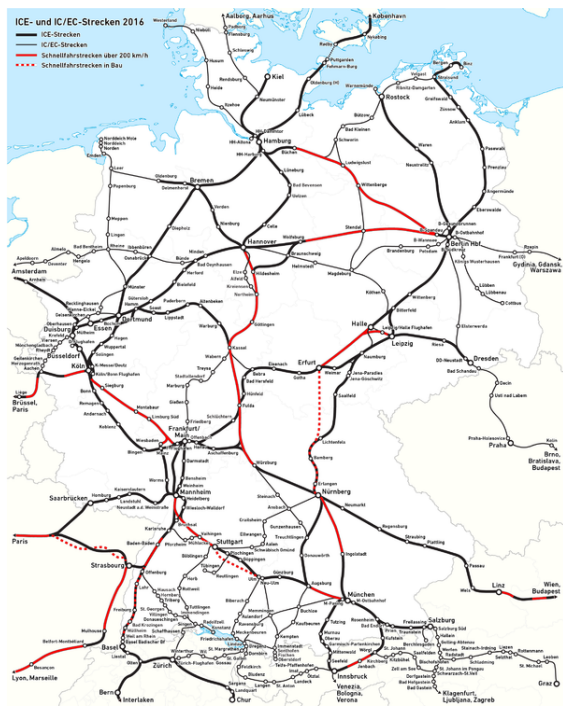


Intercity (Deutschland)



Ehemaliges Logo der Intercitys in Deutschland (1971–1991)



IC- und ICE-Streckennetz von Deutschland



Ein Intercity der Deutschen Bahn

Der **Intercity** (kurz *IC*, frühere Schreibweise *InterCity*)



Steuerwagen eines Intercity der Deutschen Bahn

ist eine auch international verwendete **Zuggattung** des Fernverkehrs, die in Deutschland unterhalb des Intercity-Express positioniert ist.

In Deutschland wird der Intercity innerhalb der Deutschen Bahn AG durch die *DB Fernverkehr AG* mit Sitz in Frankfurt am Main betrieben. Er verkehrt fast ausschließlich auf innerdeutschen Routen, sein Pendant für den grenzüberschreitenden Verkehr ist der EuroCity.

1 Geschichte

1.1 Erste-Klasse-Angebot im Zwei-Stunden-Takt ab 1971

Der Intercity-Verkehr der Deutschen Bundesbahn wurde am 26. September 1971 aufgenommen. Die Schreibweise^[1] war von Anfang an unterschiedlich. So kündigte eine Werbeseite im Sommerkursbuch 1971 an: „InterCity-Züge: Deutschland im 2 Stunden Takt – Intercity-Züge fahren vom 26. September 1971 an“.^[2]

Die IC-Züge lösten 1971 die langjährige Gattung Fernschnellzug (F) ab und fuhren im Gegensatz zu diesem in einem Taktfahrplan mit sogenannten „Systemhalten“ auf vier Linien (siehe Streckennetz 1971), welche die wichtigsten Wirtschaftszentren der damaligen Bundesrepublik Deutschland (Hamburg, Hannover, Rhein/Ruhr, Rhein/Main, Rhein/Neckar und München) und Basel miteinander verbanden. „Systemhalt“ bedeutet dabei, dass an diesem Bahnhof jeder Zug dieser Linie einen planmäßigen Halt hatte. Dabei waren die Fahrpläne von Beginn an so gestaltet, dass in fünf wichti-



Das deutsche Intercity-Netz sieht bahnsteiggleiche Anschlüsse in Knotenbahnhöfen vor, hier Köln Hbf, 1980: links IC 625 „Meistersinger“ (Hannover – Wuppertal – Wiesbaden – München), rechts IC 109 „Rheinpfel“ (Hamburg – Duisburg – Mainz – Basel).

gen Knotenbahnhöfen jeweils zwei Züge verschiedener Linien gleichzeitig am selben Bahnsteig gegenüberstanden und so Umsteigeverbindungen mit minimalem Zeitaufwand, aber größtmöglicher Anschlusssicherheit boten. In den genannten Bahnhöfen warteten die IC-Züge im Verspätungsfalle in der Regel bis zu 10 Minuten aufeinander (sogenannte *IC-Korrespondenz-Anschlüsse*). Nach Angaben der DB war das Intercity-System das erste Fernzug-System der Welt, das in einem regelmäßigen Zwei-Stunden-Takt verkehrte.^[3]

Zu den weiteren Komfortmerkmalen zählten auch größere, klimatisierte Abteile und höhere Geschwindigkeiten. Nachdem zur Bremsung der Konjunktur der Haushalt für den Oberbau reduziert wurde und zugleich der Verkehr zunahm, konnten die Intercity-Züge zunächst nicht mit der angestrebten Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h verkehren.^[3] Erst 1978 standen über 100 Kilometer *Ausbaustrecken* zur Verfügung, die mit 200 km/h befahrbar waren, während die dafür notwendigen Lokomotiven bereits Jahre zuvor vorhanden waren. Der Intercity unterlag einer besonderen *Betriebsüberwachung für den Intercity-Verkehr (Bü-IC)* bei der neu geschaffenen *Zentralen Transportleitung*.^[4] Der Intercity-Verkehr mit 200 km/h erforderte bis zum Mai 1991 Ausnahmegenehmigungen von der *Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung*, die bis dahin lediglich Höchstgeschwindigkeiten der Personenzüge bis 160 km/h vorsah.^[5]

Innerhalb von drei Monaten nach Einführung der Intercity nahm die Zahl der Reisenden im Fernverkehr um 40 Prozent zu, während im gleichen Zeitraum zehn Prozent weniger Reisende im D-Zug unterwegs waren.^[6] Die Einführung der Züge wurde von einer Werbekampagne unter dem Motto *Intelligenter Reisen* begleitet.

Anfangs handelte es sich um Züge, die nur Wagen der ersten Klasse sowie einen Speisewagen führten und im Zwei-Stunden-Takt verkehrten. Hierbei waren die (ebenfalls rein erstklassigen) TEE-Züge auf den betreffen-

den Strecken in den IC-Takt integriert. Damit wurde eine Überlegung verwirklicht, die eine 1967 eingesetzte Arbeitsgruppe zur Weiterentwicklung des bestehenden Fernzugnetzes ausgearbeitet hatte. Diese Gruppe hat vermutlich auch den Begriff *Intercity* erstmals geprägt, in jedem Fall wurden zum Winterfahrplan am 29. September 1968 sechs neue F-Zug-Paare eingeführt und neben ihrem üblichen Namen zusätzlich (auch im Kursbuch) mit *Intercity A bis F* bezeichnet. Vier davon verkehrten mit TEE-Triebwagen der *Baureihe 601*, deren TEE-Emblem hierzu durch ein „Intercity“-Schild ersetzt wurde; die Zugpaare A und C verkehrten lokbespannt. Die Zusatzbezeichnung „Intercity“ wurde bereits zum Sommerfahrplan am 1. Juni 1969 wieder aufgegeben^[7], zumal diese Zugpaare auch kein zusammenhängendes Netz und erst recht keinen Taktfahrplan bildeten.

Schon bald nach der Einführung 1971 zeigte sich, dass dieses erstklassige Zugangebot im Zwei-Stunden-Takt, welches sich eher an einen begrenzten Kundenkreis (überwiegend Geschäftsreisende) wandte, nicht zu halten war, da dieser immer mehr zum Flugzeug wechselte. Auch das 1973 eingeführte Intercity-Ergänzungsnetz aus *DC-Zügen* half hier nicht viel, zumal es selber nicht von Erfolg gekrönt war. Besonders als die DB 1974 im Fernverkehr Verluste verbuchen musste, wurden Alternativen gesucht. Daher wurde eine Arbeitsgruppe eingesetzt, die neue Lösungsmöglichkeiten erarbeiten sollte und direkt dem Vorstand unterstand. Es wurde erkannt, dass der Zweiklassigkeit des Systems die Zukunft gehören könnte. Untersuchungen dieser Arbeitsgruppe ergaben, dass 80 Prozent aller Fernreisenden sich auf den vier Linien des bisherigen IC-Netzes bewegten, das aber nur 21 Prozent des gesamten Fernzug-Netzes umfasste. Diese Gruppe galt es für ein neues Angebot zu gewinnen. Nach erheblichen Widerständen aus dem Betriebsdienst, ein Exklusivangebot für eine gehobene Klientel aufzugeben, was einigen Kreisen zu weitgehend erschien, wurde am 4. Oktober 1977 vom DB-Vorstand beschlossen, die Intercity-Züge künftig generell zweiklassig und im Stundentakt anzubieten.^[8]

Die ersten doppelklassigen IC-Züge fuhren bereits ab 1976 auf der weniger aufkommensstarken Linie Bremen – München. Es handelte sich aber nur um einzelne Züge, deren Auslastung in der ersten Klasse unbefriedigend war und die daher zum Streichkandidaten wurden, was jedoch das Konzept eines jederzeit und überall verfügbaren Netzes zerstört hätte. Dieser Versuch führte endgültig zu der Erkenntnis, dass die Zukunft des IC im zweiklassigen System liegen könnte. Vor der generellen Einführung des neuen IC-Systems erfolgte zuvor ab dem Sommerfahrplan 1978 ein Test auf der Strecke Hamburg – Köln mit IC-Zügen erster und zweiter Klasse in einem angenehmen Stunden-Takt.



IC 515 „Senator“ (Hamburg – München) auf der Linken Rhein-strecke am Bank-Tunnel gegenüber der Loreley mit neuen klimatisierten 2.-Klasse-Großraumwagen (1984)

1.2 Zweiklassiges Netz im Stundentakt ab 1979

Zum Beginn des Sommerfahrplans am 27. Mai 1979 wurde das Programm IC '79 mit den Slogans „Jede Stunde, jede Klasse“ und „nur die Straßenbahn fährt öfter“ in allen Zügen auch mit Wagen der zweiten Wagenklasse eingeführt und der Takt auf einen exakten Stundenrhythmus verdoppelt. Allerdings verschwanden dafür auf den IC-Strecken insbesondere zu den Fahrplanwechseln 1979 und 1985 eine ganze Reihe der bisherigen tagsüber verkehrenden D-Züge. Vom wachsenden IC-Netz weitgehend unbeeinflusst blieben hingegen die als **Nachtzüge** verkehrenden D-Züge; deren Anzahl ging erst später zurück. Während D-Züge mit Fahrkarten über 50 Kilometern zuschlagfrei benutzbar waren, wurde bei IC-Zügen von 1971 bis 1991 unabhängig von Fahrkarte und im IC zurückgelegter Strecke ein pauschaler Zuschlag erhoben. In der 2. Klasse betrug er über viele Jahre hinweg 5 DM.

Für IC '79 wurde konsequent alles unternommen, um die Reisezeiten zu verkürzen. Neben dem sukzessiven Ausbau der Strecken für eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h wurde seitens der Züge weitestgehend auf **Kurswagen** und das damit verbundene zeitaufwändige Kuppeln und Rangieren verzichtet. Andererseits wurden Regionen, deren Fahrgastaufkommen für einen Stundentakt nicht ausreichte, dennoch mit einzelnen aus dem Kernnetz heraus weitergeführten IC-Zügen umsteigefrei angebunden, beispielsweise Kopenhagen, Amsterdam, Aachen, Saarbrücken, Garmisch-Partenkirchen, Wien, Genf und Mailand. Anfangs wurden diese Einzelzüge auf den Abschnitten außerhalb Deutschlands als D-Züge klassifiziert.

Um die Aufenthaltszeiten in den Unterwegsbahnhöfen zu minimieren, führten IC-Züge – von wenigen Ausnahmen abgesehen – im Gegensatz zu den herkömmlichen D-Zügen weder **Gepäckwagen** noch **Bahnpostwagen**, wodurch es kein zeitraubendes Ladegeschäft mehr während der knapp bemessenen Halte gab. (In Gepäckwagen wurde damals Reisegepäck befördert, das die Fahrgäste ge-

gen Entgelt per Bahn an ihren Zielort verschickt hatten; es wurde von Bahnpersonal umgeladen. In Postwagen wurden Briefe und Pakete befördert; während der Unterwegshalte wurden diese ebenfalls ein- und ausgeladen.) Außerdem wurden 1979 auf allen IC-Bahnsteigen weiße Leuchtwürfel mit großen Kennbuchstaben A bis (zunächst) E im Abstand von 53 Metern (zwei Wagenlängen) aufgestellt, um den Reisenden ein möglichst schnelles Einsteigen ohne lange Suche des reservierten Wagens zu ermöglichen. Zuvor standen hierzu allein die **Wagenstandanzeiger**-Infovitriten zur Verfügung; eine exakte Positionsbestimmung eines Wagens auf dem Bahnsteig war dem Fahrgast damit nicht möglich gewesen.

Waren im 1978er-Test die Wagen der ersten Klasse am südlichen Zugende eingereiht, wurde auf Wunsch der SBB die Wagenreihung so geändert, dass sich zwischen Hamburg-Köln und Basel die Wagen der ersten Klasse am nördlichen Zugende befanden (in Basel SBB müssen Züge aus Deutschland immer die Fahrtrichtung ändern). Auf diese Weise standen die Wagen der ersten Klasse bei Ankunft im Kopfbahnhof Zürich HB am Bahnsteigende/Querbahnsteig. Dies war ein Zugeständnis der DB an die SBB, damit letztere der Führung von IC-Zügen auf ihren Gleisen zustimmen. Damit wurde jedoch in Kauf genommen, dass sich die Wagen der ersten Klasse in den Kopfbahnhöfen von Frankfurt am Main oder München nicht am Querbahnsteig, sondern „weit draußen“ befanden.

Neben dem Taktfahrplan zeichnete sich das IC-Netz von Anfang an dadurch aus, dass der Reisende in den Verknüpfungsbahnhöfen Hannover Hbf, Dortmund Hbf, Köln Hbf, Mannheim Hbf und Würzburg Hbf durch Korrespondenzhalte die Möglichkeit hatte, am gleichen Bahnsteig von einer Linie in den Zug der anderen Linie zu wechseln. Aus der Netzkonfiguration ergab sich, dass sich ab 1979 in allen Korrespondenzbahnhöfen die Wagen der ersten und zweiten Klasse an den Bahnsteigen jeweils gegenüberstanden, wodurch die Umsteigezeiten von IC zu IC minimiert werden konnten.

Da aber noch befürchtet wurde, dass die bisherigen Erste-Klasse-Reisenden die neuen Züge meiden könnten, wurden nicht nur in den IC-Zügen erste und zweite Klasse streng getrennt (verbunden durch den dazwischen eingereihten Speisewagen), sondern auch insgesamt sieben rein erstklassige TEE-Zugläufe neu in das Zugangebot aufgenommen, welche auf wichtigen Strecken zeitlich vor den eigentlichen Taktzügen verkehrten. Später wurden diese Züge aber mangels Nachfrage wieder aufgegeben – das Potential für ein eigenes Premium-Angebot parallel zu den sich etablierenden doppelklassigen IC erwies sich als zu gering (vgl. **Trans-Europ-Express**); 1987 wurde in Deutschland der letzte TEE eingestellt.

Bereits 1985 (siehe **Streckennetz 1985**) wurde das IC-Netz von vier auf fünf Linien erweitert, so dass zwischen Rhein/Ruhr und Rhein/Main nun drei statt zwei Züge pro Stunde und Richtung verkehrten. Damit soll-



Bei der Eröffnung der ersten bedeutenden Nachkriegs-Neubaustrecke Fulda – Würzburg 1988 kamen die neuesten Fahrzeuge zum Einsatz: Lok der Baureihe 120 mit IC-Wagen im sogenannten Produktfarben-Design

ten Überbesetzungen der Züge auf dem relativ kurzen, aber stark nachgefragten Abschnitt zwischen diesen beiden zentralen Ballungsräumen vermieden oder wenigstens gemindert werden. Eine weitere markante Umstrukturierung erfolgte 1988, als der erste längere Neubaustrecken-Abschnitt Fulda – Würzburg in Betrieb ging (siehe Streckennetz 1988).

1.3 Ablösung als Top-Angebot durch den ICE ab 1991

Kurz nach der Deutschen Wiedervereinigung 1990 gingen zum 2. Juni 1991 nach zwei Jahrzehnten Planungs- und Bautätigkeit die lange erwarteten neuen Schnellfahrstrecken Hannover – Fulda und Mannheim – Stuttgart in Betrieb. Mit der gleichzeitigen Aufnahme des Schnellverkehrs mit ICE-Zügen wurden neue IC-Linien eingerichtet und die Linie Hamburg – Göttingen – Mannheim – München von IC- auf ICE-Züge umgestellt (und dadurch beschleunigt, siehe Streckennetz 1991); in den folgenden Jahren wurden weitere Linien neu geschaffen und/oder auf ICE umgestellt. Allerdings werden einige Strecken heute wieder konkurrierend bedient, da nach der Einstellung der Interregio-Züge (IR) einige der ehemaligen IR-Linien zu IC-Linien „aufgewertet“ wurden. So verkehren auf der Relation Rhein/Ruhr – Rhein/Main ICE-Züge meist über die Schnellfahrstrecke durch den Westerwald, während IC/EC die Verbindung via Koblenz und entlang des Rheins befahren; der Reisezeitunterschied beträgt etwa eine Stunde.

Im Jahr 2000 erbrachten die EC/IC-Züge eine Beförderungsleistung von 11,3 Milliarden Personenkilometern (Pkm); 0,6 Milliarden Pkm weniger als im Vorjahr.^[9]

Im Oktober 2001 begann eine umfassende Modernisierung des Wagenparks: Am 14. März 2002 wurde ein erster erneuerter IC/EC-Wagen vorgestellt. Insgesamt wurden 200 Millionen Euro investiert, um die 1198 Fahrzeuge der insgesamt rund 1750 IC/EC-Wagen umfassenden Flotte für wenigstens zehn weitere Betriebsjahre zu

ertüchtigen.^[10] Im Sommer 2012 begann ein weiteres *Re-design*-Programm, bei dem ein Großteil der IC-Wagen neue Sitze und weitere Detailmodernisierungen erhält.^[11]

Rangierten IC-Züge früher an der Spitze des nationalen Bahnverkehrs, sind sie heute hinsichtlich Komfort, Service und Reisezeiten unterhalb der ICE-Züge einzuordnen. So finden sich seit Abstellung der DB-Intercity-Bordrestaurantwagen *Bordrestaurants* nur noch in einzelnen Zügen, die mit Wagenmaterial ausländischer Eisenbahngesellschaften betrieben werden, ansonsten gibt es meist lediglich einen Bordbistro-Wagen mit gegenüber einem vollwertigen Bordrestaurant eingeschränktem Service. Die IC-Züge der Linie 61 (Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg) verkehren seit dem Fahrplanwechsel im Juni 2011 gänzlich ohne gastronomischen Service, nachdem der nach Wegfall der Bordbistros im Dezember 2010^[12] als „Ersatz“ eingeführte *Snack-Caddy-Service* ebenfalls eingestellt wurde. Zudem halten die IC-Züge auf Strecken mit konkurrierendem ICE-Verkehr bisweilen öfter oder verkehren über andere (meist langsamere) Strecken. Auch werden immer wieder ehemalige Interregio-Wagen mit geringerem Komfort eingesetzt, insbesondere sind nicht immer alle Wagen eines Zuges klimatisiert. Während in der zweiten Klasse hauptsächlich Großraumwagen eingesetzt werden, sind in der ersten Klasse vielfach entweder nur Abteilwagen oder nur Großraumwagen anzutreffen.

1.4 Geplante Weiterentwicklung

Am 18. März 2015 gab die Deutsche Bahn unter dem Titel „Mehr Bahn für Metropolen und Regionen – Die größte Kundenoffensive in der Geschichte des DB Fernverkehrs“ ihr Zukunftskonzept für den Schienenfernverkehr bis 2030 bekannt. Nach diesem Konzept soll das Kernnetz des Fernverkehrs ausschließlich durch den *Intercity-Express* bzw. vergleichbare Produkte der Bahnen der Nachbarstaaten (zum Beispiel *TGV* und *Railjet*) bedient werden. Die Zuggattung Intercity soll hingegen weitere Strecken in der Fläche bedienen und Direktverbindungen aus Mittelzentren ermöglichen. Auch Strecken, auf denen bisher kein Fernverkehr angeboten wurde, soll in das neue Intercity-Netz integriert werden und so für fast alle Städte mit mehr als 100.000 Einwohnern einen Anschluss an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn ermöglichen. Alle Intercity-Linien sollen (mit Ausnahme einzelner Strecken mit überwiegend touristischer Bedeutung) im 2-Stunden-Takt bedient werden.

Um die Ziele des Konzeptes zu ermöglichen, wird eine stärkere Tarifintegration Fern-/Nahverkehr angestrebt. Dies wird zum Beispiel zwischen Stuttgart und Singen bereits umgesetzt, für die Anerkennung von Nahverkehrsfahrkarten ab Dezember 2017 erhält die Deutsche Bahn einen finanziellen Ausgleich für die Mindereinnahmen vom Land Baden-Württemberg. Im Gegenzug entfällt für das Bundesland der Bedarf, auf dieser Strecke einen Regionalexpress zu bestellen.^[13] Daneben sollen im neuen

Intercity-Netz ausschließlich Doppelstockzüge eingesetzt werden, die über nur noch „einfache Bordgastronomie“, also keine Bordbistros mehr verfügen sollen.^[14]

2 Fahrzeugeinsatz

2.1 Ursprünglicher Wageneinsatz



1. Klasse-Großraumwagen im IC 783 „Ernst Barlach“ (Juli 1989)



Intercity-Wagengarnitur mit Lok BR 103 der DB in orientrot/pastellviolett in Karlsruhe (August 1995)

Ab 1971 wurden die vormals in TEE-Zügen verwendeten Rheingold-Wagen nunmehr im IC-Dienst eingesetzt. Dies waren 99 klimatisierte erstklassige Großraumwagen mit 48 Plätzen, Typ Apmh-62 (Apmz¹²¹), und 266 Abteilwagen Avmh-62 (Avmz¹¹¹) mit nur neun Abteilen mit den Baujahren 1962 bis 1975. Die letzte Lieferserie von 1975 der Avmz-Wagen war bis zum Umbau auf Drehfältüren bis zur Jahrhundertwende mit Schwenkschiebetüren ausgestattet.

Als Verstärker waren bis zur Lieferung von 100 Eurofima-Abteilwagen der ersten Klasse im Jahr 1977 blaue Schnellzugwagen des Typs Am²⁰³ des vorhergehenden F-Zugnetzes erforderlich. Ab 1975 kam ein neuartiger Großraumwagen des Typs Apmz¹²² mit leicht veränderten Fenstern und ebenfalls neuen Schwenkschiebetüren (wie bei den Avmz) und nun 51 Plätzen hin-



Intercity der DB in verkehrsrot (alte Lackierung) bei Durchfahrt durch den Bahnhof Großkugel (2000)

zu. Viele der ehemaligen TEE-Wagen sind noch im IC-Einsatz zu finden.

Zwischenzeitlich planten aber fünf europäische Eisenbahnverwaltungen die gemeinsame Bestellung neuer Standardwagen, die in den Abmessungen den bisherigen IC-Wagen entsprachen. Diese Wagen wurden von der Eurofima finanziert. Nach ersten Prototypen 1972 und 1974 kamen ab 1976 europaweit 500 Wagen der Typen A9 (erste Klasse mit neun Abteilen) und B11 (zweite Klasse mit elf Abteilen) in die Produktion, wovon die DB 100 Wagen als Avmz²⁰⁷ (heute Avmz¹⁰⁸) im TEE-Anstrich als IC-Wagen einstellte. Nach Umbau der meisten Wagen auf druckdichte Ausführung wurden diese als Avmz¹⁰⁷ eingereiht.

Zu den im IC-Verkehr eingesetzten Wagen gehören auch Speisewagen der Bauarten WRmz¹³², WRmz¹³⁵, der Quick-Pick-Wagen WRbumz¹³⁹ und die Halbspeisewagen der Typen ARmz²¹¹, ARmz²¹⁷ und ARmz²¹⁸. Später wurden aus QuickPick umgebaute druckdichte BordRestaurant-Wagen des Typs WRmz¹³⁷ sowie ab 1991 DR-Wagen Bauart WRm¹³⁰ ebenfalls in IC-Zügen verwendet.

Mit der Einführung von IC-Zügen erster und zweiter Klasse ab 1976 bestand der A-Block in der Regel aus drei Wagen erster Klasse, der B-Block aus bis zu sieben ebenso für 200 km/h umgerüsteten Schnellzugwagen des Typs Bm²³⁴, die zur Unterscheidung von den bisherigen Wagen ab 1979 als Bm²³⁵ bezeichnet wurden. Bis 1985 konnten auf der IC-Linie 1 (Hamburg – Rhein/Ruhr – München) bis zu vier Erste-Klasse-Wagen in einem Zug beobachtet werden. Auf der Linie 4 (Bremen – Hannover – München) kamen dagegen meist kürzere Zuggarnituren mit nur zwei Erste- und fünf bis sechs Zweite-Klasse-Wagen zum Einsatz. Anfang der 1980er-Jahre weist eine Statistik über die damals 150 IC-Züge als häufigste Konfigurationen aus:^[15]

- 33 Züge: 6 Wagen 2. Klasse / Speisewagen / 3 Wa-

gen 1. Klasse

- 29 Züge: 7 Wagen 2. Klasse / Speisewagen / 3 Wagen 1. Klasse
- 24 Züge: 7 Wagen 2. Klasse / Speisewagen / 4 Wagen 1. Klasse

Schnell wurde aber der Komfortunterschied der DB-IC-Wagen in der zweiten Klasse zu den Wagen der europäischen Nachbar-Bahnverwaltungen klar, die auch für den Zweite-Klasse-Teil klimatisiertes Material einsetzen, wie den Eurofima B11-Wagen oder den französischen Corail-Großraum- und Abteilwagen. Auf der Basis der Eurofima-Wagen wurde für den IC-Verkehr nunmehr ein Zweite-Klasse-Großraumwagen entwickelt, der die Typenbezeichnung Bpmz trug. Die Bauartennummern reichten wegen unterschiedlicher Ausstattungen von 291 bis 296. In den Baugrundsätzen entspricht dieses Fahrzeug den Eurofima-Wagen. Aufgrund nicht nachlassender Kundennachfrage wurden ab 1987 auch neue gemischte Großraum-/Abteilwagen des Typs Bvmz¹⁸⁵ angeschafft, die nur insgesamt fünf echte Abteile aufwiesen, neben einem Großraumabteil mit 34 Plätzen in der Mitte des Wagens, das aus sechs „Quasi-Abteilen“ mit vier Plätzen und zwei Sitzplätzen gegenüber dem Gang gebildet wurde. Diese Wagen wurden bereits ab Werk druckertüchtigt.

Nach Ausdehnung des IC-Netzes auf die neuen Bundesländer ab 1990 wurden dort Zugsets mit zwei Erste-Klasse-Wagen, dem Zugrestaurant, drei Abteil- und zwei Großraumwagen zum Standard. Da das vorhandene Wagenmaterial der Deutschen Reichsbahn den gestiegenen Erwartungen der Kunden nicht gerecht werden konnte, wurden 112 Abteilwagen der Bauart Bmz²³⁶ beschafft, die aus den UIC-Z-Wagen der Halberstädter Bauart abgeleitet wurden. Somit verfügte die DR über Wagen mit je elf Abteilen, die zwar nicht klimatisiert waren, aber nun stoffbezogene Polster besaßen und dem damaligen Farbgeschmack entsprachen. Während die (klimatisierten) Erste-Klasse-Wagen und die Großraumwagen der Zweiten Klasse von der Bundesbahn gestellt wurden, konnte die DR noch ihre nichtklimatisierten Speisewagen WRm (Baujahr 1984) einsetzen.

In einzelnen IC-Zügen, besonders in den Tagesrandlagen, wurden Bahnpostwagen für die Bundespost oder Gepäckwagen für den DB-eigenen Expressgutverkehr mitgeführt (Beispiel-Züge siehe unter Post InterCity). Diese wurden extra für diesen Einsatz für die Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h ertüchtigt. Der Bahnpostverkehr in IC-Zügen endete 1997.

Wendezüge wurden erstmals Ende der 1980er Jahre im Intercityverkehr eingesetzt, hierbei handelte es sich um umgebaute Nahverkehrswagen. Diese hatten eine den übrigen Intercitywagen entsprechende Großraumbestuhlung erhalten und dienten insbesondere der Anbindung Wiesbadens an das Intercity-Netz. Die Wagen stellten



Regionalschnelltriebwagen der Baureihe 612 im IC-Einsatz zwischen Nürnberg und Dresden (Juni 2004)

Splittergattungen im Intercityverkehr dar und wurden bis 1998 ausgemustert.

Ein eher ungewöhnliches Bild war ab Ende 2003 für einige Monate auf der Strecke Nürnberg–Dresden zu sehen: Nachdem die Züge der ICE TD nach zahlreichen Problemen vorerst ausgemustert wurden, sind einige Zügeinheiten der Baureihe 612 mit einer Fernverkehrs-Lackierung versehen worden und bedienten die ehemalige ICE-Strecke mit der BR 612 als IC-Züge. Jedoch konnten die für den Nahverkehr konzipierten Züge, hauptsächlich wegen der Ausstattung, dem IC-Standard nicht gerecht werden. Im August 2004 wurden sie durch lokbespannte Züge ersetzt, und seit Dezember 2006 verkehren auf der Sachsen-Franken-Magistrale keine ICs mehr. Ersatzweise betrieb die DB Regio auf dieser Strecke bis Dezember 2014 den IRE Franken-Sachsen-Express im Auftrag der DB Fernverkehr – allerdings wieder mit Triebwagen der Baureihe 612.

Ab 2004 wurden die beiden Zuggarnituren des inzwischen eingestellten luxuriösen Metropolitan-Zuges aus den 1990er Jahren auf das aktuelle IC-Design umlackiert, als IC- oder ICE-Züge in einem eigenen Umlauf eingesetzt. Seit 2009 verkehren die Metropolitan-Züge planmäßig ausschließlich als ICE.^[16]

2.2 Heutiger Wageneinsatz

Siehe auch Tabelle ganz unten.

2.2.1 Einstöckige Reisezugwagen

Auch heute setzt die DB für ihre IC-Züge verschiedene Wagentypen ein. Der klassische IC besteht aus Abteil- und Großraumwagen beider Wagenklassen, letztere für die zweite Klasse erst ab ca. 1981. In der ersten Wagenklasse werden ausschließlich klimatisierte Wagen eingesetzt. Mit der Neulieferung von klimatisierten Großraumwagen der Eurofima-Bauart Bpmz überwiegt seit Mitte



DB-Intercity mit einer für das französische Netz geeigneten Mehrsystem-E-Lok der Baureihe 181.2 auf der Moselstrecke in Wittlich Hbf

der 1980er Jahre der Anteil von Wagen mit Klimaanlage auch in der zweiten Klasse, seit Ende der 80er Jahre gibt es mit den Bvmz¹⁸⁵ auch klimatisierte Abteilwagen in der Zweiten Wagenklasse.



DB-Intercity-Steuerwagen, Gattung Bpmbdzf in Stralsund Hbf

Die positiven Erfahrungen beim Einsatz von Steuerwagen in Kopf- und Endbahnhöfen bei den Interregio-Zügen ab 1995 führten dazu, dass ab 1996 auch für Intercity-Züge Steuerwagen beschafft wurden. Diese wurden – wie auch beim Interregio – aus ehemaligen Reichsbahn-Schnellzugwagen der Bauart Halberstadt umgebaut. Hier sind zwei Bauarten zu unterscheiden:

- Bimdzf²⁶⁹: Diese Wagen entsprechen weitgehend den für den Interregioverkehr (Kennbuchstabe „i“) gebauten Steuerwagen. Seit Einstellung des Interregio-Verkehrs werden auch die Interregio-Steuerwagen umlackiert in Intercity-Zügen eingesetzt. Diese Wagen besitzen keine Klimaanlage.
- Bpmbdzf²⁹⁷: Diese Wagen sind als Großraumwagen (Kennbuchstabe „p“) mit behindertengerechter Zusatzausstattung (Kennbuchstabe „b“) konzipiert. Sie entsprechen im Fahrgastraum weitgehend den Bpmz-Großraumwagen und sind ebenso wie diese Wagen klimatisiert.

Alle Steuerwagen verfügen über Abteile zum Transport von Fahrrädern (Kennbuchstabe „d“).

Die nichtklimatisierten Zweite-Klasse-Abteilwagen der Bauarten Bm²³⁵ und Bmz/Bomz²³⁶ werden nicht mehr eingesetzt. Anstelle dessen sind die aus den Vorgängerbauarten entstandenen Interregio-Umbauten der Typen Bimz noch häufig anzutreffen. Verstärkerwagen sind in der Regel ehemalige Interregio-Wagen, teilweise wird jedoch auch die komplette zweite Wagenklasse aus diesen Wagen gebildet. Befindet sich kein Steuerwagen im Zug, so ist stattdessen meist ein Bimdz eingestellt, sodass heute in fast allen IC die Mitnahme von Fahrrädern möglich ist.



Noch nicht modernisiertes BordBistro

Die kostenintensiv zu bewirtschaftenden Speisewagen aller Typen wurden weitgehend durch die günstiger zu betreibenden BordBistros (ARKimbz) der früheren Interregios ersetzt. Nur noch in wenigen IC-Zügen sowie in einigen von der DB gestellten EC-Zügen sind noch Speisewagen („BordRestaurants“) der heutigen Bauart WRmz¹³⁴ zu finden. In einzelnen IC-Garnituren werden jedoch auch Wagen der Bauart WRmkz, einem vom Restaurant zum Bistro umgebauten Speisewagen sowie Wagen der Bauart Bvmkz, einem Abteilwagen mit Küchenbereich eingesetzt.

In der Regel bestehen die IC-Züge heute aus ein bis zwei und nur noch in Ausnahmefällen drei Wagen der ersten Klasse, davon ein Großraumwagen (bei mehr als einem Wagen der ersten Klasse), einem aus dem Interregio übernommenen „Bord-Bistro“-Wagen und bis zu neun Wagen der zweiten Klasse. Die meisten IC-Züge werden heute als Wendezug gefahren, besitzen also einen Steuerwagen.

Seit 2003 wurden fast alle klimatisierten IC-Wagen mit elektronischen Anzeigen für die Sitzplatzreservierung ausgestattet. Außerdem wurden Displays zur Anzeige der Reiseroute innen und außen – ähnlich wie bei den ICE-Zügen – eingebaut (sog. Fahrgast-Informationssystem FIS). Neben farblicher Auffrischung (neue Innenraumfarben und Sitzbezüge) und Umbau der Beleuchtung in den Großraumwagen (offen sichtbare Leuchtstofflampen-Leiste anstelle der vormaligen indirekten Beleuchtung an den Seiten) gab es vor allem bei den Bvmz¹⁸⁵ größere Umbauten. Viele Bvmz wurden zu



Modernisierungsprogramm IC mod: umgestalteter Großraum



Intercity 2, im Vordergrund der Steuerwagen, im Hintergrund die Lok

Bvmsz umgebaut und dabei mit einem Service-Abteil für die Zugbegleiter und einem Mutter-Kind-Abteil ausgestattet. Durch diese Maßnahmen sind Plätze verlorengegangen, allerdings wurden dabei die offenen Abteile in der Wagenmitte durch ein Großraumabteil im Stil der Bpmz-Wagen ersetzt, wodurch wieder Sitzplätze hinzugewonnen wurden. Einige wenige Bpmz wurden so umgebaut, dass auch in ihnen die Fahrradmitnahme möglich ist. Diese werden allerdings meist in internationalen Zugläufen eingesetzt.

Seit 2012 gibt es ein neues Modernisierungsprogramm (als *IC mod* bezeichnet), das die Intercity-Wagen für einen weiteren Einsatz bis in die 2020er Jahre ertüchtigen soll. In der Zeit bis Ende 2014 werden die Wagen in den Werken Neumünster, Kassel und Nürnberg für 250 Mio. Euro umfassend modernisiert. Dies umfasst sowohl technische Maßnahmen in den Bereichen Drehgestelle, Bremsen, Türen, Energieversorgung und Klimaanlage zur Steigerung der Zuverlässigkeit der Fahrzeuge als auch Maßnahmen im Innenraum. Dort werden insgesamt rund 46.000 neue Sitze mit Haltegriffen, Platznummern in Blindenschrift und Steckdosen eingebaut. Die erste Klasse erhält Ledersitze. Weiter werden Wandverkleidungen, Tische und 42.000 m² Teppichboden ausgetauscht. Das Design orientiert sich an der Einrichtung der ICE. Außerdem werden die Bistrowagen und die WCs überarbeitet. Die Anzahl der Wagen mit Fahrradstellplätzen wird von 129 auf insgesamt 163 erhöht.^{[17][18][19][20]} Die IC-Linie Stuttgart–Köln–Hamburg wird hierbei bevorzugt auf modernisierte Wagen umgestellt.^[17] Anfang Juni 2013 waren 250 von 770 Wagen umgerüstet.^[21] Die Wagen sollen bis 2023 eingesetzt werden. In der 1. Klasse wurden die Wagen mit LTE-fähigen Repeatern ausgerüstet.^[22]

2.2.2 Doppelstockwagen

→ Hauptartikel: *Bombardier Twindexx#Doppelstock-Intercity*

Seit dem 12. Dezember 2015 verkehren auch Dop-

pelstockzüge unter dem Namen „Intercity 2“ (**IC 2**). Dazu wurden 135 neue Bombardier Twindexx-Doppelstockwagen und 27 Lokomotiven der Baureihe 146.5 bei Bombardier Transportation bestellt.^[23] Die Doppelstockwagen, die aus einem Regionalverkehrs-Rahmenvertrag stammen, sind allerdings nur für 160 km/h zugelassen.^[24] Die Intercity-2-Züge verfügen über kein Bistro oder Restaurant, stattdessen erfolgt auf einzelnen Streckenabschnitten eine Bewirtung am Platz. Unter dem Namen *IC Café-Team* bieten Mitarbeiter von LSG Sky Chefs den Reisenden Kalt- und Heißgetränke, Snacks und Backwaren an.^[25] Allerdings stießen die neuen Züge wegen ihrer Laufeigenschaften – vor allem im Oberdeck wurden die Schwankungen als sehr massiv empfunden – auf heftige Kritik bei vielen Fahrgästen, so dass ab Ende Januar 2016 in den Werkstätten Nacharbeiten erfolgen sollen.^[26]

Anfang des Jahres 2014 bestellte die Deutsche Bahn weitere 17 Doppelstockzüge für den Einsatz in Intercity-Zügen zwischen Stuttgart und Zürich. Dieser soll ab Ende 2017 erfolgen.^[13]

2.3 Zukünftiger Wageneinsatz

Das im März 2015 veröffentlichte Fernverkehrskonzept der Deutschen Bahn sah vor, dass bis 2030 120 Doppelstock-Intercity-Züge als Fahrzeugflotte für das neue Intercity-Netz beschafft werden. Die Wagen sollen über „einfache Bordgastronomie“, also beispielsweise *Snack-Caddys* verfügen und weiterhin die Fahrradmitnahme ermöglichen. Anders als im ICE wird auf Leistungen wie kostenloses WLAN verzichtet, stattdessen sind stabile Internet- und Telefonverbindungen abhängig von Netzausbau der Telekommunikationsunternehmen vorgesehen.^[14]

Laut einem im November 2015 veröffentlichten Pressebericht plant die Deutsche Bahn, neben den nur bis zu 160 km/h schnellen „Intercity 2“ die Beschaffung von für höhere Geschwindigkeiten zugelassenen Fernzugwagen. Diese wären für einen Einsatz auf internationalen Rela-

tionen und für den Betrieb auch auf nicht elektrifizierten Strecken vorgesehen. Nach bereits erfolgten Vorabfragen an mögliche Hersteller sollte Ende 2015^[veraltet] ein Vorstandbeschluss über die Beschaffung der Wagen fallen. Ein Einsatz wäre voraussichtlich ab dem Jahr 2022 möglich.^[27]

2.4 Lokomotiven



Einer der drei 1973 in Dienst gestellten IC-Triebzüge der damaligen Baureihe 403 in Nürnberg (1975)

Nur auf wenigen Strecken (z. B. Kassel–Hamburg, Mannheim–Offenburg, Leipzig–Dresden, Köln–Duisburg, Augsburg–München oder Dortmund–Berlin) fahren die Züge ihre zulässige Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h heute aus, dies galt umso mehr bei der Einführung 1971. Dennoch kamen von Anfang an auch bei den damals noch meist kurzen 1.-Klasse-Zügen vor allem die für 200 km/h geeigneten und äußerst stark motorisierten sechssachsigen Schnellzug-Lokomotiven der Baureihe 103 zum Einsatz. Darüber hinaus verkehrten teilweise auch die aus den 1950er-Jahren stammenden und für den TEE-Verkehr konstruierten, aber weniger schnellen Dieseltriebwagen der Baureihen 601/602 in IC-Diensten. Auf Strecken mit geringerem Verkehrsaufkommen (Bremen–München) wurden ab 1974 auch die 200 km/h schnellen neuen Triebwagen der damaligen Baureihe 403 eingesetzt, von denen es jedoch nur drei kurze Exemplare gab. Mit der Umstellung des Netzes 1979 auf beide Wagenklassen (damit erheblich längere und schwerere Züge) und eine Verdichtung auf einen nun ohne Taktabweichungen durchgehaltenen Stundentakt bestand für kurze oder langsame Triebwagen keine Einsatzmöglichkeit mehr, so dass nun die 103er-Lokomotiven das Bild des IC beherrschten. Lediglich auf wenigen Streckenabschnitten kamen auch Loks der Baureihen 111 und der damaligen 112 zum Einsatz. Für die Baureihe 103 stellte das Betriebswerk Hamburg-Eidelstedt in der zweiten Hälfte der 1980er-Jahre Umlaufpläne für 56 Lokomotiven auf, das Betriebswerk Frankfurt am Main teilte dafür 58 Loks ein.

Später wurden die genannten Baureihen sukzessive durch die ab 1987 in Serie gelieferten neuartigen Drehstromlo-

komotiven der Baureihe 120 ersetzt. Mit der Einführung der Baureihe 101 ab 1996 wurde die Baureihe 103 nach und nach fast vollständig ausgemustert, die 111 wird nur noch im Regionalverkehr eingesetzt.

Vor allen EC-Zügen von und nach Frankreich (Straßburg–Stuttgart und Metz–Frankfurt/Main) und bei IC-Zügen von und nach Luxemburg kamen Zwei-System-Lokomotiven der Baureihe 181 zum Einsatz.

Weiterhin verkehren ÖBB-Loks der Reihen 1016/1116 vor IC-Zügen auch im deutschen Binnenverkehr.



Die DB-Baureihe 218 zieht in Doppeltraktion den IC 2079 auf der Fahrt von Westerland (Sylt) nach Berlin Hbf auf dem ersten Teilstück bis Hamburg Hbf

Auf nicht elektrifizierten Strecken werden Dieselloks der Baureihe 218 eingesetzt, oft in Doppeltraktion, so zum Beispiel nördlich von Itzehoe bei Zügen nach Westerland/Sylt und ab Hamburg in Richtung Puttgarden. Nach der Wende in der DDR sind auch DR-Diesellokomotiven der Baureihen 119 (229), 132 (232) und Elloks der Reihe 243 (143) vor IC-Zügen im Einsatz gewesen. Später kam die technisch gegenüber der 143/243 geänderte 212 (112) dazu. Seit Dezember 2007 werden wieder Lokomotiven der Baureihe 112 vor solchen IC eingesetzt, deren Höchstgeschwindigkeit 160 km/h nicht überschreitet. Ebenfalls planmäßig eingesetzt werden Lokomotiven der Baureihen 110/115 und 113.

Zusammen mit den Doppelstockwagen werden seit Dezember 2015 Lokomotiven der Baureihe 146 eingesetzt. Diese sind im Gegensatz zu den bisherigen Loks im Intercity-Einsatz nicht verkehrsrot, sondern (wie die Wagen) lichtgrau mit einem roten Streifen lackiert.^[28]

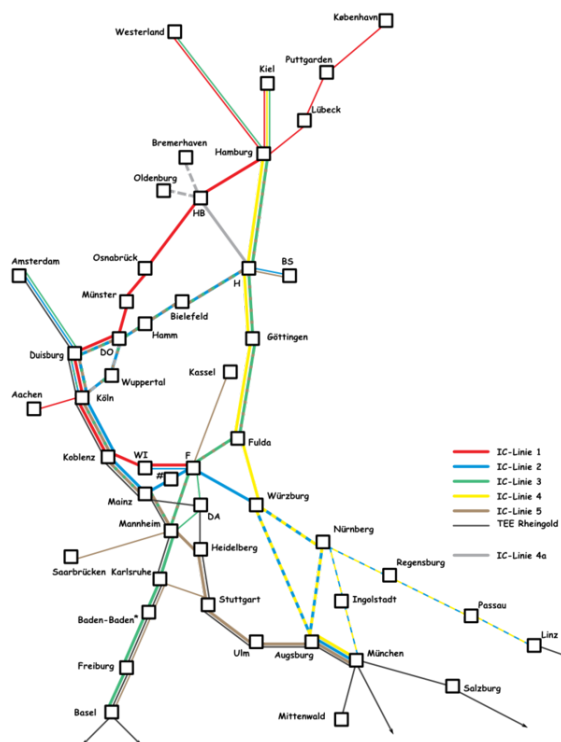
3 Entwicklung des Streckennetzes

3.1 Streckennetz 1971

Das ursprüngliche Netz, damals nur in der ersten Klasse und nur im Zweistundentakt, erstreckte sich auf vier Linien:

- **Linie 1 (rot): Hamburg-Altona** – Bremen – Münster (Westf) – Dortmund – Essen – Duisburg – Düsseldorf – Köln – Bonn – Koblenz – Mainz – Mannheim – Heidelberg – Stuttgart – Ulm – Augsburg – **München**
- **Linie 2 (blau): Hannover** – Bielefeld – Hamm – Dortmund – Hagen – Wuppertal-Elberfeld (–

ohne Zwischenhalt von Koblenz bis Wiesbaden (über Mainz-Mombach und die **Kaiserbrücke**), während **Linie 2** und **Linie 5** über Mainz Hbf verkehrten. Da nunmehr drei statt zwei ICs in einem 12-Minuten-Zeitfenster pro Stunde die Rheinschiene entlangfuhren, sollten durch die Verkürzung auf zehn Wagen (drei Wagen erster Klasse, Restaurant und sechs Wagen zweiter Klasse) und die damit verbundene Gewichtsreduzierung die Züge leichter den Fahrplan einhalten können. Nur wenig später wurden allerdings wieder dem Bedarf entsprechend mehr Wagen der zweiten Klasse eingestellt, meist bis zu neun pro IC. Damit verbunden waren aber Probleme, den für zehn Wagen errechneten Taktfahrplan mit nunmehr dreizehn Wagen einzuhalten.



Deutsches InterCity-Netz 1985–1987

Netzplan ab dem Fahrplanwechsel am 2. Juni 1985:

- **Linie 1 (rot):** Hamburg-Altona – Bremen – Osnabrück – Münster (Westf) – Dortmund – Bochum – Essen – Duisburg – Düsseldorf – Köln – Bonn – Koblenz – Wiesbaden – Frankfurt (Main)
- **Linie 2 (braun):** Hannover – Bielefeld – Hamm – Dortmund – Essen – Duisburg – Düsseldorf – Köln – Bonn – Koblenz – Mainz – Mannheim – Heidelberg – Stuttgart – Ulm – Augsburg – München
- **Linie 3 (grün):** Hamburg-Altona – Hannover – Göttingen – Fulda – Frankfurt (Main) – Mannheim – Karlsruhe – Freiburg (Breisgau) – Basel (– Schweiz)
- **Linie 4 (gelb):** Hamburg-Altona – Hannover – Göttingen – Bebra – Fulda – Würzburg – Augsburg –

München

- **Linie 4a (grau):** Oldenburg bzw. Bremerhaven – Bremen – Hannover
- **Linie 5 (blau):** Dortmund – Hagen – Wuppertal-Elberfeld (– Solingen-Ohligs) – Köln – Bonn – Koblenz – Mainz – Frankfurt (Main) Flughafen – Frankfurt (Main) (– Aschaffenburg) – Würzburg – Nürnberg – Augsburg – München

Dazu kamen einzelne zusätzliche IC, z. B. auf der Strecke, die bis zu seiner Abschaffung auch der TEE-Rheingold befuhr:

- **Linie 3a:** Amsterdam – Utrecht – Oberhausen – Duisburg – Düsseldorf – Köln – Bonn – Koblenz – Mainz – (Mannheim – Karlsruhe – Freiburg (Breisgau) – Basel) oder (Mannheim – Heidelberg – Stuttgart – Ulm – Augsburg – München – Salzburg) oder (Frankfurt (Main) Flughafen – Frankfurt (Main) – Würzburg – Augsburg – München – Innsbruck)

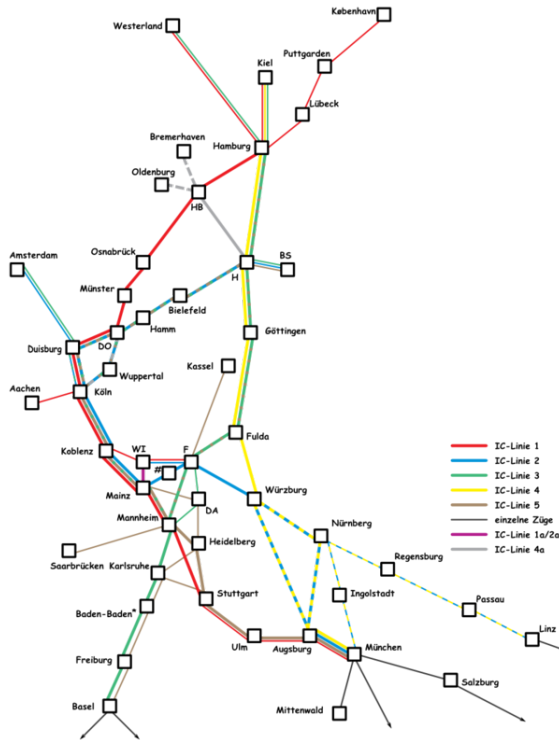
Daneben wurde wie zuvor der Tausch der Fahrtwege einzelner IC zwischen den Linien 4 und 5, 2 und 5 (Essen oder Wuppertal) sowie 2 und 3 (Basel oder Stuttgart) praktiziert.

Zwischen 1979 und 1986 stieg die Verkehrsleistung im InterCity-System um insgesamt 84 Prozent an.^[35]

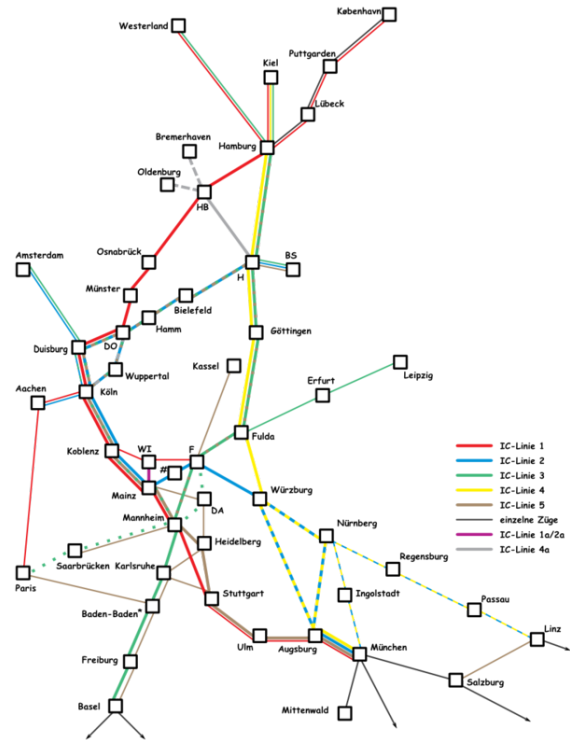
3.4 Streckennetz 1988

Zu einer kleinen Änderung des Netzplanes kam es 1988 nach der Inbetriebnahme des ersten Teilstücks der **Schnellfahrstrecke Mannheim–Stuttgart** zwischen Mannheim und **Graben-Neudorf**. Die **Linie 1** wurde (von einzelnen Zügen in Tagesrandlagen abgesehen) von Koblenz aus statt über Wiesbaden nach Frankfurt nunmehr über Mainz und Mannheim und von dort aus unmittelbar nach Stuttgart geführt. Aus Mangel an Fahrplantrassen verkehrten die drei Linien der linken Rheinstrecke weiterhin im Abstand weniger Minuten hintereinander. Dieser Zustand änderte sich erst 1991 mit dem Umbau des Bonner Hauptbahnhofs.

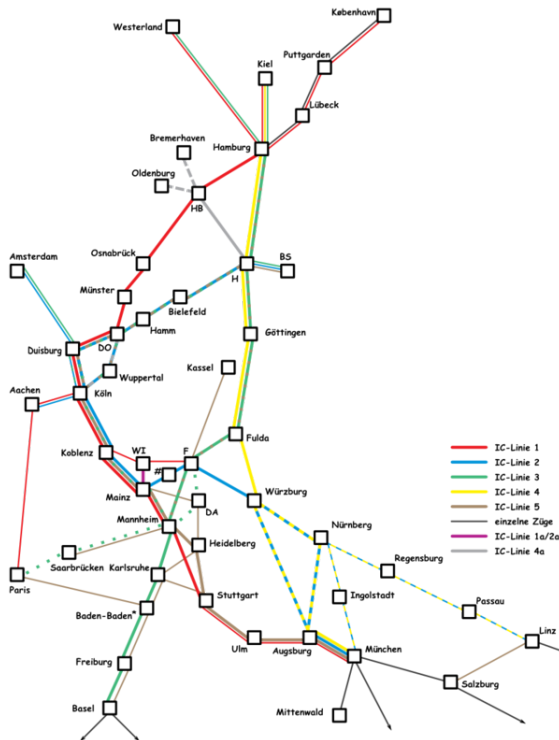
Im Frühjahr 1988 war außerdem das Teilstück Fulda–Würzburg der **Schnellfahrstrecke Hannover–Würzburg** fertiggestellt und für den Verkehr freigegeben worden. Die Züge der **Linie 4** befuhren ab Sommerfahrplan 1988 nun diesen Abschnitt, statt wie zuvor die Strecke über Gemünden und Jossa zu nutzen, was für eine Reduzierung der Fahrzeit zwischen Fulda und Würzburg um knapp 30 Minuten sorgte. Wegen der zwanzig Tunneln auf diesem Teilstück der Schnellfahrstrecke wurde nun jedoch der Einsatz von druckertüchtigem Wagenmaterial erforderlich. Auch die dort bisher eingesetzten Lokomotiven der Baureihe 103 mussten wegen fehlender Drucker-tüchtigung der Führerräume von der **Linie 4** abgezogen



Deutsches Intercity-Netz 1988



Deutsches Intercity-Netz 1990



Deutsches Intercity-Netz 1989

und durch die damals fabrikneuen Serienlokomotiven der Baureihe 120 ersetzt werden.

Durch die um 30 Minuten zur IC-Linie 3 versetzt verkehrende Linie 4 wurde zwischen Hamburg und Fulda erstmals ein Halbstundentakt im Intercity-System ange-

boten. Zu den weiteren Neuerungen der über die Schnellfahrstrecke geführten Linie 4 zählte der durchgehende Einsatz von klimatisierten Wagen auch in der zweiten Klasse und ein neues Farbkonzept („InterCity-Rot“ auf Lichtgrau).^[36] Zusammen mit den ersten beiden neu geschaffenen Interregio-Linien wurden im Fernverkehr auf acht Linien 325 Züge pro Tag angeboten.^[33]

Da Wiesbaden nun vom IC-Netz abgehängt worden war, wurde die **Linie 1a/2a** eingerichtet, auf der sogenannte „Korrespondenz-IC-Züge“ mit dem klangvollen Namen „Wiesbaden-City“ zweimal pro Stunde Wiesbaden mit Mainz verbanden. Diese bestanden aus einer Lok der Baureihe 141 und zwei speziell für diese Strecke umgebauten Reisezugwagen. Um dabei den Lokwechsel viermal pro Stunde zu vermeiden, wurde an dieser Stelle neben einem gewöhnlichen Reisezugwagen der ersten Klasse erstmals bei IC-Zügen ein Steuerwagen zweiter Klasse eingesetzt. Mangels Nachfrage wurde das Angebot in den folgenden Jahren ausgedünnt bzw. modifiziert, (**Linie 1a** zweistündlich nach Frankfurt, **Linie 2a** stündlich nach Mainz) und später ganz eingestellt.

Ansonsten wurde das Netz bis zur Eröffnung der Neubaustrecken Hannover–Würzburg und Mannheim–Stuttgart im Wesentlichen beibehalten:

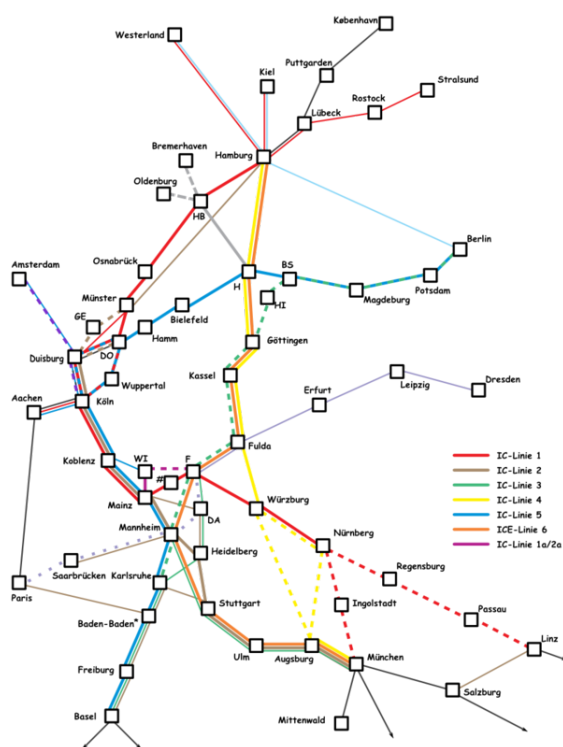
- 1989 wird der **EC 40/1 „Molière“** zwischen Dortmund und Paris Nord eingeführt.
- Ab dem gleichen Fahrplanwechsel verkehren vier EC-Zugpaare zwischen Frankfurt (Main) und Paris Ost.

- Ab Sommer 1990 fährt mit dem **IC 154/155** „**Johann Sebastian Bach**“ zwischen Frankfurt (Main) und Leipzig das einzige deutsch-deutsche IC-Zugpaar; es ist damit das erste in die **Neuen Bundesländern**.

3.5 Streckennetz 1991

Mit Aufnahme des ICE-Verkehrs erfuhr das Intercity-System wesentliche Änderungen und Ergänzungen. Berlin wurde erstmals über die Linien 3 und 5 in das IC-System integriert; die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit auf den fünf Linien betrug 107 km/h.^[37] Mit dem Sommerfahrplan 1991 wurden im DB-Fernverkehr täglich 613 Züge in einem Taktsystem stündlicher und zwei-stündlicher Abfahrten angeboten.^[33]

Nach der Deutschen Einheit erwies sich das hauptsächlich auf Nord-Süd-Verkehr ausgerichtete IC-Netz den neuen Anforderungen in keiner Weise gewachsen, aufgrund der maroden Gleisanlagen der **Deutschen Reichsbahn** waren aber vorerst nur kleinere Korrekturen möglich:



Deutsches ICE/IC-Netz 1991

Netzplan ab dem Fahrplanwechsel am 2. Juni 1991:

- **IC-Linie 1 (rot)**: Hamburg-Altona – Bremen – Münster (Westf) – Dortmund – Essen – Duisburg – Düsseldorf – Köln – Bonn – Koblenz – Mainz – Frankfurt (Main) Flughafen – Frankfurt (Main) – Aschaffenburg – Würzburg – Nürnberg – (Ingolstadt – München) oder (Regensburg – Passau – Linz – Wien) (*zweistündlich im Wechsel*)

- **IC-Linie 1a (lila)**: Wiesbaden – Frankfurt (Main) (*zweistündlich*)
- **IC-Linie 2 (braun)**: (Dortmund – Bochum) oder (Münster (Westf) – Recklinghausen – Gelsenkirchen) – Essen – Duisburg – Düsseldorf – Köln – Bonn – Koblenz – Mainz – Mannheim – Heidelberg – Stuttgart – Ulm – Augsburg – München (*acht EC-Zugpaare* über Salzburg nach Budapest, Klagenfurt, Wien oder Zagreb)
- **IC-Linie 2a (lila)**: Wiesbaden – Mainz
- **IC-Linie 3 (grün)**: Berlin – Potsdam – Magdeburg – Helmstedt – Braunschweig – Hildesheim – Göttingen – Kassel-Wilhelmshöhe – Fulda – Frankfurt (Main) – Mannheim – Karlsruhe (*zweistündlich, ein EC-Zugpaar* über Basel nach Zürich)
- **IC-Linie 4 (gelb)**: Hamburg-Altona – Hannover – Göttingen – Kassel-Wilhelmshöhe – Fulda – Würzburg – Augsburg – München (*zweistündlich* über Nürnberg)
- **IC-Linie 5 (blau)**: (*zweistündlich* Berlin – Potsdam – Magdeburg –) Braunschweig – Hannover – Bielefeld – Hamm – Dortmund – Hagen – Wuppertal – Solingen-Ohligs – Köln – Bonn – Koblenz – Mainz – Mannheim – Karlsruhe – Freiburg (Breisgau) – Basel (*neun EC-Zugpaare* nach Brig, Chur, Genf, Interlaken, Mailand oder Sestri Levante)
- **EC-Linie 5a (lila)**: Amsterdam – Utrecht – Emmerich – Oberhausen – Duisburg – Düsseldorf – Köln (*zweistündlich, zwei EC-Zugpaare* der **Linie 5** nach Chur und Interlaken)
- **ICE-Linie 6 (orange)**: Hamburg-Altona – Hannover – Göttingen – Kassel-Wilhelmshöhe – Fulda – Frankfurt (Main) – Mannheim – Stuttgart – Ulm – Augsburg – München
- **IC-Linie 6a (grau)**: Oldenburg oder Bremerhaven – Bremen – Hannover

Darüber hinaus gab es weitere Relationen, die nur von einzelnen Zügen befahren wurden und im Kursbuch 1991/92 noch keine eigene Liniennummer erhalten hatten:

- **EC-Linie (grau)**: Kopenhagen – Puttgarden – Lübeck – Hamburg (*drei Zugpaare pro Tag*, ab 1992 *zweistündlich*)
- **IC-Linie (lila)**: Hamburg-Altona – Berlin (*vier Zugpaare pro Tag*, ab 1992 *zweistündlich* und weiter nach Dresden, später **IC-Linie 7**)
- **IC/EC-Linie (grau)**: (Dresden –) Leipzig – Weimar – Erfurt – Gotha – Eisenach – Bebra – Fulda – Frankfurt (Main) – Darmstadt – Mannheim – Neustadt/Weinstraße – Kaiserslautern – Homburg/Saar

– Saarbrücken – Metz – Paris (*vier bis fünf Zugpaare pro Tag*, ab 1992 *zweistündlich* zwischen Dresden und Saarbrücken, später **IC/EC-Linie 9**)

- **EC-Linie (lila)**: München – Kempten – Lindau – Zürich – Bern (*drei Zugpaare pro Tag*)
- **EC-Linie (grau)**: München – Kufstein – Innsbruck – Bologna, Mailand oder Rom (*drei Zugpaare pro Tag*, dazu *zwei Zugpaare* der **IC-Linie 2**)

Bis auf sieben Zugpaare der Linien 1 und 5, die ihren Zuglauf zwischen Dortmund Hbf und Köln Hbf tauschen, führen alle IC auf „ihrer“ Linie, was den Netzplan wesentlich vereinfachte. Daneben wurde damit begonnen, ehemalige **FD** (FernExpress-Züge) nunmehr als **IC** in den Taktfahrplan zu integrieren (z. B. nach Oberstdorf, Mittenwald oder Berchtesgaden).

Zu den Zügen mit den längsten fahrplanmäßigen Fahrzeiten gehörten:

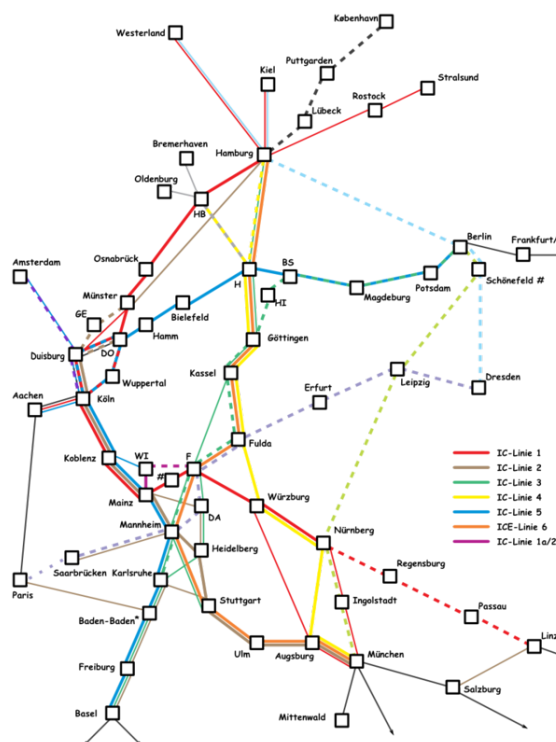
1. **EC 29 „Prinz Eugen“**: 15 h 44 min von Kiel nach Wien
2. **EC 107 „Mont-Blanc“**: 15 h 19 min von Berlin nach Genf
3. **EC 13 „Paganini“**: 15 h 19 min von Dortmund nach Bologna
4. **EC 25 „Franz Liszt“**: 15 h von Dortmund nach Budapest
5. **IC 823 „Gorch Fock“**: 14 h 13 min von Westerland nach Passau
6. **IC 725 „Berchtesgadener Land“**: 14 h von Hamburg-Altona nach Berchtesgaden

Angesichts solch langer Fahrzeiten waren Verspätungen kaum zu vermeiden.

3.6 Streckennetz 1992

Neben den in der obigen Aufzählung schon erwähnten Änderungen kamen zum Fahrplanwechsel am 31. Mai 1992 noch hinzu:

- **IC-Linie 1 (rot)**: *zweistündlich* nur noch bis Nürnberg statt München
- **IC-Linie 3 (grün)**: *vier zusätzliche Zugpaare* Hamburg-Altona – Hannover – Göttingen – Kassel-Wilhelmshöhe – Fulda – Frankfurt (Main) – Mannheim – Karlsruhe (– Basel – Zürich)
- **ICE-Linie 4 (gelb)**: *zweistündlich* von Bremen statt Hamburg-Altona, *stündlich* über Nürnberg



Deutsches ICE/IC-Netz 1992

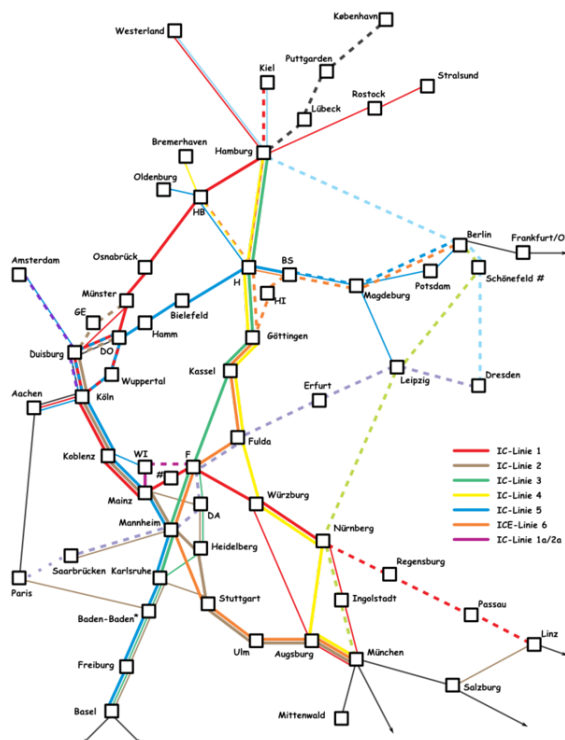
- **IC-Linie 6a (grau)**: *zweistündlich* Bremen – Hannover
- **IC-Linie 8 (hellgrün)**: Berlin – Flughafen Berlin-Schönefeld – Leipzig – Naumburg (Saale) – Jena – Saalfeld – Probstzella – Lichtenfels – Bamberg – Erlangen – Nürnberg – Ingolstadt – München (*zweistündlich*)

Zum größten Fahrplanwechsel in der Geschichte der Deutschen Reichsbahn wurde zum 31. Mai 1992 in den Neuen Bundesländern ein durchgehender Zwei-Stunden-Takt im IC/EC-Netz eingeführt, die Zahl der täglichen Züge gegenüber dem Vorjahr von 46 auf 90 erhöht.^[38]

3.7 Streckennetz 1993

Nach der Eröffnung weiterer Aus- und Neubaustrecken, insbesondere der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, wurden immer mehr IC-Linien durch ICE-Linien mit Hochgeschwindigkeitszügen ersetzt. Zunächst wurden die frei werdenden IC-Züge für den Verkehr in den neuen Bundesländern bzw. für den Verkehr zwischen den zusammenwachsenden Teilen Deutschlands benötigt.

Mit der Einbeziehung Berlins ins ICE-Netz ab 1993 wurde das IC-Netz erneut verändert. Die **ICE-Linie 6** fährt nunmehr *zweistündlich* über Göttingen nach Berlin; die restlichen Züge fahren entweder nach Hamburg oder nach Bremen, später wurden auch diese Züge nach Berlin geführt.



Deutsches ICE/IC-Netz, 1993

Um zwischen Hannover und Bremen zumindest einen Zwei-Stunden-Takt anzubieten, werden einzelne Züge der **ICE-Linie 4** statt wie bisher nach Hamburg nun auch nach Bremen geführt. Im Gegenzug wird die **IC-Linie 6a** komplett eingestellt.

Die mit dem Fahrplanwechsel nun wieder durchgängig stündlich verkehrende und nun reine **ICE-Linie 3** fährt dagegen wie früher wieder von Hamburg nach Basel.

3.8 Streckennetz von 1994 bis 2002

Ab 1996 wurde die **IC-Linie 8** von Berlin nach Hamburg durchgebunden, womit gemeinsam mit der **IC-Linie 7** zwischen der Hauptstadt und der Hansestadt bis 1998 der Stundentakt verwirklicht wurde.

Die **IC-Linie 5** wurde ab 1997 von Hannover aus über Magdeburg und Leipzig nach Dresden statt Berlin geführt. Dafür wurde neu die **ICE-Linie 10** von Berlin nach Köln/Bonn eingerichtet. Gleichzeitig wurde der Ast nach Basel, der bislang von der **IC-Linie 5** bedient wurde, aufgegeben. Linienziel war nun Nürnberg. Ab 1998 befuhren die Züge der **ICE-Linie 6** und **ICE-Linie 10** dann die Neubaustrecke Berlin – Hannover.

3.9 Streckennetz von 2002 bis 2014

Zum Jahresfahrplan 2002/2003 wurden in Deutschland die bis dahin im Fernverkehr zuschlagfreien Interregio-Züge abgeschafft und bei teilweise unverändertem Wa-



Taktilinien des deutschen Intercity(Express)-Netzes, 2007

genmaterial und oft gleich gebliebener Reisegeschwindigkeit in zuschlagpflichtige Intercity-Züge umgewandelt.

Seither fahren IC häufiger auch Bahnhöfe in kleineren Städten an. Mit der Eröffnung der **Schnellfahrstrecke Köln–Rhein/Main** übernahmen die IC-Züge vermehrt einen gewissen Parallelverkehr zu den ICE der Schnellfahrstrecke auf der Rheinstrecke. Insgesamt wurde durch diese Maßnahme das IC-Netz in Deutschland – zumindest optisch – stark ausgeweitet. Diese sind aber häufig nicht in getaktete Umsteigeverbindungen integriert. Gleichzeitig wurde das deutsche Fernverkehrsnetz durch die Inbetriebnahme der **Schnellfahrstrecke Köln–Rhein/Main** auch neu geordnet und es wurden neue nun zweistellige Liniennummern vergeben.

Aus dem ehemaligen Topzug der Deutschen Bundesbahn ist somit das „Mädchen für alles“ geworden. Er hat die Aufgaben der ehemaligen Schnellzüge (**D**), der FernExpress- (**FD**) und UrlaubsExpress-Züge (**UEX**) sowie der Interregios (**IR**) übernommen. Wie zu seiner Anfangszeit fährt er meist nur noch im Zweistundentakt, heute allerdings eher auf Neben- bzw. Auslandsstrecken, für die der ICE (noch) nicht ausgerüstet ist. Tonangebend und – von wenigen „Ausreißern“ in Form von (gleich schnellen) ICEs abgesehen – im Stundentakt verkehrend ist der IC heute nur noch auf der Strecke Hamburg – Bremen – Ruhrgebiet – Köln – Rheinstrecke – Mainz.

Im Folgenden sind alle IC-Linien dargestellt, welche von der Neuordnung der Liniennummern im Jahre 2002 bis zum aktuellen Fahrplan existiert haben, aber im aktuellen Fahrplan nicht mehr bedient werden. Es handelt sich hier zumeist um ehemalige Interregio-Verbindungen.

3.10 Aktuelles Liniennetz

→ Hauptartikel: *Liste der Intercity-Linien (Deutschland) und Liste der Bahnhöfe mit Halt von Intercitys der Deutschen Bahn*

3.11 Zukünftiges Liniennetz

Die Deutsche Bahn kündigte im März 2015 an, im Rahmen eines neuen IC-Netzes („IC-neu“) bis 2030 nahezu alle deutschen Großstädte im Zwei-Stunden-Takt anzubinden. Dabei sollen 190 neue Direktverbindungen aus der Fläche in die 50 größten Städte angeboten werden. Zum Einsatz kommen sollen 120 neue Doppelstock-Züge, die die bestehenden IC-Reisezugwagen komplett ablösen sollen. Jährlich sollen die Intercity-Züge 42 Millionen Kilometer zurücklegen.^{[14][43]}

Das zukünftige Liniennetz umfasst dabei viele ehemalige Interregio-Relationen. Auf mehreren Strecken des IC-neu-Netzes wurde zuletzt kaum oder kein Fernverkehr mehr angeboten. Nach Angaben der Deutschen Bahn erhalten durch die Umstrukturierung 5 Millionen Einwohner eine Fernverkehrsanbindung.^[43]

Auf dem Kernnetz sollen die Intercity-Linien in ICE-Linien umgewandelt werden. Diese Strecken sind in der nachfolgenden Tabelle kursiv gesetzt.^[44]

4 Fahrplanprobleme

4.1 Bundeswehr-Intercity

An seine Grenzen kam das Intercity-System an Freitagen und Sonntagen, wobei besonders der Bundeswehr-Wochenendheimkehrer-Verkehr zwischen Hamburg und Köln (– Koblenz) große Probleme verursachte. Während der 1970er- und 1980er-Jahre dienten etwa 200.000 Wehrpflichtige in der Bundeswehr; viele von ihnen waren nördlich und/oder östlich von ihren Wohnorten stationiert und hatten jedes Wochenende oft mehrere Hundert Kilometer zurückzulegen, für welche sie entsprechende Freifahrtscheine bekamen, so dass sich ein entsprechender Ansturm auf das Fernzugnetz der Bundesbahn ergab. Anfangs setzte die Bahn Entlastungszüge ein – aus herkömmlichem D-Zug-Wagenmaterial bis hin zu Silberlingen. Wegen der geringen Höchstgeschwindigkeit dieser Züge (140 km/h) wurden diese unterwegs von den regulären, aber überfüllten Intercitys überholt.

Als Konsequenz daraus wurden an Freitagen in Nord-Süd- und an Sonntagen in Süd-Nord-Richtung spezielle Bundeswehr-Intercitys eingesetzt, die nur aus einem Avnz-Wagen, einem IC-Barwagen sowie einer großen Anzahl Wagen der zweiten Klasse bestanden, zumeist nicht klimatisierte Bm²³⁵, die in den regulären Intercitys durch Bpmz- und später Bvmz-Wagen ersetzt wor-

den waren. Diese Züge waren zwar auch für den allgemeinen Reiseverkehr freigegeben, wurden aber vom normalen Publikum nach Möglichkeit gemieden. Für die Reisenden waren sie an ihrer Zugnummer (anfangs im Bereich 1500/1600, später in den 900ern; die Zugnummern im Kernnetz lagen damals unter 900) erkennbar, oft auch an der Namensgebung (bevorzugt mit Bezug zur See oder Greifvögel wie Seeadler, Kranich, Kormoran, Bussard, Sperber), ihren abseits der Großstädte liegenden Zielbahnhöfen (Kiel, Eckernförde, Lüneburg, Hildesheim, Goslar, Munster/Örtze) und ab dem Sommer 1990 zusätzlich in den Aushangfahrplänen durch den Hinweis „Besonders geeignet für Bundeswehr-Familienheimfahrten“, der ab Sommer 1991 auch als Fußnote 30 in den Kursbuchtabellen erschien. Anfang der 1980er-Jahre wurde die Entwicklung im Bundeswehr-Wochenendverkehr wie folgt beschrieben:

„Der Bundeswehrrauberverkehr auf den Linien 1 und 2 war noch immer nicht im ‚Griff‘. Er bereitete den Verantwortlichen der DB erhebliche Sorgen, kam es doch zu laufenden Beschwerden der übrigen Reisenden wegen des teilweise ‚ruppigen‘ Verhaltens der Wehrpflichtigen. Auch der Einsatz von Bundeswehrstreifen brachte keine durchgreifende Besserung. Außerdem waren nach wie vor bestimmte IC chronisch überbesetzt. So mußten bereits zum Sommerabschnitt folgende Änderungen bei den Wochenend-IC der Linien 1 und 2 durchgeführt werden (Züge in Süd- bzw. Westrichtung jeweils freitags, in der Gegenrichtung jeweils sonntags):

- a) IC 1516 ‚Seelöwe‘ über Hamburg-Altona hinaus verlängert bis Flensburg,
- b) IC 1508 ‚Seestern‘ beginnt aus Umlaufgründen erst in Köln,
- c) IC 1524 ‚Hohensyburg‘ wird über Hannover hinaus als D bis Hildesheim verlängert,
- d) IC 1606 ‚Seewind‘ neue Leistung Köln – Essen – Recklinghausen – Hamburg-Altona,
- e) IC 1610 ‚Seeschwalbe‘ wird über Altona hinaus bis Westerland für die nordfriesischen Garnisonen verlängert, ab Altona als D,
- f) IC 1624 ‚Weserbergland‘ wird über Hannover hinaus über Lehrte – Hildesheim – Elze als D bis Göttingen für die dortigen Garnisonen verlängert.

Diese Maßnahmen reichten aber immer noch nicht aus, so daß zum Winterabschnitt folgende Änderungen erforderlich wurden:

- a) IC 1508 ‚Seestern‘ beginnt wieder in Koblenz,
- b) IC 1509 ‚Albatros‘ wird bis Koblenz als IC verlängert,
- c) IC 1542 ‚Weserbergland‘ verkehrt statt nach Düsseldorf wieder nach Köln-Deutz tief.“

– Hans-Wolfgang Scharf, Friedhelm Ernst: *Vom Fernschnellzug zum Intercity*, Seiten 476 bis 477^[51]

Zwischen Hamburg und Köln fuhren die regulären Züge für Bundeswehr-Reisende kontingentiert (zuerst zwei, kurze Zeit vier Wagen). Nach der deutschen Wiedervereinigung haben sich die Probleme deutlich entspannt.

Heutzutage werden die Bundeswehr-Zusatzzüge vorwiegend aus altem IR-Wagenmaterial gefahren, sodass diese Züge häufig aus acht bis neun Wagen der Gattung Bimz bestehen, teilweise befindet sich dort auch noch ein Bordbistro ARkimbz, Großraumwagen findet man selten, ebenso wie die erste Wagenklasse.

Mit Aussetzung der allgemeinen Wehrpflicht 2011 sind spezielle Bundeswehr-IC-Verbindungen (z. B. mit den Zielbahnhöfen Munster/Örtze, Westerland oder Flensburg) weitgehend eingestellt worden bzw. auf reguläre Wochenend-Verstärkerzüge übergegangen.

4.2 Entlastungszüge und Einzelverkehre

Schon in den ersten Jahren des *IC-79*-Konzepts bestand das Problem, dass die Züge mit den zahlreichen Wagen der zweiten Klasse ohnehin schon recht lang waren und wegen der begrenzten Bahnsteiglängen nicht mehr einfach um einige Wagen verstärkt werden konnten. An Tagen mit besonders großer Nachfrage (freitags und sonntags sowie zu Schulferienbeginn und -ende) wurden daher schon einige Wochen im Voraus Entlastungszüge eingeplant und in den ersten Jahren auch in eigenen Fahrplanheften („Zusätzliche Züge zum Intercity-System“) und speziellen Aushängen auf den IC-Haltebahnhöfen bekanntgegeben. Als Zugnummern bekamen die Entlastungszüge zumeist die (maximal dreistellige) Nummer des Stammzuges, die um 10000, 11000 oder 15000 erhöht wurde. Ihr Laufweg konnte dabei durchaus nur die am stärksten nachgefragten Abschnitte des Stammzug-Laufwegs umfassen.

Weil die 200 km/h schnellen Lokomotiven der Baureihe 103 für die Stammzüge verplant waren, wurden die Entlastungszüge meist mit den etwas langsameren Loks der Baureihen 110 und 111 gefahren. Da die Entlastungszüge aber meist deutlich kürzer und leichter waren als die Stammzüge (typischerweise circa 5 bis 7 Wagen gegenüber 11 bis 14 bei den Stammzügen), konnten sie trotz geringerer Motorisierung nahezu dieselben Fahrzeiten erreichen. Ihr Wagenmaterial war notgedrungen einfacher und entsprach nicht immer den aktuellen IC-Farben; Speisewagen und klimatisierte Wagen wurden in der Regel nicht mitgeführt. Als Beispiel für besonders viele Entlastungszüge sei an dieser Stelle Sonntag, der 3. Januar 1988 genannt: An diesem Tage verkehrten allein auf der Rheinstraße zwischen Köln und Mainz 14 IC-Entlastungszüge, davon die meisten in Süd-Nord-Richtung.

Im Laufe der Jahre wurden immer weniger Entlastungszüge eingeplant, auch wurde die Verteilung der entsprechenden Fahrplanhefte eingestellt. Seit einigen Jahren werden von der Deutschen Bahn wieder vermehrt planmäßig Intercitys als Entlastungszüge für den ICE eingesetzt, was eine Zeit lang nur an besonderen Stoßtagen (z. B. vor Weihnachten) mit Sonderfahrplänen üblich war. Dabei werden zusätzliche Züge, meist in zeitlicher Nähe zu den planmäßigen Fahrten von ICEs eingesetzt, diese Züge verkehren insbesondere an den starken Verkehrstagen Freitag und Sonntag sowie vor bzw. nach vielen Feiertagen (Ostern, Christi Himmelfahrt, Pfingsten, etc.).

Außerdem gibt es noch einige Zugpaare, die täglich oder zumindest regelmäßig verkehren und vornehmlich dem umsteigefreien Urlaubsverkehr dienen (z. B. Hamburg–Berchtesgaden, Heidelberg–Köln–Hamburg–Westerland, Ruhrgebiet–Oberstdorf). Diese Züge nehmen aber durch Einbindung in bestehende Fahrplanlagen durchaus auch reguläre Taktfahrten mit wahr.

4.3 Pünktlichkeit

Die erste Fahrplanperiode des IC-Verkehrs in Deutschland war nicht überall von Pünktlichkeit begleitet. Eine Untersuchung von sechs Zügen, die während des Winterfahrplans 1971/72 über durchschnittlich jeweils etwa 100 Tage beobachtet wurden (TEE 32, TEE 33, IC 115, IC 117, IC 130 und IC 135) ergab, dass der grenzüberschreitende TEE 33 nur in 25 % der Fälle fünf Minuten oder weniger verspätet, nach heutiger DB-Definition also „pünktlich“ war. An vier der Beobachtung-Tage hatte er sogar über 30 Minuten Verspätung, wobei allerdings an drei dieser Tage ein Ersatzzug (Lok 110 mit zwei nicht klimatisierten Erster-Klasse-Wagen) verkehrte. Klammert man den TEE 33 aus, so ergibt sich für die übrigen fünf Züge nach heutiger DB-Definition eine Pünktlichkeit von immerhin 80 %. Im Einzelnen:

- 38 % auf die Minute pünktlich
- 42 % Verspätung 1 bis 5 Minuten
- 12 % Verspätung 6 bis 10 Minuten
- 5 % Verspätung 11 bis 15 Minuten
- 2 % Verspätung 16 bis 30 Minuten
- 0,2 % Verspätung über 30 Minuten

Die damalige Untersuchung kommt zu folgenden Aussagen: „Verspätungen von 20 Minuten und mehr im IC-Verkehr waren im Winterfahrplan 1971/72 keine Seltenheit. Um nun wieder einen besseren Pünktlichkeitsgrad zu erreichen, wurden die Fahrpläne im Sommerfahrplan 1972 entspannt, was bei den Intercityzügen zu Fahrzeitverlängerungen zwischen 10 und 20 Minuten und darüber führte. (...) Allgemein kann zur Pünktlichkeit dieser Züge folgendes gesagt werden: im Winterfahrplan 1971/72

waren die Züge aus Hamburg und Hannover einigermaßen pünktlich, während die aus München kommenden Züge und die im grenzüberschreitenden Verkehr gefahrenen TEE-Züge meist größere Verspätungen aufwiesen. Durch die Fahrzeitstreckung im derzeit gültigen Fahrplan treten Verspätungen über 15 Minuten nicht mehr so häufig auf, die Einplanung von Langsamfahrstellen macht sich hier wohl bemerkbar. Die gelegentliche Bespannung mit Loks der Baureihen 110 bzw. 112 hat wenig Einfluß auf die Pünktlichkeit, außerdem wird sie auch immer seltener.^[52]

Während der Blütezeit des „westdeutschen“ Intercity-Netzes aus vier bzw. fünf Linien (also grob gesagt während der 1980er-Jahre) war festzustellen, dass auch damals längst nicht alle Züge pünktlich waren, die Anschlüsse von IC-Zügen untereinander jedoch außerordentlich verlässlich sichergestellt wurden, was zu einer hohen Reisekettenpünktlichkeit für den Fahrgast führte und damit zu einer guten Planbarkeit einer Bahnreise im Fernverkehr.

Die Stiftung Warentest wertete zwischen dem 23. September und 31. Oktober 2007 (ohne Streiktage) die Ankunftszeiten von 94.136 Zügen an ihren Endbahnhöfen in zehn Großstädten zwischen 6 und 24 Uhr aus. Laut dieser Erhebung waren von 23.261 Fernzügen 46 Prozent höchstens eine Minute verspätet, 16 Prozent zwei bis drei Minuten, 10 Prozent vier bis fünf, 12 Prozent sechs bis zehn, 8 Prozent 11 bis 20, 3 Prozent 21 bis 30 sowie 4 Prozent mehr als 30 Minuten verspätet.^[53]

Die Deutsche Bahn wies das Ergebnis der Erhebung zurück und sprach von einer Gesamtpünktlichkeit im Personenverkehr von „deutlich über 90 Prozent“ im Jahr 2007, ohne konkretere Zahlen zu nennen.^[54]

5 Literatur

- Hans Dieter Andreas u. a.: *Schnellverkehr in Deutschland. Der hochwertige Personen-Fernverkehr und die Entwicklung des Hochgeschwindigkeitsverkehrs*. In: *BahnProfil*. Heft 8 (September-Oktober), Berlin 1998.
- Wolfgang Klee: *25 Jahre IC-Verkehr*. (= Eisenbahn-Journal. Sonderausgabe I/1996). Hermann Merker Verlag, Fürstfeldbruck 1996, DNB 948351764. (Entwicklung des IC-Verkehrs in Deutschland).
- Bernd von Mitzlaff, Günther Dietz, Peter Jauch: *60 Jahre Schnellverkehr in Deutschland. Vom fliegenden Hamburger zum ICE*. (= Eisenbahn-Journal. Sonderausgabe I/1994). Hermann Merker Verlag, Fürstfeldbruck 1994, DNB 941268918.
- Hans-Wolfgang Scharf, Friedhelm Ernst: *Vom Fernschnellzug zum Intercity. Die Geschichte des Schienenschnellverkehrs*. EK-Verlag, Freiburg 1983, ISBN 3-88255-751-6.

6 Weblinks

 **Commons: Intercity in Deutschland** – Sammlung von Bildern, Videos und Audiodateien

- [EC/IC-Netz 2016 \(DBAG\)](#) (PDF; 612 kiB)
- [fernbahn.de](#) – numerische Übersicht und Wagenreihung aller in Deutschland fahrenden IC-Züge
- [Wagenskizzen der DB AG](#) (teilweise veraltet)
- [bahn.tonra.de](#) – Sitzpläne für den Intercity 2

7 Einzelnachweise

- [1] *Die weiteren Pläne der Neuen Bahn*. In: *Bahn-Special. Die Neue Bahn*. Nr. 1, Gera-Nova-Verlag, München 1991, S. 78 f.
- [2] Deutsche Bundesbahn: *Kursbuch Sommer 1971*, Teil Fernverbindungen (gelb), innere hintere Umschlagseite
- [3] Rolf Rückel: *InterCity. Zwei-Stunden-Takt auf der Schiene*. In: Deutsche Bundesbahn (Hrsg.): *DB Report 72*. Hestra-Verlag, Darmstadt 1972, ISBN 3-7771-0119-2, S. 197–200.
- [4] Rüdiger Scotland, Heribert Küsters, Wolfgang Fritz: *Betriebsleitende Aufgaben der Zentralen Transportleitung*. In: *Die Bundesbahn*. Jahrgang 45 (1971), Heft 19/20, ISSN 0007-5876, S. 927–932.
- [5] Walter Mittmann, Fritz Pätzold, Dieter Reuter, Hermann Richter, Klaus-Dieter Wittenberg: *Die Dritte Verordnung zur Änderung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO)*. In: *Die Bundesbahn*. Nr. 7-8, 1991, ISSN 0007-5876, S. 759–770.
- [6] Rüdiger Block: *Auf neuen Wegen. Die Neubaustrecken der Deutschen Bundesbahn*. In: *Eisenbahn-Kurier Special: Hochgeschwindigkeitsverkehr*. Nr. 21, 1991, ohne ISSN, S. 30–35.
- [7] Hans-Wolfgang Scharf, Friedhelm Ernst: *Vom Fernschnellzug zum Intercity*, EK-Verlag, Freiburg 1983, Seiten 266 bis 273
- [8] *Intercity. Geschichte–Konzept–Fahrzeuge*. (= Bahn Extra. 04/08). Geramond-Verlag, München 2008, ISBN 978-3-89724-202-9.
- [9] *DB-Bilanz 2000*. In: *Eisenbahn-Revue International*. Heft 7/2001, ISSN 1421-2811, S. 330–332.
- [10] Martin Will: *Umfassende Modernisierung von 1198 IC/EC-Wagen der DB AG*. In: *Eisenbahn-Revue International*. Heft 5/2002, ISSN 1421-2811, S. 254 f.
- [11] *IC-Flotte der Bahn wird auf ICE-Niveau gebracht*. auf: [bahnaktuell.de](#), 23. Juli 2012.

- [49] *Keine Integration der Murrbahn ins DB-Fernverkehrsangebot*. Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, 21. Juni 2016, abgerufen am 24. Juni 2016.
- [50] *Neu: Umsteigefreie IC-Verbindungen Konstanz–Stuttgart von Ende 2017 an*. Deutsche Bahn AG, 13. Januar 2016, abgerufen am 22. Februar 2016.
- [51] Hans-Wolfgang Scharf, Friedhelm Ernst: *Vom Fernschnellzug zum Intercity*, EK-Verlag, Freiburg 1983, Seiten 476 bis 477
- [52] Hans-Wolfgang Scharf, Friedhelm Ernst: *Vom Fernschnellzug zum Intercity*, EK-Verlag, Freiburg 1983, Seiten 390 bis 392
- [53] *Stiftung Warentest: Wie pünktlich fahren die Züge wirklich?* In: *test* Nr. 2, 2008, ISSN 0040-3946, S. 78–82 und online.
- [54] Deutsche Bahn AG: *Pünktlichkeit der Deutschen Bahn auf hohem Niveau*. Presseinformation vom 24. Januar 2008.

Intercity-Wagen der Deutschen Bahn

Legende:

Kl. Wagenklasse

Abt. Anzahl der Abteile (maximal sechs Sitzplätze)

GR. Anzahl der Großraumabteile (bei Speisewagen Anzahl der Speiseräume)

 Länder, die Intercity-Züge anbieten

8 Text- und Bildquellen, Autoren und Lizenzen

8.1 Text

- **Intercity (Deutschland)** *Quelle:* [https://de.wikipedia.org/wiki/Intercity_\(Deutschland\)?oldid=157450636](https://de.wikipedia.org/wiki/Intercity_(Deutschland)?oldid=157450636) *Autoren:* JPense, Aka, Horst-dewiki, DF5GO, Weiacher Geschichte(n), Fire, Filzstift, Herrick, Ralf Roletschek, Zwobot, Kai11, Oerho, Mazbln, JuergenL, Abu el mot, Kandschwar, Goldkanal, COM Lampe, Robert Weemeyer, Tim Pritlove, Mvb, PiLu, Argasp, SebastianWilken, Hubert22, Jcornelius, Teeschmid, Xorx77, Sascha Brück, Wiki-observer, Firmian, Eborutta, Störfix, AHZ, Chrisfrenzel, Ska13351, Leshonai, Uwe Gille, FloSch, Toerbchen, Polarlys, Bigbug21, Tobias b köhler, Suedkaernten, Dealerofsalvation, Sascha Claus, BBlueFiSH.as, Aths, Pelz, Heute, Rbrausse, He3nry, FlaBot, Frantisek, Simick, Boemmels, BigHead-dewiki, Leyo, RedBot, Liesel, Zupftom, Geo-Loge, Krje, Platte, Mpohl307, ReclaM, Dodo von den Bergen, Wahldresdner, Gunnar1m, White-green-viki, Gidoca, Michael Kümmling, Marcus Grahner, JPB, Gamba, Robert Will, MB-one, Arado, Aschmidt, Saehrimnir, STBR, JFKCom, Master-davinci, RobotQuistnix, Elvaube, Kjunix, YurikBot, Marc-André Aßbrock, Benedictus, Rolf-Dresden, Florian Groß-dewiki, Axel.Mauruszat, Norbert Kaiser, Pyramide-dewiki, PortalBot, Rolf H., F.v.Drais, Fomafix, Chvickers, Michael Sander, Hannes Kuhnert, Bjb, Randalf, Markbenecke, Mäfi, Miich, Thgoiter, Bvo66, Joschi71, Stefei, HDBot, Wdwd, Chr18, Umschattiger, TheThatcher, Armin P., Wolfram Alster, William Wiltshire, Rufus46, Spuk968, Thijs!bot, MaEr, Stauba, PsY.cHo, Tiwalun, Nagy, El., Chumwa, Eisenacher80, Mju1975-dewiki, Horst Fuchs, DR, Simon-Martin, Pizzaboy1, Mardil, Cobatfor, Georg Müller, Sebbot, IS945, Bardenoki, SonniWP, Frank Reinhard, Köhl1, Bananasplit, Leinwand, Tröte, CommonsDelinker, Drteeswq, Hozro, Giftmischer, Axpde, Axarches, Hmwpriv, Diwas, Knoerz, Bashir001, Holladio, Sebastianreinecke, Der Wolf im Wald, VolkovBot, TSDUS, Lampart, Hukkepack, Gereon K., Hannes Röst, Held des Wissens, Nightlife, Ratheimer, Cooldanielt, Annenach, La Sarre, Studmult, Label5, Intercool, VVVBot, Entlinkt, Toller Bomberg, 100y, Niesen, Ubahnfahrn, Engie, Jón, Maggus989, Wittener, Classical geographer, Lingwood, Berlinfreak, Colosseum, Christian1985, Der ohne Benutzername, RonaldH, Ute Erb, Nino, Silvicola, Definitiv, Fabian318, NordNordWest, Knergy, Tomberli, Luckas-bot, Leopold Stotch, Xqbot, Anne Neumann, Kitzberdo, Pixelpapst, Xurver, Ulirauash, Berado, Norbert 08, Danlex, Norweger1986, Romancieslik, Olaf Ditzel (Vacha), FlügelRad, Nordlicht8, Jivee Blau, Umdenker, MorbZ-Bot, ShithappensbyTuE, Wikitechniker, Amaranth19, Wingtip, JamesP, Barrett106, HRoestTypo, EmausBot, Unsterblicher, Bahnhaler, Dani101, JojuH, Nanakofi2001, JFH-52, RonMeier, Elporvenir, WikitanvirBot, ArtVandelay13, Milad A380, Iste Praetor, Merom, Plutowiki, Flummi-2011, Benny26, Hkoeln, Lenni-2011, DerStraßenbahner, EveryPicture, Boshomi, H7, Mark McWire, Mittelhesse, Warentest, Grauer Elefant, Radiojunkie, Dexbot, Wiki-wdfe, Forresterkirby, Witz Kasten, Nenntmichruhigip, ChristianSchd, Addbot, Altsprachenfreund, FDMS4, Majo statt Senf, YAAA, Hasselklaus II, DrmedWurst24513, Hasselklausi, Bahnstrecke, Fruehnebel, Alturand, MistaPPPP, ES64U4, Luke081515Bot, KlausMiniwolf, Senechthon und Anonyme: 200

8.2 Bilder

- **Datei:101_138-6_Peter_Stehlik_2010.06.13_058a.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/c4/Peter_Stehlik_2010.06.13_058a.jpg *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* PS-2507 (Peter Stehlik)
- **Datei:120_112-8_Inaugural_train_Fulda_1988-05-28.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/01/120_112-8_Inaugural_train_Fulda_1988-05-28.jpg *Lizenz:* Attribution *Autoren:* Provided by the author for Wikipedia *Ursprünglicher Schöpfer:* Kilian Salzer
- **Datei:13-04-29-intercity-05.jpg** *Quelle:* <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/6b/13-04-29-intercity-05.jpg> *Lizenz:* GFDL 1.2 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:*
Dieses Foto ist von Ralf Roletschek
- **Datei:13-04-29-intercity-16.jpg** *Quelle:* <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/f8/13-04-29-intercity-16.jpg> *Lizenz:* GFDL 1.2 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:*
Dieses Foto ist von Ralf Roletschek
- **Datei:13-04-29-intercity-25.jpg** *Quelle:* <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/8/8e/13-04-29-intercity-25.jpg> *Lizenz:* GFDL 1.2 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:*
Dieses Foto ist von Ralf Roletschek
- **Datei:13-04-29-intercity-39.jpg** *Quelle:* <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/0c/13-04-29-intercity-39.jpg> *Lizenz:* GFDL 1.2 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:*
Dieses Foto ist von Ralf Roletschek
- **Datei:13-05-13-bahnhof-lichtenberg-017.jpg** *Quelle:* <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/45/13-05-13-bahnhof-lichtenberg-017.jpg> *Lizenz:* GFDL 1.2 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Ralf Roletschek
- **Datei:15-02-05-ICE-METropolitan-RalfR-DSCF2162-07.jpg** *Quelle:* <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d5/15-02-05-ICE-METropolitan-RalfR-DSCF2162-07.jpg> *Lizenz:* GFDL 1.2 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Ralf Roletschek
- **Datei:15-02-05-ICE-METropolitan-RalfR-DSCF2181-17.jpg** *Quelle:* <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d5/15-02-05-ICE-METropolitan-RalfR-DSCF2181-17.jpg> *Lizenz:* GFDL 1.2 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Ralf Roletschek
- **Datei:1980-09-10_N1344_Koeln-Hbf_li-103-235_IC-625_re-103-203_IC-109_Scan0337_FWH600dpiHp50Kp10_A10x15Auth.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/b2/1980-09-10_N1344_Koeln-Hbf_li-103-235_IC-625_re-103-203_IC-109_Scan0337_FWH600dpiHp50Kp10_A10x15Auth.jpg *Lizenz:* CC BY-SA 4.0 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* KlausMiniwolf
- **Datei:1984-10-10_12-18-00_Mi_N2856_103-233_IC-515-SENATOR_HH-Mchn_Bank-Tunnel_St-Goar_hat-plus-5_Scan0158_FWH600dpi.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/68/1984-10-10_12-18-00_Mi_N2856_103-233_IC-515-SENATOR_HH-Mchn_Bank-Tunnel_St-Goar_hat-plus-5_Scan0158_FWH600dpi.jpg *Lizenz:* CC BY-SA 4.0 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* KlausMiniwolf

- **Datei:2000-12-05_IC_Grosskugel.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e1/2000-12-05_IC_Grosskugel.jpg *Lizenz:* Attribution *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Axel Mauruszat
- **Datei:2013.05.01_-_Bim_263.1_-_Duisburg_Hbf_(1).JPG** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/16/2013.05.01_-_Bim_263.1_-_Duisburg_Hbf_%281%29.JPG *Lizenz:* GFDL *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* user:axpde
- **Datei:2013.05.01_-_Bwmz_111.5_-_Duisburg_Hbf_(1).JPG** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/39/2013.05.01_-_Bwmz_111.5_-_Duisburg_Hbf_%281%29.JPG *Lizenz:* GFDL *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* user:axpde
- **Datei:ARkimbz_288.4_-_Bistro.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/30/ARkimbz_288.4_-_Bistro.jpg *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Steinfurth (Nordlicht8)
- **Datei:Abteil_Avmz108_IC_2216_-_2.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/c2/Abteil_Avmz108_IC_2216_-_2.jpg *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Steinfurth (Nordlicht8)
- **Datei:Apmz_126.1_-_Gro%C3%9Fraum_Zuschnitt.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/ae/Apmz_126.1_-_Gro%C3%9Fraum_Zuschnitt.jpg *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Steinfurth (Nordlicht8)
- **Datei:Apmz_119_Harburg_13-07-2013.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/b7/Apmz_119_Harburg_13-07-2013.jpg *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Steinfurth (Nordlicht8)
- **Datei:Apmz_127_Harburg_13-07-2013.JPG** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/00/Apmz_127_Harburg_13-07-2013.JPG *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Steinfurth (Nordlicht8)
- **Datei:BA_186.5_61_80_21-91_559-9_Bvmz_2006-11-06.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/f8/BA_186.5_61_80_21-91_559-9_Bvmz%2C_2006-11-06.jpg *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *Autoren:* Selbst fotografiert (Originaltext: *selbst fotografiert*) *Ursprünglicher Schöpfer:* Christian Schulz
- **Datei:Baureihe_218_in_Doppeltraktion_vor_einem_Intercity.JPG** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/3d/Baureihe_218_in_Doppeltraktion_vor_einem_Intercity.JPG *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Goegeo
- **Datei:Bensheimer_Bahnhof_auf_Bahnsteig_zu_Gleis_1_Richtung_Heidelberg_(IC)_20.3.2009.JPG** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/22/Bensheimer_Bahnhof_auf_Bahnsteig_zu_Gleis_1_Richtung_Heidelberg_%28IC%29_20.3.2009.JPG *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Wikimedia-User Jivee Blau
- **Datei:Bombardier_IC_Doppelstockwagen_(Innenansicht_3).jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/50/Bombardier_IC_Doppelstockwagen_%28Innenansicht_3%29.jpg *Lizenz:* CC BY-SA 4.0 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Ingbife
- **Datei:Bpmbdzf_Stralsund_15062013.JPG** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d0/Bpmbdzf_Stralsund_15062013.JPG *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Steinfurth (Nordlicht8)
- **Datei:Bvmz_186.9_Abteil_-_IC_mod.JPG** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d6/Bvmz_186.9_Abteil_-_IC_mod.JPG *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Steinfurth (Nordlicht8)
- **Datei:Bvmz_186.9_Grossraum_-_IC_mod.JPG** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e4/Bvmz_186.9_Grossraum_-_IC_mod.JPG *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Steinfurth (Nordlicht8)
- **Datei:Bvmz_186.5_Bahnhof_Harburg_13-07-2013.JPG** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/97/Bvmz_186.5_Bahnhof_Harburg_13-07-2013.JPG *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Steinfurth (Nordlicht8)
- **Datei:Bwmz111_Abteil_22062013.JPG** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/70/Bwmz111_Abteil_22062013.JPG *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Steinfurth (Nordlicht8)
- **Datei:City_Night_Line_at_Københavns_Hovedbanegård_04.JPG** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/46/City_Night_Line_at_K%C3%B8benhavns_Hovedbaneg%C3%A5rd_04.JPG *Lizenz:* CC BY-SA 4.0 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Leif Jørgensen
- **Datei:Commons-logo.svg** *Quelle:* <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/4a/Commons-logo.svg> *Lizenz:* Public domain *Autoren:* This version created by Pumbaa, using a proper partial circle and SVG geometry features. (Former versions used to be slightly warped.) *Ursprünglicher Schöpfer:* SVG version was created by User:Grunt and cleaned up by 3247, based on the earlier PNG version, created by Reidab.
- **Datei:D-DB_51_80_84-95_001-4_Bimd_268.4_Bremen_Hbf_02.06.2013.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/4f/D-DB_51_80_84-95_001-4_Bimd_268.4_Bremen_Hbf_02.06.2013.jpg *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Christian Dittmer
- **Datei:DB-InterCity-Erster-Klasse-Abteil.JPG** *Quelle:* <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/a8/DB-InterCity-Erster-Klasse-Abteil.JPG> *Lizenz:* Public domain *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Bashir001
- **Datei:DBAG_Bimd_269.2_MuenchenHbf.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/fa/DBAG_Bimd_269.2_MuenchenHbf.jpg *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Alt_winmaerik
- **Datei:DB_ARkimbz_interior.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/f2/DB_ARkimbz_interior.jpg *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* ArtVandelay13
- **Datei:DB_Apmz.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/53/DB_Apmz.jpg *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* ArtVandelay13
- **Datei:DB_Apmz_Inside.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/00/DB_Apmz_Inside.jpg *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* ArtVandelay13
- **Datei:DB_Avmz109-5_61_80_19-91_508-0_BerlinHbf_190313.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/8/8d/DB_Avmz109-5_61_80_19-91_508-0_BerlinHbf_190313.jpg *Lizenz:* CC BY-SA 4.0 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* NAC
- **Datei:DB_Avmz_Interior_Refurbished.JPG** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/0b/DB_Avmz_Interior_Refurbished.JPG *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* ArtVandelay13

- **Datei:DB_Baureihe_101_mit_ex-Metropolitan_in_Leipzig.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/fd/DB_Baureihe_101_mit_ex-Metropolitan_in_Leipzig.jpg *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Appaloosa
- **Datei:DB_Baureihe_403.0.JPG** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/ee/DB_Baureihe_403.0.JPG *Lizenz:* Public domain *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Jan Oosterhuis
- **Datei:DB_Bimdzf_interior.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/46/DB_Bimdzf_interior.jpg *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* ArtVandelay13
- **Datei:DB_Bpmbz.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d7/DB_Bpmbz.jpg *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* ArtVandelay13
- **Datei:DB_Bpmz.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/0f/DB_Bpmz.jpg *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* ArtVandelay13
- **Datei:DB_Bpmz_interior.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/4e/DB_Bpmz_interior.jpg *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* ArtVandelay13
- **Datei:DB_Bvmsz.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/36/DB_Bvmsz.jpg *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* ArtVandelay13
- **Datei:DB_Bvmsz_interior.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/92/DB_Bvmsz_interior.jpg *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* ArtVandelay13
- **Datei:DB_IC-Netzplan_1971.png** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/f9/DB_IC-Netzplan_1971.png *Lizenz:* GFDL *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Axpde
- **Datei:DB_IC-Netzplan_1985.png** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/de/DB_IC-Netzplan_1985.png *Lizenz:* GFDL *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Axpde
- **Datei:DB_IC-Netzplan_1988.png** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/ac/DB_IC-Netzplan_1988.png *Lizenz:* GFDL *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Axpde
- **Datei:DB_IC-Netzplan_1989.png** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/c0/DB_IC-Netzplan_1989.png *Lizenz:* GFDL *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Axpde
- **Datei:DB_IC-Netzplan_1990.png** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/27/DB_IC-Netzplan_1990.png *Lizenz:* GFDL *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Axpde
- **Datei:DB_IC-Netzplan_1991.png** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/b5/DB_IC-Netzplan_1991.png *Lizenz:* GFDL *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Axpde
- **Datei:DB_IC-Netzplan_1992.png** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/74/DB_IC-Netzplan_1992.png *Lizenz:* GFDL *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Axpde
- **Datei:DB_IC-Netzplan_1993.png** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/4d/DB_IC-Netzplan_1993.png *Lizenz:* GFDL *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Axpde
- **Datei:DB_WRm_61_85_88-94_604-5_CH-DB_Zurich_HB_280812.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/23/DB_WRm_61_85_88-94_604-5_CH-DB_Zurich_HB_280812.jpg *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* NAC
- **Datei:DB_WRmz.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/5e/DB_WRmz.jpg *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* ArtVandelay13
- **Datei:DB_WRmz_interior.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/4d/DB_WRmz_interior.jpg *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* ArtVandelay13
- **Datei:Db-103197-01.jpg** *Quelle:* <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d2/Db-103197-01.jpg> *Lizenz:* CC-BY-SA-3.0 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* K. Jähne
- **Datei:Doppelstock-Intercity (IC2) - Innenraum oben.JPG** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/a0/Doppelstock-Intercity_%28IC2%29_%E2%80%A2_Innenraum_oben.JPG *Lizenz:* CC BY 4.0 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Geogast
- **Datei:EuroCity.svg** *Quelle:* <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/de/a/a7/EuroCity.svg> *Lizenz:* GFDL *Autoren:* Basis `` von Siegele Roland, selbst angepasst *Ursprünglicher Schöpfer:* axpde
- **Datei:G612er_IC_bei_Schlomener_Kurve.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/0b/G612er_IC_bei_Schlomener_Kurve.jpg *Lizenz:* CC-BY-SA-3.0 *Autoren:* Übertragen aus de.wikipedia nach Commons durch MB-one mithilfe des CommonsHelper. *Ursprünglicher Schöpfer:* Johannes Faßold
- **Datei:Hugh_llewelyn_61_85-94_416_(5954756762).jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/a4/Hugh_llewelyn_61_85-94_416_%285954756762%29.jpg *Lizenz:* CC BY-SA 2.0 *Autoren:* 61 85-94 416 *Ursprünglicher Schöpfer:* Hugh Llewelyn
- **Datei:IC_2007.gif** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/fb/IC_2007.gif *Lizenz:* Public domain *Autoren:* Die Autorenschaft wurde nicht in einer maschinell lesbaren Form angegeben. Es wird angenommen, dass es sich um ein eigenes Werk handelt (basierend auf den Rechteinhaber-Angaben). *Ursprünglicher Schöpfer:* Die Autorenschaft wurde nicht in einer maschinell lesbaren Form angegeben. Es wird Robert Will als Autor angenommen (basierend auf den Rechteinhaber-Angaben).
- **Datei:IC_783_Ernst_Barlach_Hannover_1989.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/67/IC_783_Ernst_Barlach_Hannover_1989.jpg *Lizenz:* CC BY-SA 2.0 *Autoren:* <http://www.flickr.com/photos/24736216@N07/2585867138/> *Ursprünglicher Schöpfer:* Roger Wollstadt

- **Datei:Inneneinrichtung_BA_236_51_80_21-90_540-2_Bomz_2006-11-03.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d0/Inneneinrichtung_BA_236_51_80_21-90_540-2_Bomz_2006-11-03.jpg *Lizenz:* Copyrighted free use *Autoren:* Selbst fotografiert *Ursprünglicher Schöpfer:* Christian Schulz 14:00, 16. Aug. 2009 (CEST)
- **Datei:InterCity.svg** *Quelle:* <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/ef/InterCity.svg> *Lizenz:* Public domain *Autoren:* drawn myself *Ursprünglicher Schöpfer:* Tobias B Köhler
- **Datei:InterCity_432_Wittlich.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e6/InterCity_432_Wittlich.jpg *Lizenz:* CC BY-SA 2.0 de *Autoren:* Diese Datei wurde von diesem Werk abgeleitet InterCity 432 4.jpg: `` *Ursprünglicher Schöpfer:* InterCity_432_4.jpg: bn_mosel.
- **Datei:InterCity_Finland.png** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/6b/InterCity_Finland.png *Lizenz:* Public domain *Autoren:* ? *Ursprünglicher Schöpfer:* Majestic
- **Datei:InterCity_coach_Duesseldorf.JPG** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/65/InterCity_coach_Duesseldorf.JPG *Lizenz:* CC-BY-SA-3.0 *Autoren:* Selbst fotografiert *Ursprünglicher Schöpfer:* Matti Blume MB-one 16:00, 4 March 2006 (UTC)
- **Datei:J24_215_Schönefelder_Gruppe_DBpbzfa_668.2.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/47/J24_215_Sch%C3%B6nefelder_Gruppe%2C_DBpbzfa_668.2.jpg *Lizenz:* CC BY-SA 4.0 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Falk2
- **Datei:J24_226_Schönefelder_Gruppe_DApza_687.2.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/fd/J24_226_Sch%C3%B6nefelder_Gruppe%2C_DApza_687.2.jpg *Lizenz:* CC BY-SA 4.0 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Falk2
- **Datei:J24_330_Schönefelder_Gruppe_DBpbzfa_668.2.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/74/J24_330_Sch%C3%B6nefelder_Gruppe%2C_DBpbzfa_668.2.jpg *Lizenz:* CC BY-SA 4.0 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Falk2
- **Datei:Karte_IC-,_EC-_und_ICE-Strecken_Deutschland.png** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/1b/Karte_IC-%2C_EC-_und_ICE-Strecken_Deutschland.png *Lizenz:* CC BY-SA 2.5 *Autoren:* Eigenes Werk, using this file by NordNordWest as background *Ursprünglicher Schöpfer:* Maximilian Dörrbecker (Chumwa)
- **Datei:MET-Steuerwagen_KK.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/1c/MET-Steuerwagen_KK.jpg *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Sebastian Terfloth User:Sese_Ingolstadt
- **Datei:MET_1.Klasse_innen.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/9e/MET_1.Klasse_innen.jpg *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *Autoren:* Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Sebastian Terfloth User:Sese_Ingolstadt
- **Datei:METropolitan_Zug_Traveller_Sitzanordnung_2012_02_18.jpg** *Quelle:* https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/22/METropolitan_Zug_Traveller_Sitzanordnung_2012_02_18.jpg *Lizenz:* CC BY-SA 3.0 *Autoren:* Eigenes Foto=Eigenes Werk *Ursprünglicher Schöpfer:* Bahntech

8.3 Inhaltslizenz

- Creative Commons Attribution-Share Alike 3.0