

■ Umland

Neue Fahrzeuge für den Brandenburger Regionalverkehr

aus SIGNAL 04-05/2000 (Juni/Juli 2000), Seite 24-25 (Artikel-Nr. 10001915)
IGEB, Abteilung S-Bahn und Regionalverkehr

Am 28. März 2000 gab es im Bahnhof Berlin-Lichtenberg eine Ausstellung moderner Regional-Triebwagen. Man konnte sich einen guten Überblick über die Vielfalt aber auch Uniformität der Triebwagen verschaffen. Die interessantesten Wagen für Ostdeutschland sollen hier kurz vorgestellt werden.

Alle Wagen sind ausgestattet mit Klimaanlage, Zielanzeige, behindertengerechtem WC mit geschlossenem System sowie 1.- und 2.-Klasse-Abteil. Die Sitze sind (wie neuerdings üblich bei der DB) recht hart und für lange Strecken unbequem, also nichts für Fernstrecken.

Daß für die Ausstellung 38 Züge der RB 12 und RB 25 einfach ausfielen (nach unserer Ansicht unnötig - siehe [SIGNAL 3/2000](#)), ist ein bitterer Beigeschmack, der aber offensichtlich vom Besteller toleriert wird.

Baureihe 425/435

Dieser elektrische Triebwagen ist eventuell für den Berliner Tiergartentunnel vorgesehen (Airport-Express). Er ist vierteilig und für eine Geschwindigkeit bis 160 km/h zugelassen. Besonders für Flügelungen ist er geeignet. Geplant ist auch die zweiteilige Variante mit ähnlicher Ausstattung, die dann als BR 426 auftritt.

Baureihe 612

Dieser Neigetechnik-Zug ist der Nachfolger des »Pendolino"-Pannenzuges, jetzt mit Fiat-Neigetechnik der 2. Generation. Die Auslieferung hat begonnen, er ist aber noch nicht fahrplanmäßig im Einsatz. Anwendungsgebiete sind die Gebirgsstrecken in Thüringen und Sachsen. Der zweiteilige Diesel-Triebwagen schafft 160 km/h auf kurvigen Strecken. Wie alle Neigetechnik-Züge ist er hochflurig.

Baureihe 642

Der zweiteilige »Desiro" von Siemens/Duewag wird dieselmechanisch angetrieben und fährt bis zu einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h.

Die DB hat 151 Stück von dieser Baureihe bestellt, und sie sollen noch 2000 zum Einsatz gelangen. Auch andere Bahngesellschaften wollen ihn einsetzen, zum Beispiel die Vogtlandbahn, die griechische und slowenische Bahn (elektrische Ausführung).

Bemerkenswert bei diesem Fahrzeug ist die unter dem Frontfenster angebrachte Fahrzielanzeige, die damit sehr gut lesbar ist.

In der Mitte gibt es ein Niederflur-Abteil, an den Wagenenden führen drei Stufen hinauf. Es gibt 123 Sitze und ein großes Gepäckabteil.



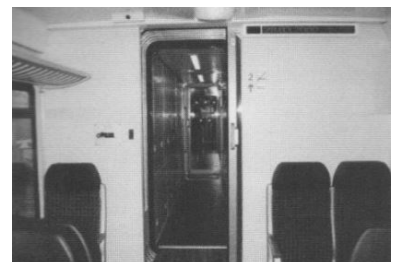
BR 425/435 (Foto: Kai-Uwe Zhiessenhusen)



BR 612 (Foto: Alexander Frenzel)



BR 642 (Foto: Alexander Frenzel)



Durch einen schmalen Gang ohne Fenster und Sitze kann man den Motor-Wagen durchqueren und zum anderen Fahrgastraum gelangen. Die Idee des Lok-Steuerwagen-Zuges wurde beim 646er in einer Einheit zusammengefaßt. (Foto: Kai-Uwe Thiessenhusen)



Außenansicht der BR 646/946. Am linken Bildrand ist das Motorteil zu erkennen. (Foto: Kai-Uwe Thiessenhusen)

Baureihe 646/946

Der neue »Nebenbahn-Retter" für Brandenburg: der klassische Regionaltriebwagen für Nebenstrecken.

Die DB Regio Berlin/Brandenburg hat 30 Stück von diesem »GTW2/6" bei Bombardier/DWA/Adtranz bestellt. Die ersten sollten im Sommer 2000 auf dem Prignitz-Express fahren. Dann werden sie die Nebenstrecken in Brandenburg bedienen. Die Usedomer Bäderbahn (UBB) hat 14 Wagen bestellt. In Südwestdeutschland sind solche Wagen im Einsatz. Der Zug schafft 120 km/h, wiegt 69,2 Tonnen und ist 38,7 Meter lang. Er hat 108 Sitz- und 107 Stehplätze. Der Wagenfußboden ist zum Teil niederflurig. Die brandenburger Ausstattung ist mit 1. und 2. Klasse und WC vorgesehen (ca. 3,1 Mio DM pro Stück), die UBB hat nur die 2. Klasse bestellt.

Charakteristisch ist das Diesel-Motor-Modul in der Mitte des dreiteiligen Zuges. Somit sind die Fahrgastwagen motorlos und entsprechend ruhig und vibrations frei.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001915>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten