

Avmz und ABvmdz

Die zum Schluss als Avmz 111.0 bezeichneten 1.Klasse-Abteilwagen entstanden auf Bestreben der Deutschen Bundesbahn hin, neues und hochwertiges Wagenmaterial für den Prestigezug "Rheingold" im Bestand zu führen. Im Jahr 1962 entstanden so 10 Wagen der Bauart Av4üm mit 9 Abteilen à 6 Sitzplätze. Diese Serie wurde zunächst exklusiv im Rheingold eingesetzt und dafür stahlblau/beige lackiert. Ab 1965 kamen weitere Wagen hinzu - die insgesamt mehr als 260 Wagen liefen ab 1972 im hochwertigen TEE und IC-Verkehr, später dann auf allen IC- und EC-Linien. Lackiert waren die Wagen zunächst rot/beige, mit Einführung des neuen Farbkonzeptes 1986 wurden die Wagen in das neue IC-Farbschema umlackiert. Der Wagenkasten erhielt einen weißen Grundanstrich, das Fensterband wurde orientrot mit einem pastellvioletten Begleitstreifen. Ab 1998 liefen einige Wagen im neuen Farbschema verkehrsrot, dabei blieb die Grundfarbe weiß bestehen, während das Fensterband verkehrsrot lackiert wurde, der Begleitstreifen entfiel. Ab 2002 wurde die Avmz wie alle Fernverkehrswagen erneut umlackiert - das nach wie vor aktuelle Farbschema des Fernverkehrs sieht analog zum ICE sieht einen weißen Wagenkasten mit verkehrsrotem Zierstreifen vor.

Ab 2003 wurden zahlreiche Avmz ¹¹¹ einem Redesign unterzogen, die mit neuer Inneneinrichtung ausgestatteten Wagen heißen nun Avmz ^{109.x}, wobei die genaue Unterbaureihe auch von der Art des Redesigns abhängig ist. Die damalige EuroTurbo GmbH, mittlerweile SBB Deutschland erwarb Anfang 2003 insgesamt 5 Avmz ^{111.0} von der DB, um diese Wagen nach kleineren Anpassungsarbeiten (Neulackierung, neue Polsterung, Umbau "Businessabteile") im ALEX (damals "Allgäu-Express") einzusetzen. Im Jahr 2008 wurden alle Avmz nochmal erneut hauptuntersucht und erhielten Neulack - so werden diese bequemen Wagen in 9 Abteilen weiterhin bis zu 50 Reisende erstklassig befördern. Seit Frühjahr 2009 sind die rein erstklassigen Wagen abgestellt.

Als Ersatz kamen sechs Wagen der neuen Gattung ABvmdz, die ebenfalls aus ehemaligen Avmz ^{111.0} umgebaut wurden. Diese Wagen, die zwischenzeitlich schon mal beim Flensburg-Express (FLEX) zum Einsatz kamen, wurden bei der VIS Halberstadt umfangreich umgebaut: so wurden zwei Abteile und ein Toilettenraum komplett ausgebaut und durch einen Mehrzweckbereich ersetzt. Weitere vier Abteile wurden deklariert, wobei die originalen Avmz-Sitze ausgebaut und 2 Sitzbänke aus einem Bomz ²⁸⁰ eingebaut wurden - formal befinden sich jetzt 8 Sitzplätze in jedem 2.Klasse-Abteil. Die verbliebenen erstklassigen Abteile wurden neu aufgepolstert und mit Stoffen im bekannten Design versehen.

Gattung	Wagennummer	Lack	V _{max}	Sitzplätze		Revision		frühere Nummern und Gattung	Besonderheiten
				1. Kl.	2. Kl.	Werk	Datum		
Avmz	56 80 19-94 023-4 D-RBG	ALX neu	200 km/h	48		RFW	11.04.08	50 46 19-33 172-2, Am (ALEX alt) 61 80 19-94 023-7, Avmz 111.0 (DB)	derzeit abgestellt
Avmz	56 80 19-94 034-1 D-RBG	ALX neu	200 km/h	48		RFW	14.03.08	50 46 19-33 175-5, Am (ALEX alt) 61 80 19-94 034-4, Avmz 111.0 (DB)	abgestellt 2009-2011
Avmz	56 80 19-94 038-2 D-RBG	ALX neu	200 km/h	48		RFG	29.07.08	50 46 19-33 174-8, Am (ALEX alt) 61 80 19-94 038-5, Avmz 111.0 (DB)	derzeit abgestellt
Avmz	56 80 19-94 040-8 D-RBG	ALX neu	200 km/h	48		RFG	22.08.08	50 46 19-33 173-5, Am (ALEX alt) 61 80 19-94 040-1, Avmz 111.0 (DB)	derzeit abgestellt
Avmz	56 80 19-94 041-6 D-RBG	ALX neu	200 km/h	48		RFG	09.07.08	50 46 19-33 171-5, Am (ALEX alt) 61 80 19-94 041-9, Avmz 111.0 (DB)	abgestellt 2009-2011
ABvmdz	56 80 84-94 025-9 D-VBG	ALX neu	200 km/h	18	32 (+17)	LHBX	???.08.09	61 80 19-94 025-2, Avmz 111.0	
ABvmdz	56 80 84-94 042-4 D-VBG	ALX neu	200 km/h	18	32 (+17)	LHBX	18.03.09	61 80 19-94 042-7, Avmz 111.0	
ABvmdz	56 80 84-94 044-0 D-VBG	ALX neu	200 km/h	18	32 (+17)	LHBX	25.02.09	61 80 19-94 044-3, Avmz 111.0	
ABvmdz	56 80 84-94 051-5 D-VBG	ALX neu	200 km/h	18	32 (+17)	LHBX	15.04.09	61 80 19-94 051-7, Avmz 111.0	
ABvmdz	56 80 84-94 056-4 D-VBG	ALX neu	200 km/h	18	32 (+17)	LHBX	14.05.09	61 80 19-94 056-7, Avmz 111.0	
ABvmdz	56 80 84-94 060-6 D-VBG	ALX neu	200 km/h	18	32 (+17)	LHBX	30.04.09	61 80 19-94 060-9, Avmz 111.0	
ABvmdz	56 80 84-94 063-0 D-VBG	ALX neu	200 km/h	18	32 (+17)	LHBX	19.03.09	61 80 19-94 063-3, Avmz 111.0	

ABvmz und Bomz

Die Wagen der Gattung Amz 210 und Amz 210.1 sind die jüngsten Fahrzeuge im Bestand des ALEX. Die Wagenserie entstand 1991 beim Waggonbau Bautzen (ehemals LOWA, später Deutsche Waggonbau AG (DWA), jetzt Bombadier) im Auftrag der Deutschen Reichsbahn. Sie entstanden nach dem Vorbild der Ame-Wagen des RAW Halberstadt (spätere Am 201) und den UIC-Z-Normen. Es wurden insgesamt 40 Wagen gebaut, die ab Werk im blauen Interregio-Farbschema lackiert waren, innen jedoch noch klassische Schnellzugwagen waren. Eingesetzt wurden sie bis 2002 im Interregio, wobei die Wagen nach Ablieferung weiterer erstklassiger Interregiowagen (Typ Aimz) teilweise oder komplett deklariert wurden, es entstanden die Typen ABomz 229 und Bmz 210.2. Zum Schluss liefen sie teilweise noch in Regionalexpresszügen, im Jahr 2003 wurde diese Wagenserie (gerade einmal 12 Jahre alt!) komplett ausgemustert. 22 Wagen dieses Typs konnte die Regentalbahn von der DB kaufen, 2 Wagen wurden als Ersatzteilsender verwendet, so dass sich aktuell 20 Wagen im Bestand des ALEX befinden. Zwei dieser Wagen kamen übergangsweise in den Jahren 2006 und 2007 auch schon beim Allgäu-Express zwischen München und Oberstdorf zum Einsatz.

Die Wagen besaßen ursprünglich 10 Abteile mit je 6 Sitzplätzen, beim ALEX wurden drei Abteile zur 1.Klasse mit je 5 Sitzplätzen, sechs Abteile zur 2.Klasse mit je 6 Sitzplätzen, das zehnte Abteil entfiel zugunsten eines kleinen Mehrzweckbereichs. Einige Wagen laufen als rein zweitklassige Wagen. Zur Einsetzbarkeit: die Wagen mit den Ziffern 90 an der 7. und 8. Stelle der Wagennummer sind mehrspannungsfähig, die Wagen mit den Ziffern 95 an dieser Stelle sind nur einspannungsfähig - die Versorgung der Zugsammelschiene ist nur mit der in Deutschland üblichen Spannung von 1000V und 16 2/3 Hz möglich.

Gattung	Wagennummer	Lack	V _{max}	Sitzplätze		Revision		frühere Nummern und Gattung	Besonderheiten
				1. Kl.	2. Kl.	Werk	Datum		
ABvmz	56 80 39-90 501-9 D-VBG	ALX neu	200 km/h	20	33 (+2)	LHBX	01.06.07	51 80 20-95 501-0, Bmz 210.2 (DB) 51 80 10-95 501-2, Amz 210.1 (DB) 51 80 10-94 000-2, Amz 210.0 (DB) 51 50 10-94 000-6, Amz (DR)	Amz-Prototyp
ABvmz	56 80 39-90 502-7 D-VBG	ALX neu	200 km/h	20	33 (+2)	LHBX	21.06.07	51 80 20-95 502-8, Bmz 210.2 (DB)	
ABvmz	56 80 39-90 503-5 D-VBG	ALX neu	200 km/h	20	33 (+2)	LHBX	01.06.07	51 80 20-95 503-6, Bmz 210.2 (DB)	
ABvmz	56 80 39-90 504-3 D-VBG	ALX neu	200 km/h	20	33 (+2)	LHBX	27.09.07	51 80 20-95 504-4, Bmz 210.2 (DB)	
ABvmz	56 80 39-90 505-0 D-VBG	ALX neu	200 km/h	20	33 (+2)	LHBX	21.06.07	51 80 20-95 505-1, Bmz 210.2 (DB)	
Bomz	56 80 20-95 506-4 D-VBG	ALX neu	200 km/h		57 (+2)	LHBX	07.01.08	51 80 20-95 506-6, Bmz 210.2 (DB)	
ABvmz	56 80 39-90 507-1 D-VBG	ALX neu	200 km/h	20	33 (+2)	LHBX	29.08.07	51 80 20-95 507-7, Bmz 210.2 (DB)	
ABvmz	56 80 39-90 508-4 D-VBG	ALX neu	200 km/h	20	33 (+2)	LHBX	05.07.07	51 80 20-95 508-5, Bmz 210.2 (DB)	

Wagenbestand

ABvmz	56 80 39-95 509-7 D-VBG	ALX neu	200 km/h	20	33 (+2)	LHBX	18.07.07	51 80 20-95 509-3, Bmz 210.2 (DB)
Bomz	56 80 20-95 510-6 D-VBG	ALX neu	200 km/h		57 (+2)	RFG	09.04.09	51 80 20-95 510-1, Bmz 210.2 (RBG) 51 80 20-95 510-1, Bmz 210.2 (DB)
Bomz	56 80 20-95 514-8 D-VBG	ALX neu	200 km/h		57 (+2)	RFG	15.05.09	51 80 20-95 514-3, Bmz 210.2 (RBG) 51 80 20-95 514-3, Bmz 210.2 (DB)
ABvmz	56 80 39-95 515-4 D-VBG	ALX neu	200 km/h	20	33 (+2)	LHBX	12.09.07	51 80 20-95 515-0, Bmz 210.2 (DB)
ABvmz	56 80 39-90 516-2 D-VBG	ALX neu	200 km/h	20	33 (+2)	LHBX	29.08.07	51 80 20-95 516-8, Bmz 210.2 (DB)
ABvmz	56 80 39-90 518-8 D-VBG	ALX neu	200 km/h	20	33 (+2)	LHBX	31.07.07	51 80 20-95 518-4, Bmz 210.2 (DB)
ABvmz	56 80 39-95 519-6 D-VBG	ALX neu	200 km/h	20	33 (+2)	LHBX	14.08.07	51 80 20-95 519-2, Bmz 210.2 (DB)
ABvmz	56 80 39-95 520-4 D-VBG	ALX neu	200 km/h	20	33 (+2)	LHBX	14.08.07	51 80 20-95 520-0, Bmz 210.2 (DB)
ABvmz	56 80 39-90 527-9 D-VBG	ALX neu	200 km/h	20	33 (+2)	LHBX	05.07.07	51 80 20-95 527-1, Bmz 210.2 (DB)
ABvmz	56 80 39-95 528-7 D-VBG	ALX neu	200 km/h	20	33 (+2)	LHBX	12.09.07	51 80 20-95 528-3, Bmz 210.2 (DB)
ABvmz	56 80 39-95 529-5 D-VBG	ALX neu	200 km/h	20	33 (+2)	LHBX	18.07.07	51 80 20-95 529-1, Bmz 210.2 (DB)
ABvmz	56 80 39-90 530-3 D-VBG	ALX neu	200 km/h	20	33 (+2)	LHBX	31.07.07	51 80 20-95 530-9, Bmz 210.2 (DB)

Bm

Die Wagen der Gattung Bm²³⁴ und Bm²³⁵ basieren auf dem Muster "UIC-X" von 1949. Durch dieses Muster sollten die Bahnen Europas nach dem zweiten Weltkrieg zu einem einheitlichen Fuhrpark gelangen. Vorgegeben waren unter anderem die (spätere Standard-)Länge von 26,40 m sowie die Breite von 2,825 m. Zu Hochzeiten (Mitte der 70er Jahre) führte die Deutsche Bundesbahn mehr als 6100 Wagen dieser Bauart im Bestand, unter Eisenbahnkennern gilt sie als Inbegriff des komfortablen (zweitklassigen) Reisezugwagens.

Beim "ALEX" laufen Wagen der Typen Bm²³⁴ und Bm²³⁵, die ab 1974 im Rahmen des Programms "Neuer D-Zug" geliefert wurden. Dabei wurden die seit 1963 unverändert gebauten Bm²³⁴ mit einer neuen Innenausstattung geliefert, die dem Zeitgeist der 70er Jahre entsprach. Mit Einführung des zweitklassigen InterCity-Verkehrs 1979 (Programm IC '79) wurden zahlreiche noch neuwertige Bm 234 mit Magnetschienenbremsen für eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h ertüchtigt und fortan als Bm²³⁵ bezeichnet. Die Wagen wurden ab Werk im Standardfarbschema "ozeanblau/beige" geliefert, wobei der Wagenkasten ozeanblau und das Fensterband analog zu den TEE-Wagen beige lackiert wurde. Ab 1986 wurden sie in den Produktfarben des Fernverkehrs lackiert (analog Avmz), ab 1998 verkehrsrot und ab 2002 teilweise noch im ICE-Schema.

Zahlreiche Bm²³⁴ und Bm²³⁵ wurden Ende der 1980er/Anfang der 1990er Jahren zu IR-Wagen (Typ Bimz) umgebaut, bei der DB liefen die letzten unveränderten Bm²³⁵ bis November 2005 im Regionalexpress München - Prag. Insgesamt konnte die Regentalbahn 20 Wagen von der DB erwerben, derzeit sind 14 von ihnen im einsatzbereiten Bestand. In den 12 Abteilen finden 72 Reisende Platz, zusätzlich gibt es 24 Klappsitze im Gang.

Gattung	Wagennummer	Lack	V _{max}	Sitzplätze		Revision		frühere Nummern und Gattung	Besonderheiten
				1. Kl	2. Kl	Werk	Datum		
Bm	56 80 22-90 201-5 D-VBG	ALX neu	200 km/h		72 (+24)	LHBX	09.11.07		
Bm	56 80 22-90 202-3 D-VBG	ALX neu	200 km/h		72 (+24)	LHBX	23.10.07		
Bm	56 80 22-90 203-1 D-VBG	ALX neu	200 km/h		72 (+24)	LHBX	26.10.07		
Bm	56 80 22-90 204-9 D-VBG	ALX neu	200 km/h		72 (+24)	LHBX	05.12.07		
Bm	56 80 22-90 205-6 D-VBG	ALX neu	200 km/h		72 (+24)	LHBX	29.11.07		
Bm	56 80 22-90 206-4 D-VBG	ALX neu	200 km/h		72 (+24)	LHBX	21.11.07		
Bm	56 80 22-90 207-2 D-VBG	ALX neu	200 km/h		72 (+24)	LHBX	23.10.07		
Bm	56 80 22-90 208-0 D-VBG	ALX neu	200 km/h		72 (+24)	LHBX	21.11.07		
Bm	56 80 22-90 209-8 D-VBG	ALX neu	200 km/h		72 (+24)	LHBX	13.12.07		
Bm	56 80 22-90 210-6 D-VBG	ALX neu	200 km/h		72 (+24)	LHBX	07.11.07		
Bm	56 80 22-90 211-4 D-VBG	ALX neu	200 km/h		72 (+24)	LHBX	24.10.07		
Bm	56 80 22-90 212-2 D-VBG	ALX neu	200 km/h		72 (+24)	LHBX	29.11.07		
Bm	56 80 22-90 213-0 D-VBG	ALX neu	200 km/h		72 (+24)	LHBX	07.11.07		
Bm	56 80 22-70 214-2 D-VBG	ALX neu	160 km/h		72 (+24)	LHBX	17.01.08	51 80 22-70 xxx-k, Bm 234 (DB)	

Bomz									
<p>Im Jahr 1982 lieferte das damalige RAW Halberstadt (heute: VerkehrsIndustrieSysteme (VIS) Halberstadt) sechs Prototypen von erstklassigen Schnellzugwagen des Typs Ame, die weitgehend den Normen des UIC-Wagens Typ Z entsprachen. Da hierbei allerdings auf eine Klimaanlage verzichtet wurde, entsprachen die Wagen eher den UIC-X-Wagen (und damit dem Am203 der Deutschen Bundesbahn). Ab 1984 lieferte das Werk dann erstmals Abteilwagen 2. Klasse, die später als Bom²⁸⁰ und Bom²⁸¹ bezeichnet wurden, von diesen Wagen entstanden bis 1990 über 800 Wagen.</p> <p>Als Weiterentwicklung dieses Typs sind die Wagen vom Typ Bmz zu sehen, die ab 1991 geliefert wurden. Die insgesamt 112 Wagen, bei der DB dann als Bomz 236 eingereiht, verkehrten anfänglich hauptsächlich in IC/EC-Zügen, bei denen die DR für die Stellung des Wagenmaterials zuständig war. Später liefen sie bundesweit in IC-Zügen, mittlerweile sind sie nicht mehr im Tageszugdienst anzutreffen und laufen nur noch in CNL-Zügen. Für den Allgäu-Express (den sog. "alten" ALEX) konnte die EuroTurbo 13 Wagen erwerben, die bei der PFA in Weiden modernisiert und neu lackiert wurden. Anfang 2008 wurden sie im Schema des neuen ALEX erneut umlackiert. Im Rahmen der Hauptuntersuchungen im Laufe des Jahres 2011 wurde bei einigen Wagen ein Abteil zugunsten von Fahrradstellplätzen ausgebaut. Dadurch sank die Sitzplatzkapazität auf 60 Plätze, die Anzahl der Klappsitze blieb unverändert.</p>									
Gattung	Wagennummer	Lack	V _{max}	Sitzplätze		Revision		frühere Nummern und Gattung	Besonderheiten
				1. Kl	2. Kl	Werk	Datum		
Bomz	56 80 21-95 231-8 D-VBG	ALX neu	200 km/h		60 (+22)	0105	???.?.11	50 46 21-33 131-4, Bm (SBB D) 51 80 21-95 502-7, Bomz 236.4 (DB) 51 80 21-90 502-2, Bomz 236.1 (DB) 51 50 21-90 502-8, Bmz (DR)	
Bomz	56 80 21-95 232-6 D-VBG	ALX neu	200 km/h		60 (+22)	0105	???.?.11	50 46 21-33 132-2, Bm (SBB D) 51 80 21-95 504-3, Bomz 236.4 (DB)	
Bomz	56 80 21-95 233-4 D-VBG	ALX neu	200 km/h		60 (+22)	0105	???.?.11	50 46 21-33 133-0, Bm (SBB D) 51 80 21-95 515-9, Bomz 236.4 (DB)	
Bomz	56 80 21-95 234-2 D-VBG	ALX neu	200 km/h		60 (+22)	0105	???.?.11	50 46 21-33 134-8, Bm (SBB D) 51 80 21-95 525-8, Bomz 236.4 (DB)	
Bomz	56 80 21-95 235-9 D-VBG	ALX neu	200 km/h		60 (+22)	0105	???.?.11	50 46 21-33 135-5, Bm (SBB D) 51 80 21-95 544-9, Bomz 236.4 (DB)	
Bomz	56 80 21-95 236-7 D-VBG	ALX neu	200 km/h		60 (+22)	0105	???.?.11	50 46 21-33 136-3, Bm (SBB D) 51 80 21-95 549-8, Bomz 236.4 (DB)	
Bomz	56 80 21-95 237-5 D-VBG	ALX neu	200 km/h		60 (+22)	0105	???.?.11	50 46 21-33 137-1, Bm (SBB D) 51 80 21-95 552-2, Bomz 236.4 (DB)	
Bomz	56 80 21-95 238-3 D-VBG	ALX neu	200 km/h		60 (+22)	0105	???.?.11	50 46 21-33 138-9, Bm (SBB D) 51 80 21-95 554-8, Bomz 236.4 (DB)	
Bomz	56 80 21-95 239-1 D-VBG	ALX neu	200 km/h		66 (+22)	0105	???.?.11	50 46 21-33 139-7, Bm (SBB D) 51 80 21-95 559-7, Bomz 236.4 (DB)	
Bomz	56 80 21-95 240-9 D-VBG	ALX neu	200 km/h		66 (+22)	0105	???.?.11	50 46 21-33 140-5, Bm (SBB D) 51 80 21-95 563-9, Bomz 236.4 (DB)	
Bomz	56 80 21-95 241-7 D-VBG	ALX neu	200 km/h		66 (+22)	0105	???.?.11	50 46 21-33 141-3, Bm (SBB D) 51 80 21-95 566-2, Bomz 236.4 (DB)	
Bomz	56 80 21-95 242-5 D-VBG	ALX neu	200 km/h		66 (+22)	0105	???.?.11	50 46 21-33 142-1, Bm (SBB D) 51 80 21-95 573-8, Bomz 236.4 (DB)	
Bomz	56 80 21-95 243-3 D-VBG	ALX neu	200 km/h		66 (+22)	0105	???.?.11	50 46 21-33 143-9, Bm (SBB D) 51 80 21-95 507-6, Bomz 236.4 (DB)	
Bomdz									
<p>Dieser Wagen, der bis jetzt ein Einzelstück ist, hat eine interessante Geschichte vorzuweisen: gebaut wurde er 1983 im RAW Halberstadt im Rahmen einer 110 Wagen umfassenden Serie von Schnellzugwagen erster Klasse (Typ Ame). Nach dem Ende der Deutschen Reichsbahn lief er noch kurzzeitig in Schnellzügen, bevor er um 1995 in den Regionalverkehr wechselte, dabei wurden einige Abteile ohne Umbauten deklassiert, Gattungsbezeichnung war fortan ABomz 512. Zu Beginn des Jahres 2001 wurde der Wagen bei der DB ausgemustert.</p> <p>Nach einem größeren Umbau (Ausbau von 6 Abteilen, Einrichtung des Mehrzweckbereichs) lief er ab Ende 2002 im Flensburg-Express (FLEX) und ging aus der Insolvenzmasse der FLEX AG an die Regentalbahn. Der Wagen wurde nach seinem Verkauf erneut in Halberstadt umgebaut und sollte schon früher in den Einsatzbestand des ALEX übergehen. Jedoch wurden bei einer Vermessung am Wagenkasten unzulässige Werte festgestellt, so dass der Wagen wieder ins Werk Halberstadt zurückgeholt wurde. Seit 22.August 2008 befindet sich der Wagen nun im Einsatz.</p>									
Gattung	Wagennummer	Lack	V _{max}	Sitzplätze		Revision		frühere Nummern und Gattung	Besonderheiten
				1. Kl	2. Kl	Werk	Datum		
Bomdz	56 80 82-33 739-1 D-VBG	ALX neu	140 km/h		24 (+22)	LHBX	06.06.08	50 00 82-33 739-4, BDVo (FLEX) 50 80 30-33 739-0, ABomz 512 (DB) 51 80 10-43 273-1, Am 201.0 (DB) 51 50 10-43 273-7, Ame (DR)	defekt abgestellt
Bnd									
<p>Der n-Wagen gilt wie die oben bereits angesprochene Bm als ein Klassiker der "Bundesbahnzeit". Der Wagentyp, von dem zwischen 1961 und 1980 weit über 5000 Exemplare verschiedener Unterbauarten (reine 2.-Klasse- Wagen, Wagen 1./2.Klasse, Steuerwagen 2.Klasse mit Gepäckabteil) gebaut wurden, ist allerdings im Unterschied zu den Bm-Wagen noch vielfach im Regionalverkehr der DB im Einsatz, aktuell dürften es noch um die 1000 Wagen sein. Der "Standard-Bn" ist ein Wagen mit 2 Einstiegsräumen, die sich jeweils um eine 1/4 Länge vom Ende des Wagenkastens versetzt befinden. In der Mitte der Einstiegsräume ist Platz für je 6 beiderseits eines Mittelgangs angeordnete Vierersitzgruppen. Beim gemischtklassigen 1./2. Klasse-Wagen findet man hier 5 Abteile mit jeweils 6 Sitzplätzen. Zwischen den Einstiegsräumen und dem Wagenende befinden sich weitere Vierersitzgruppen 2.Klasse (je Gangseite drei) oder ein Gepäckabteil mit Dienstraum und Führerstand (Steuerwagen).</p> <p>Die beiden schon im Einsatz befindlichen Bn-Wagen haben beide zu DB-Zeiten ein Redesign bekommen, beim ALEX laufen sie beide als 2. Klasse Wagen, der Mittelteil des ABn ist also deklassiert. Nach einigen Monaten im Einsatz wurde bei beiden Wagen in einem Endgroßraum die Sitzbänke ausgebaut und stattdessen Halterungen für Fahrräder nachgerüstet, seitdem laufen die Wagen mit der Gattungsbezeichnung Bnd. Im Arbeitsvorrat finden sich weitere 8 Wagen.</p>									
Gattung	Wagennummer	Lack	V _{max}	Sitzplätze		Revision		frühere Nummern und Gattung	Besonderheiten
				1. Kl	2. Kl	Werk	Datum		
Bnd	56 80 31-33 900-0 D-VBG	ALX neu	140 km/h		74 (+2)	106	14.12.07	50 80 31-33 274-7, ABn 417 (DB) 50 80 31-11 082-0, ABn 703 (DB)	ehem. 1.Klasse-Mittelteil deklassiert
Bnd	56 80 22-54 907-1 D-VBG	ALX neu	140 km/h		74 (+2)	112	14.12.07	50 80 22-54 443-3, Bn 447 (DB)	

DBpz									
<p>Doppelstockwagen sind - obwohl sie primär mit dem modernen Nahverkehr in Verbindung gebracht werden - keine neuzeitliche Erfindung, sondern fast so alt wie das System Eisenbahn selber. Schon ab 1868 kamen in Deutschland (bei der Altona - Kieler - Eisenbahn) doppelstöckige Reisezugwagen - kurz Doppelstock - wagen oder noch kürzer Dostos - zum Einsatz. Die Grundlage für die heutigen, modernen Doppelstockwagen legte Mitte der 1930er Jahre die Lübeck-Büchener Eisenbahn, die mit kurzen Doppelstock-Wendezügen zwischen Hamburg und Lübeck pendelte. Nach dem zweiten Weltkrieg kam der Doppelstockwagen bei der Deutschen Bundesbahn nicht über wenige Prototypen hinaus, während bei der Deutschen Reichsbahn der DDR über tausend Doppelstockwagen verschiedener Varianten gebaut wurden. Hersteller war der VEB Waggonbau Görlitz, der auch noch heute - allerdings mittlerweile zu Bombadier gehörend - diese Wagen baut.</p> <p>Die ersten Doppelstockwagen für den modernen Regionalverkehr entstanden 1992/93 für den Nahverkehr im Raum München und wurden von Talbot nach einer Lizenz der Schweizer Waggonfabrik Schindler geliefert. Diese erste Serie umfasste 55 DBz und 20 DABz-Wagen. Sämtliche Nachfolgebauarten entstanden dann wieder in Görlitz, mittlerweile wird die vierte Serie von Neubaudoppelstockwagen produziert. Die Wagen, die beim ALEX seit Dezember 2009 zum Einsatz kommen, entsprechen der DB-Bauart DBpza^{780.4}. Aufgrund ihres Lichtraumprofils ist ein Einsatz auf dem Streckenabschnitt Immenstadt - Lindau nicht möglich, daher kommen die Wagen ausschließlich zwischen München und Hof zum Einsatz</p>									
Gattung	Wagennummer	Lack	V _{max}	Sitzplätze		Revision		frühere Nummern und Gattung	Besonderheiten
				1. Kl	2. Kl	Werk	Datum		
DBpz	55 80 26-75 601-2 D-VBG	ALX neu	160 km/h		93 (+26)	0106	16.11.09	Neubauwagen	
DBpz	55 80 26-75 602-0 D-VBG	ALX neu	160 km/h		93 (+26)	0106	16.11.09	Neubauwagen	
DBpz	55 80 26-75 603-8 D-VBG	ALX neu	160 km/h		93 (+26)	0106	16.11.09	Neubauwagen	
DBpz	55 80 26-75 604-6 D-VBG	ALX neu	160 km/h		93 (+26)	0106	16.11.09	Neubauwagen	
DBpz	55 80 26-75 605-3 D-VBG	ALX neu	160 km/h		93 (+26)	0106	16.11.09	Neubauwagen	
DBpz	55 80 26-75 606-1 D-VBG	ALX neu	160 km/h		93 (+26)	0106	16.11.09	Neubauwagen	
DBpz	55 80 26-75 607-9 D-VBG	ALX neu	160 km/h		93 (+26)	0106	16.11.09	Neubauwagen	
BRDpm									
<p>Für den Betrieb des Allgäu-Express zwischen München und Oberstdorf war laut Ausschreibung der BEG auch ein Bistro vorgesehen. Nachdem die einzigen Bistrowagen der DB gehören, und die diese zum damaligen nicht verkaufen wollte, musste eine andere Lösung gefunden werden. Daher wurden aus vier der 17 gekauften Bomz 236-Schnellzugwagen Bistros umgebaut - die später so genannten "Alex-Treff"-Wagen.</p> <p>Die Wagen wurden bei der PFA Weiden komplett entkernt und mit einer neuen Ausstattung versehen. An einem Wagenende wurde das Bistro mit Stehtischen sowie das Dienstabteil eingebaut, am anderen Ende kam ein großer Mehrzweckbereich und eine rollstuhlgängliche Toilette. Dazwischen befindet sich 42 Sitzplätze in einem Großraumbereich (überwiegend Vierersitzgruppen). Die Wagen wurden nach Übernahme durch die Regentalbahn neu lackiert.</p>									
Gattung	Wagennummer	Lack	V _{max}	Sitzplätze		Revision		frühere Nummern und Gattung	Besonderheiten
				1. Kl	2. Kl	Werk	Datum		
BRDpm	56 80 86-95 131-2 D-VBG	ALX neu	200 km/h		42	0105	12.12.03	50 46 86-33 191-0, BRDpm (SBB D) 51 80 21-95 501-9, Bomz 236.4 (DB)	
BRDpm	56 80 86-95 132-0 D-VBG	ALX neu	200 km/h		42	0105	12.12.03	50 46 86-33 192-8, BRDpm (SBB D) 51 80 21-95 545-6, Bomz 236.4 (DB)	
BRDpm	56 80 86-95 133-8 D-VBG	ALX neu	200 km/h		42	0105	12.12.03	50 46 86-33 193-6, BRDpm (SBB D) 51 80 21-95 550-6, Bomz 236.4 (DB)	
BRDpm	56 80 86-95 134-6 D-VBG	ALX neu	200 km/h		42	0105	12.12.03	50 46 86-33 194-4, BRDpm (SBB D) 51 80 21-95 551-4, Bomz 236.4 (DB)	
BRmh und BRmz									
<p>Die Halbspeisewagen der Typen ARmh²¹⁷ und ARmz²¹¹ entstanden ab Mitte der 1960er Jahre, erstes Baujahr der Wagen des Types ARmh²¹⁷ war 1966, die ARmz²¹¹ folgten ab 1971. Insgesamt entstanden 87 Wagen, die zunächst in innerdeutschen und internationalen F-, D- und TEE-Zügen eingesetzt wurden, ab 1971 kamen dann die neuen IC-Verkehre hinzu. Die Wagen wurden mit einem Speiseteil mit 30 Plätzen sowie einem kleineren Großraumabteil mit 18 Plätzen ausgeliefert. Bei starkem Andrang konnte das 1.Klasse-Großraumabteil auch als zweiter Speiseraum genutzt werden.</p> <p>Die Wagen wurden zunächst im alten Schnellzugfarbschema weinrot/stahlblau ausgeliefert, ab etwa 1968 wurden die Wagen entsprechend ihrem überwiegenden Einsatzgebiet in TEE und IC-Zügen rot/beige lackiert ausgeliefert. Wie alle IC-Wagen wurden sie auch ab 1986 ins neue orientrot umlackiert, wobei viele ARmh noch im TEE-Schema Anfang der 1990er Jahre ausgemustert wurden. 3 Wagen des Typs ARmz²¹¹ wurden 2002 erneut modernisiert und im Innern dabei den BistroCafés des InterRegio angepasst. Diese Wagen liefen in einem besondern Lackschema bis Anfang 2008 im Berlin-Warschau-Express.</p> <p>Die Vogtlandbahn besitzt aktuell sechs Wagen, zwei weitere befinden sich im Privateigentum und sind an die Vogtlandbahn vermietet. Letztere sollten eigentlich nur übergangsweise im ALEX laufen, da der geplante Umbau der ehemals Bvcmh-Liegewagen zu Bistros aber nicht wie geplant umgesetzt wurde ist ein Einsatzende vorerst nicht abzusehen.</p>									
Gattung	Wagennummer	Lack	V _{max}	Sitzplätze		Revision		frühere Nummern und Gattung	Besonderheiten
				1. Kl	2. Kl	Werk	Datum		
BRmh	56 80 85-92 150-6 D-VBG	ALX neu	200 km/h		12 (+30)	ANX	07.12.07		kein Stromabnehmer
BRmz	56 80 85-95 152-9 D-VBG	ALX neu	200 km/h		12 (+30)	ANX	23.11.07	61 80 85-95 514-3, ARmz 211.0 (DB)	
BRmz	56 80 85-95 154-5 D-VBG	ALX neu	200 km/h		12 (+30)	ANX	15.10.08	61 80 85-95 524-9, ARmz 211.0 (DB)	
BRmz	56 80 85-95 155-2 D-VBG	ALX neu	200 km/h		12 (+30)	ANX	02.12.08		
BRmz	56 80 85-95 156-0 D-VBG	ALX neu	200 km/h		12 (+30)	ANX	21.12.07		
BRmz	56 80 85-95 157-8 D-VBG	rot/beige	200 km/h		12 (+30)	ANX	09.11.07		