

## **Entstehungsgeschichte der LHB-Nahverkehrsprototypen**

Anfang der 1970er Jahre begann die Deutsche Bundesbahn, ihren Fahrzeugpark auch im Nahverkehr zu modernisieren und zu erneuern. Während für die S-Bahn-Verkehre von München, Stuttgart und Frankfurt(Main) der spurtstarke Elektrotriebwagen der Baureihe 420 vorgesehen war, setzte die DB ansonsten weitgehend auf lokbespannte Wagenzüge. 1973 begannen das für die Entwicklung von Reisezugwagen zuständige Bundesbahn-Zentralamt (BZA) Minden und der Fahrzeughersteller Linke-Hofmann-Busch (LHB) in Salzgitter mit der Konstruktion neuartiger Wagen für den Nah- und Bezirksverkehr. Sie sollten die bis dahin gebauten Silberlinge ergänzen und sukzessive ersetzen, die mit ihrer Konzeption aus den 50er Jahren nicht mehr den gestiegenen Ansprüchen an moderne Reisezugwagen gerecht wurden.

Ziel war, nach dem Fernverkehr auch für den Nahverkehr einen komfortableren Wagentyp zu entwickeln: Neuartige, luftgefederte Drehgestelle boten nicht nur mehr Laufruhe sondern erlaubten zugleich eine Absenkung des Fußbodens, sodass die Einstiegshöhe angenehm reduziert werden konnte. Ebenso verfügten die Wagen über ein großzügigeres Platzangebot sowie verbesserte Belüftung und Heizung. Um die Wünsche der Fahrgäste besser kennenzulernen, stattete man die verschiedenen Wagen zusätzlich mit unterschiedlichen Sitzanordnungen und Sitzen sowie Sitzbezügen und Farben aus.

Auch ein Steuerwagen pro Zuggarnitur war vorgesehen; dieser verfügte neben dem Führerstand erstmals ausschließlich über Sitzplätze, besaß also weder Gepäckabteil noch Traglastenbereich.

1976 lieferte LHB zehn Prototypen, die sich alle durch einen Wagenkasten aus Edelstahl auszeichneten. Einen elften - mit vollständig aus Aluminium gefertigtem Wagenkasten - lieferte Messerschmidt-Bölkow-Blohm (MBB) Donauwörth.

## **Einsätze im Großraum Hannover**

Die umgangssprachlich schnell 'LHB-Wagen' genannten Fahrzeuge gingen zur intensiven Erprobung in Nahverkehrs- und Eilzügen nach Hannover - nicht zuletzt, da so der Weg zum Herstellerwerk in Salzgitter nicht weit war und ein enger Erfahrungsaustausch gewährleistet werden konnte.

Anfangs wurden die Wagen über Jahre im sog. 'S-Bahn-Vorlaufverkehr' in der Relation Hannover Hbf - Weetzen - Haste(Han) eingesetzt. Ab Weetzen war erst 1970 der elektrische Betrieb aufgenommen worden; die kurz zuvor noch stilllegungsbedrohte und dieselbetriebene 'Deister-Bahn' erfuhr somit 1976 gleich die zweite große Attraktivitätssteigerung (bevor die Nebenbahn anlässlich der EXPO 2000 schließlich ein wichtiger Teil des S-Bahn-Netzes Hannover werden sollte).

Während die Einsatzstelle Hannover Hbf anfangs noch komplette Prototyp-Züge (mit meist fünf Wagen) bildete, setzte sie die LHB-Wagen später auch gemischt zusammen mit ozeanblau-beigen Silberling-Prototypen, Silberlingen und Abteilwagen ein, wobei der erhebliche Komfortgewinn dann innerhalb eines Zuges besonders deutlich zutage trat. Die

Kupplung mit anderen Wagentypen war problemlos möglich, da die LHB-Wagen trotz ihrer mittelflurigen Fußbodenhöhe über normale Zug- und Stoßeinrichtungen sowie Wagenübergänge nach UIC-Norm verfügten (die Fußböden waren zu den Wagenenden hin angerammt).

Das Einsatzgebiet der Wagen erstreckte sich von Hannover aus bis Nienburg(Weser), Minden(Westf), Celle, Braunschweig, Bad Harzburg und Altenbeken. Aufgrund von Wagenmangel war ein Wagen sogar kurzzeitig von Hamburg Hbf aus eingesetzt.

### **Einsatz als `Wiesbaden-City´ und `Airport-City´**

Ab 1988 wurden die beiden Steuerwagen sowie zwei Mittelwagen aus dem Betrieb genommen und umgebaut. Hintergrund war eine Neuordnung des InterCity-Verkehrs im Rhein-Main-Gebiet, bei dem die hessische Landeshauptstadt Wiesbaden ursprünglich ihre Einbindung ins IC-Netz verlieren sollte. Auf politischen Wunsch hin baute die Deutsche Bundesbahn die genannten Wagen zu IC-Wagen um, die auf der neu eingerichteten, kurzen `IC-Ergänzungslinie´ Mainz Hbf - Wiesbaden Hbf eingesetzt werden sollten. Die Züge dieser Linie bekamen den Namen „Wiesbaden-City“.

Die nicht umgebauten Wagen wurden bis 1992 noch im Nahverkehr im Großraum Hannover eingesetzt. Hierbei wurden ein Wagen 1./2. Klasse sowie ein Wagen 2. Klasse im Zuge einer Hauptuntersuchung noch mit neuen Sitzpolstern versehen. Der Wagen 1./2. Klasse - ein ABnrzb 705 - wurde im November 1991 nach Wiesbaden umbeheimatet, um dort dem gestiegenen Bedarf beim Wiesbaden-City zu entsprechen.

Die beiden Steuerwagen wurden beim Wiesbaden-City zu Wagen 1. Klasse. Sie erhielten neue Wandverkleidungen, einen blauen Teppich und die üppigen, mit dunkelrotem Veloursstoff bezogenen Sitze der üblichen IC-Großraumwagen 1. Klasse. Die beiden Mittelwagen erhielten die Sitze der üblichen Großraumwagen 2. Klasse in grün-gelber Farbe unter Beibehaltung der ursprünglichen Wandverkleidungen und des PVC-Fußbodens. Die Außenlackierung wurde den damals aktuellen IC-Produktfarben angepasst: Lichtgrau als Grundfarbe für Wagenkasten und Dach mit orientrotem Fensterband samt pastellvioletter Begleitstreifen.

Die neuen IC-Wagen wurden Anfang 1989 zum Betriebswagenwerk Wiesbaden der Bundesbahndirektion Frankfurt(Main) umbeheimatet und verkehrten fortan planmäßig mit orientrot lackierten Elektroloks der Baureihe 141. Nicht selten kamen aber auch andersfarbige 141er sowie Loks der Baureihen 140 und (insbesondere ab 1991) 111 als Traktionsmittel an die Kurz-IC.

Das Einsatzgebiet erweiterte sich ab 1991 um die „Airport-City“-Züge Ludwigshafen(Rhein) - Frankfurt-Flughafen, Frankfurt Hbf - Frankfurt-Flughafen - Köln Hbf und Frankfurt Hbf - Frankfurt-Flughafen - Köln Hbf - Düsseldorf Flughafen. Da es sich hierbei um Verbindungen ausschließlich zu und von den Spät- und Früh-Flügen am Frankfurter Flughafen handelte, konnten die Wiesbaden-City-Garnituren auf diese Weise auch außerhalb der Verkehrszeiten des Wiesbaden-City wirtschaftlich eingesetzt werden.

Nachdem der Wiesbaden-City 1995 eingestellt worden war, wurden die Flughafen-Verkehre zum Haupteinsatzgebiet der Wagen; noch bis 1998 waren sie als Airport-City von Frankfurt nach Düsseldorf-Flughafen eingesetzt.

## Wie es weiterging

Per 31. Mai 1998 wurden sämtliche noch existenten LHB-Wagen von der DB Reise&Touristik AG als zwischenzeitlichem Eigentümer ausgemustert.

Wenig später kaufte die Connex Regiobahn GmbH die Wagen, um sie zwischen den Flughäfen Frankfurt(Main) und Hahn einzusetzen. Daraus, wie auch aus einem Einsatz auf einer eigenwirtschaftlichen Schnellzuglinie zwischen Köln und Stuttgart, wurde jedoch nichts. Da ein Weiterverkauf an andere EVU scheiterte, landeten die Wagen schließlich bei einem Schrotthändler. Von ihm erwarb der Lokomotivhersteller Vossloh in Kiel einen Mittel- und zwei Steuerwagen. Alle anderen Wagen wurden verschrottet.

Über Vossloh gelangte der Bz 298 mit der Ordnungsnummer 001 zur Draisinenbahn Marne nach Dithmarschen und dient dort als Bürowagen für ihren Draisinenbahnbetrieb von Marne nach St. Michaelisdonn. Der Wagen befindet sich nach wie vor in Marne auf dem Gelände des alten Bahnhofs. Seine Funktion als Bürowagen wird durch ein sehenswertes Graffiti unterstrichen.

Die beiden Steuerwagen gelangten zu den Verkehrsbetrieben Peine-Salzgitter. Dort sollten sie als Bereisungswagen für das werkseigene Streckennetz ertüchtigt werden. Man wollte dort vom Führerstand aus per Fernsteuerung eine werkseigene Lok ansteuern, ohne dass die wageneigene Wendezugsteuerung zum Einsatz gekommen wäre. Jedoch wurde diese Idee nie umgesetzt.

Im Frühjahr 2014 kaufte ein Privatmann die beiden Steuerwagen; im Netinera-Werk Neustrelitz warten sie auf ihre weitere Verwendung

Den elf mittelflurigen Prototypen waren zwar nie Serienfahrzeuge gefolgt. Doch vermittelten sie dem modernen Schienenfahrzeugbau zahlreiche wertvolle Erkenntnisse, die nicht zuletzt u. a. in die sog. x-Wagen, einfließen, den Wagenzügen für die S-Bahn-Verkehre im Ruhrgebiet und in Nürnberg.



Arndt Spezial-Modelle  
Christian Arndt  
Auf der Rübekuhle 23A  
D-21335 Lüneburg  
Email: arndt@as-modell.de