeifahrten mit dem "Schönen-Wochenende-Ticket" ohne größere Investitionen bereits erstaunliche Erfolge verbuchen konnte, sind für den Bereich Urlaubsreisen aufwendigere Maßnahmen nötig. Hier kann nicht allein über Dumpingpreise verlorenes Terrain zurückerobert werden. Hier sind innovative Produkte gefragt – zum Beispiel eben der neue Touristikzug (siehe rechte Seite). Auf dem Touristiksektor wird künftig aber nicht mehr nur die DB AG selbst als Anbieter in Frage kommen. Im Rahmen der Bahnreform wird es wohl nur eine Frage der Zeit sein, bis auch andere Unternehmen für ihre Züge Trassen beim DB-Geschäftsbereich Netz bestellen. Wie solche Züge aussehen könnten, wird nicht zuletzt vom Erfolg oder Mißerfolg des neuen Touristikzugs der DB AG abhängen. **WK**