



# FRÜHER



403 001 - der Triebwagen des Lufthansa Airport Express im Kölner Hauptbahnhof <sup>(1)</sup>

Die Fotos (1) und (5) entstammen dem Archiv der Lufthansa AG. Fotos (3) und (4) erhielten wir vom DB-Museum in Nürnberg, Bild (2) ist aus der Sammlung Ralf Köstner. Die Veröffentlichung erfolgt mit deren freundlicher Genehmigung. Alle anderen Fotos sind vom Autor der Beitrags selbst aufgenommen worden.

Im Dienste der Deutschen Bundesbahn <sup>(2)</sup>

Ein unkrautüberwuchertes, rostiges Abstellgleis im Bahnhof Putlitz in der Prignitz. Der Natur und bereits seit Jahren dem Vandalismus preisgegeben endet langsam und traurig die Geschichte eines vierteiligen Hochgeschwindigkeitszuges der ehemaligen Deutschen Bundesbahn. Fast alle Fensterscheiben sind zerschlagen. Außen ist der Triebzug mit großflächigen Graffiti versehen. An einigen Stellen ist auf dem Lack noch der Schriftzug zu erkennen: „Lufthansa Airport Express“.

Irgendwie scheint die Zeit stehengeblieben zu sein. Bei der Expedition durch den Innenraum des Zuges, dessen seltsam windschnittige Front ihm den Spitzna-

## Tod einer Ente

In Putlitz verrostet ein besonderer Zug.  
Von Patrick Cardullo

men „Donald Duck“ einbrachte, erblickt man so das eine oder andere Relikt aus einer anderen Zeit. Ein zerfleddertes Lufthansa-Magazin aus dem Jahre 1991 etwa oder ein Stapel mit aufgequollenen betrieblichen Formularen vor dem Dienstabteil.

Alles scheint an Ort und Stelle, als sei der Quasi-Vorläufer des ICE vor über 15 Jahren einfach verlassen worden, nachdem man ihn am 23. Mai 1993 aus dem Verkehr gezogen hatte.

Der „Mehlwurm“ oder später eben „Donald Duck“ genannte Zug hat eine interessante Geschichte. Ende der 1960er Jahre plante die Bundesbahn den Aufbau des „InterCity“-Netzes: Die Eisenbahn sollte schneller und komfortabler werden. Im Zwei-Stunden-Takt sollten die großen Städte künftig miteinander verbunden werden.

Hierzu benötigte man jedoch geeignete Fahrzeuge. 1969/70 wurden die ersten Züge durch die Industrie ausgeliefert. Dazu gehörte auch der in Putlitz stehen-

de Triebwagen mit der Nummer 403 001 – der erste seiner Art.

Schon bei der Auslieferung zogen Wolken über dem für die damalige Zeit hochmodernen Fahrzeug auf. Obwohl bei Testfahrten Geschwindigkeiten von bis zu 220 km/h erreicht wurden, bereitete der Bundesbahn die Wirtschaftlichkeit des Zuges schon bei Indienststellung Sorgen.

Der Zug bestand aus maximal vier Wagen, davon ein kompletter Speisewagen. Das ging extrem zu Lasten der Sitzplatzkapazität. Bereits Anfang der 1970er Jahre fiel die Entscheidung, das InterCity-Netz klassisch, also mit lokbespannten Zügen, zu betreiben.

Wenn der Schienen-Exot im Einsatz war, fuhr er auf der schwach ausgelasteten IC-Linie Bremen - Bebra - München. An Wochenenden setzte man allerdings häufig statt des kurzen Triebzuges normale Bahnen ein, da er die Fahrgastmassen nicht bewältigen konnte.

Die Einführung der 2. Klasse im InterCity-Verkehr im Sommerfahrplan 1979 beendete erst einmal die Karriere der Baureihe 403. Sie wurde aus dem Linienbetrieb abgezogen. Ein Umbau kam aus Kostengründen nicht in Frage. Noch nicht einmal zehn Jahre im Einsatz fanden sie fortan Verwendung für Sonderfahrten oder als Dauergast auf Bahnhofsfesten.

Zur gleichen Zeit hatte man in einem anderen Staatsbetrieb ein ganz anderes Problem. Die Deutsche Lufthansa litt unter





einem enormen Kostendruck, vor allem im innerdeutschen Flugverkehr.

Das Verkehrsministerium unterbreitete den Vorschlag, zunächst in einem Probetrieb wichtige Inlandsflüge durch die Bahn zu ersetzen. Die vier „arbeitslosen“ Triebwagen waren Teil dieses Plans. Sie waren auch bei geringer Auslastung günstiger als ein Flugzeug.

Aus dem Mehlwurm wurde Donald Duck: Innen wie außen wurde der Zug dem Unternehmenskonzept der Lufthansa angepasst und im Innenraum eine Flugzeugküche eingebaut. Nach zahlreichen Pressevorführungen

begann sein zweites Leben als „Flugzeugsatzverkehr“ im März 1982 auf der Strecke Frankfurt a.M. - Köln - Düsseldorf.

### Bahnfahren zum Flugpreis

Es galten die Tarife der Lufthansa. Für die Betreuung der Kunden sorgten Stewardessen der Fluggesellschaft – einschließlich der branchenüblichen Bordverpflegung. Nur Lokführer und Begleiter wurden durch die Deutsche Bundesbahn gestellt. So warben die Bundesbahn und Lufthansa auch in der Blütezeit dieses Premiumproduktes mit „Fliegen auf Flughöhe null“.



Als im März 1992 noch euphorisch 10 Jahre Lufthansa-Airport-Express gefeiert wurde, stand sein Ende schon bevor. Die Züge hatten eine Hauptuntersuchung nötig und waren sanierungsbedürftig. Zusätzlich startete ein Jahr früher als vorgesehen in Deutschland das ICE-Zeitalter, mit dem die Bundesbahn bereits große Marktanteile gegenüber dem Flugzeug zurückeroberte.

### Kein Pardon für Donald

Seit ihrem Ende 1993 fristen die vier Einzelgänger ihr Schicksal auf Abstellgleisen in ganz Deutschland. Zunächst wurden sie in Nürnberg abgestellt. Vor einigen Jahren hat man sie auf den Rangierbahnhof Spandau-Johannesstift verbracht, da sie verkauft wurden. Der beschriebene 403 001 steht seit 2006 nun eisam in Putlitz. Der Zustand des Triebzuges ist auf diesen Seiten illustriert, an eine Aufbereitung ist nicht zu denken.

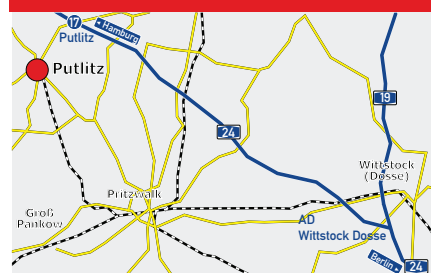
Vielleicht kann man ihn aber heute auch als ein Verkehrsdenkmal sehen. Wie man vor 30 Jahren auf der Schiene reiste und wie schnelllebig und vergänglich doch die Technik ist - zu besichtigen im brandenburgischen Putlitz.

Den Natur- und anderen Gewalten preisgegeben

In Meyenburg und Neustrelitz stehen zwei weitere Züge der 403er Baureihe. Bei dem Meyenburger Modell fehlt eine Außentür, die bei der letzten Fahrt bei Tempo 100 km/h einfach abfiel, weil die fixierenden Teile verrostet waren.



Die Fotos jeweils links <sup>(3, 4, 5)</sup> zeigen den Restaurantwagen, den Führerstand und den Fahrgastbereich (von oben nach unten) im damaligen, die Fotos rechts im heutigen Zustand



Patrick Cardullo