

Deutschland € 7,40 Österreich € 8,15 • Schweiz sfr 14,80 • BeNeLux € 8,65 • Italien, Spanien, Portugal (cont.) € 9,60 • Finnland € 10,90 • Norwegen NOK 87,00
B 7539 E ISSN 0720-051 X

Eisenbahn
JOURNAL 5/2006

Eisenbahn JOURNAL

Mai
5/2006

Berlin: Start in neue Ära



Schweiz: 100 Jahre Simplontunnel

Anlagenporträt: Goldene 60er in Spur N

Vorbild und neue Modelle: E 80 und E 44.5 in H0



(Füllseite)

Märklin: Dracula ante portas?

Auch wenn es bis zur Drucklegung dieser Ausgabe noch keine ausdrückliche Bestätigung von Seiten eines der Beteiligten gibt: Beim kränkelnden Modellbahnriesen aus Göppingen bahnt sich ein Besitzerwechsel an. Wie die Nachrichtenagentur Reuters meldete, hat die Investmentbank Goldman Sachs im Auftrag der britischen Investmentfirma Kingsbridge Capital Advisors einigen der Gläubigerbanken von Märklin deren Kredite abgekauft. Nun verhandelt Kingsbridge mit den 23 Eigentümern um eine Beteiligung oder gar die Übernahme. Drohen dem Flaggschiff der Modellbahnbranche Zerschlagung, Ausverkauf und „ab nach China“? Kreditverkauf durch Gläubigerbanken entspricht einem Trend, der für Mittelständler wie Märklin neu und wenig willkommen ist: Banken verkaufen ihre Forderungen mit einem gewissen Abschlag an Finanzinvestoren wie Goldman Sachs. Diese handeln die Kredite dann entweder weiter oder versuchen, Einfluss auf den Schuldner zu nehmen – im positiven Fall, um ihn zu sanieren, im negativen, um ihn auszusaugen. Der verkaufende Bank spült die Transaktion Geld in die Kasse und befreit sie von der Gefahr, auf Außenständen sitzen zu bleiben.

Für das betroffene Unternehmen kann der Deal fatale Folgen haben: Stellt der neue Besitzer den gehandelten Kredit fällig, muss die Firma ihn zurückzahlen. Kann sie nicht, etwa weil der Kreditrahmen ausgeschöpft ist, geht die Firma Konkurs – und kann umso leichter gekauft werden, oft für einen Bruchteil ihres tatsächlichen Wertes. Nun geht das Ausschlichten erst richtig los: Noch vorhandenes Kapital wird abgezogen, das Unternehmen mit Schulden eingedeckt, Liegenschaften, Patente, Marken, Rechte usw. werden verkauft. Zuletzt stehen die Beschäftigten auf der Straße und der Firmenname als leere Hülle da. Doch auch er lässt sich meist noch zu Geld machen.

Für dieses transsilvanische Schicksal benötigt es aber zwei Voraussetzungen: überhohe Schulden und verkaufswillige oder erpressbare Eigentümer. Laut Märklin-

Geschäftsführer Paul Adams hat die Firma ihren Kreditrahmen von 60 Millionen Euro bei weitem nicht ausgeschöpft, also „Luft“ nach oben. Behalten die übrigen Gläubigerbanken ihre Kredite, dürfte Märklin eine eventuelle Fälligkeit wohl parieren können.

Zweite Variante der feindlichen Übernahme, „Transsilvanien light“: Nachdem man die Macht im Unternehmen hat, wird die Produktion nach Fern- oder EU-Ost verlagert, Gebäude und Grundstücke werden verkauft, ein vergrößerter Briefkasten dient als Alibi-Firmensitz. Auch dies ist ein tausendfach durchlittenes Szenario, bei dem es nur einen Gewinner gibt, den sogenannten Investor.

Doch was bei Allerweltsprodukten reibungslos zu funktionieren pflegt, dürfte bei Märklin schwer machbar sein: Die Immobilien der Firma befinden sich nicht in gesuchten Top-Lagen und der Zinkdruckguss-solide Ruf ihrer Produkte litte bei einem Zwangsumzug beträchtlich. Für die Wechselstrom-fahrende Modellbahnwelt (also etwa 40% des HO-Marktes) ist Märklin quasi Hauslieferant. Die Marke ist weltweit bekannt und der „Märklinist“ als Modellbahnertypus einzigartig. Gewiss: Für chinesische Firmen wäre es kein Problem, Märklin-Loks und -Wagen in hoher Qualität herzustellen. Doch würde die Märklin-Kundschaft Lokomotiven aus Schanghai, Ungarn oder Polen akzeptieren? Die Firma ist seit fast 150 Jahren „Göppingen“, so wie Daimler-Benz „Untertürkheim“ oder Porsche „Zuffenhausen“ – selbst wenn viele Märklin-Modelle im Zweigwerk Győr entstehen. Auch Firmen wie Fleischmann oder Faller wissen um den Wert des tatsächlichen „Made in Germany“.

Am wahrscheinlichsten ist daher, dass Kingsbridge als echter Investor handelt, der Firma bei ihrer ohnehin laufenden Sanierung finanziell unter die Arme greift, sie ansonsten aber wirtschaften lässt. In ein paar Jahren käme Märklin runderneuert, mit umgekrempeltem Sortiment und wertvoller denn je wieder auf den Markt. Wer wird dann zugreifen?

CHRISTOPH KUTTER



TITELBILD:

Mit dem Fahrplanwechsel Ende Mai 2006 beginnt für die Bahn in Berlin eine neue Ära. Die Fernverkehrszüge werden größtenteils von der Stadtbahn verbannt und rollen künftig durch den neuen Nord-Süd-Tunnel zum Berliner Hauptbahnhof. Zur großen Berliner Zäsur schreibt Konrad Koschinski

➔ *ab Seite 12*

FOTO: BODO SCHULZ

Vorbild

Bahn-Notizen

Interessantes vom Vorbild – kurz und kompakt 6

Thema des Monats • Berlin

Schlagader Stadtbahn vor der Zäsur 12

Hintergrund • DB-Museum

Nürnberger Grottesken 24

Streckenjubiläum • 100 Jahre Westerwaldquerbahn

Hoch über den Westerwald 26

Schweiz • 100 Jahre Simplontunnel

Die Pasta-Achse 34

Vorbild und Modell

E 80 und das Roco-Modell

Eine wie keine 40

Das „Werbe-Modell“ 44

E 44.5 und der Westmodel-Bausatz

Fast 50 Jahre unauffällig 46

Wunsch erfüllt 50



Streckenjubiläum • 100 Jahre Westerwaldquerbahn
Im Mai 2006 jährt sich zum 100. Mal die Eröffnung der ersten Etappe der ehemaligen Verbindung Herborn – Fehl-Ritzhausen – Westerburg – Montabaur mit dem Streckenast Fehl-Ritzhausen – Bad Marienberg – Erbach.
Hoch über den Westerwald ➔ ab Seite 26



Schweiz • 100 Jahre Simplontunnel
Die Route zwischen dem Wallis und Italien schrieb und schreibt Erfolgsgeschichte. Ob internationaler Reiseverkehr und Gütertransport oder Autoverladung – die Bedeutung der beiden Röhren ist ungebrochen und wird weiter zunehmen.
Die „Pasta-Achse“ ➔ ab Seite 34

Modell

Modell-Neuheiten	52
Anlagenporträt • Brig-Visp-Zermatt-Bahn Die Karussellbahn	58
8. Modellbauwettbewerb/18 • Goldene 60er Dampflokherbst	66
Diorama • Altstadtszenen Loch im Kanal	74
Zugbildung • Gemünden 1959/Folge 7 High Noon	80
Anlagengestaltung • Am Güterbahnhof/Teil 1 Wohin der Käse einstmals rollte	84
Anlagengestaltung • Modellflugplatz Nichts für HB-Männchen	90
Fahrzeuge superm • IORE-Doppellok von Roco Giganten-Tuning	94
Digital: Decoder • Märklin/Motorola ungeregelt Digitales Urgestein	96

Rubriken

Editorial	3
Bestellkarten zum Heraustrennen	99
Bahn & Medien: Neue Bücher, DVD etc.	104
Auktionen • Börsen • Märkte	107
Leserbriefe	113
Mini-Markt	108
Fachhändler-Adressen	114
Sonderfahrten & Veranstaltungen	117
Vorschau	118
Impressum	118

ABBILDUNGEN DIESER DOPPELSEITE:

SAMMLUNG HELLMIG, URS JOSSI, MICHAEL FISCHBACH, BRUNO KAISER



Vorbild und Modell • E 80 und das Roco-Modell
Wie schafft man es, ein Modell mit wenig bekanntem Vorbild in aller Munde zu bringen? Mit viel Werbeaufwand oder indem man es verhunzt! Roco wählte einen dritten Weg und schuf ein Modell, das für sich selbst wirbt.
Das „Werbe-Modell“ ➔ ab Seite 44



Anlagengestaltung • Am Güterbahnhof
In der guten alten Eisenbahnzeit waren Güterschuppen & Co. selbstverständlicher Bestandteil einer jeden Bahnstation. Mittlerweile sind die Vorbilder Mangelware. Bruno Kaiser zeigt in vier Folgen, was zum Güterbahnhof gehörte.
Wohin der Käse einstmals rollte ➔ ab Seite 84





Ludmilla back in blue Seit Mitte Februar 2006 gibt es zwei „Ludmillas“ in blau-weiß-grauen Farbtonen. Hinter der **D 06** der **Regental-Bahnbetriebsdienst GmbH** verbirgt sich die **ex DR-231 012** (Baujahr 1972), die zuletzt zur Konkursmasse der E. Schaufele GmbH gehörte. Am 14. Februar verließ die Lok noch mit alter Nummer und in unvollendeter neuer Farbgebung das Instandhaltungswerk Cottbus zu einer Probefahrt (großes Bild). Anfang März traf die Maschine dann mit neuer Nummer in Oberfranken ein. Der neue Eigentümer setzt die D 06 vor Container-, Holz- und Kesselwagenzügen zwischen Hof und Schweinfurt

(Bild unten links) bzw. Regensburg und Leipzig/Großkorbetha ein. – Hinter **V.01 „Yvonne“** der Firma **Ei.L.T.** (Eisenbahnlogistik und Transporte) verbirgt sich **232 037^{II}**. Die ursprüngliche **232 037** hatte als **Lok 31** der **Westfälischen Almetalbahn** 2003 einen Unfall erlitten und wurde mit dem Kasten der ausgemusterten **MEG 310 (ex 232 104)** in Cottbus neu aufgebaut. Sie sollte in der Zweitbesetzung wieder in Grün an die WAB zurückgehen, doch es kam anders. In farblich unterschiedlich gestalteten Frontseiten in Blau und Weiß mit Kontrastflächen wurde die Lok am 20. Februar an das Unternehmen in Zossen überstellt (Bilder unten Mitte u. rechts).



Schnee – weiße Pracht, 50 Zentimeter
 Schwer behangene Bäume und Sträucher glänzen in der Nacht
 Der Schnee verschluckt die letzten Geräusche
 Stille – ein Wintermärchen!
 Weiträumig ruhen Straße und Schiene
 Jetzt ist schaufeln angesagt – (k) ein Wintermärchen?
 Tags darauf scheint die Sonne über weite, weiße Fluren
 Und abends zaubert sie orange-rosafarbenes Licht in die Landschaft
 Ein wahres Wintermärchen! STEFAN EISERT



1



2

Ein Wintermärchen im März

• FOTOGRIERT VON STEFAN EISERT



4

Wie bereits kurz berichtet (vgl. EJ 4/06), meldete sich der Winter am ersten März-Wochenende vor allem in Südbayern noch einmal in seiner ganzen Pracht zurück. Mit rund 50 cm wurden z.B. im Großraum München/Augsburg Schneehöhen gemessen, die es hier seit mehreren Jahrzehnten nicht mehr gab. Unter anderem musste die vielbefahrene Hauptstrecke München–Augsburg–Ulm (–Stuttgart) am 4. und 5. März abschnittsweise mehrere Stunden komplett gesperrt werden. Schneebedingt hatte es dies noch nie gegeben. Auch der Straßenbahn-Verkehr in der bayerischen Landeshauptstadt wurde ab dem Abend des 4. März für mehrere Tage eingestellt, ebenso in Augsburg. In beiden Städten entschloss man sich aus Sicherheitsgründen zu dieser bislang einmaligen Maßnahme. Zudem hatte der Straßenräumdienst die Schneemassen teilweise auf die Tramstrassen geschoben und eigene Tram-Schneepflüge gehören offenbar auch in einer Millionenstadt wie München nicht mehr zum „Repertoire“ eines Verkehrsbetriebs ... Unpassierbar waren zeitweise auch die Allgäubahn mit ihren Zweigstrecken sowie die Strecke München–Garmisch samt abzweigender Nebenbahnen. In diesen Regionen lag der Schnee noch höher als rund um München. Erst am 8. März entspannte sich die Lage.



5



3



6



627 und 628.0 kommen bei PKP-Tochter in Polen in Fahrt

Am 24. Januar wurde mit 627 104 der letzte DB AG-627 von der Ausbesserung zurückgestellt. Von den Vorserienfahrzeugen der gesamten 628-Familie sind damit nur noch die drei Züge 628/928 101–103 des Baujahres 1981 beim Werk Kempten im aktiven Einsatz. Noch im Januar wurde der verkehrsrote 627 104 nach Karlsruhe überführt, von wo aus er gemeinsam mit den dort schon länger abgestellten Vorserienwagen und durchgehend ozeanblau-beige lackierten 627 003, 005, 008 und 101 sowie vier 628.0-Einheiten am 30. Januar nach Frankfurt (Oder) gebracht wurde. Hier fand die weitere Überführung nach Polen statt.

Hintergrund für den Export der altbrauchbaren Triebwagen ist ein Joint Venture der DB Regio in Polen. Diese hat eine Tochtergesellschaft gegründet, welche die Triebwagen einbringt und diese künftig für die PKP-Tochter Koleje Mazowieckie (KM) als Betreiber verleast. Der Einsatz der Fahrzeuge ist für die nordöstlich von Warschau verlaufenden Strecke (Warszawa–)Tluszcz–Ostrolecka (Strecke 519), östlich auf der Strecke Nasielsk–Sierpc (Strecke 410) und südlich auf der Strecke Radom–Drzewica (Strecke 113) vorgesehen.

Nachdem altbrauchbare 624 beim polnischen Nachbarn bereits seit gut einem Jahr im planmä-

ßigen Einsatz stehen, rollen seit Dezember 2005 nun auch die ehemaligen DB-627 102 und 105 sowie 628 008/018 im Warschauer Vorortverkehr. Die Fahrzeuge wurden für ihren neuen Einsatzzweck mit einer attraktiven weiß-grünen Farbgebung versehen und erhielten statt der bekannten runden DB-Signallaternen neue, eckige Scheinwerfer. Bei einer Presseveranstaltung wurde der Fahrkomfort der „neuen“ Wagen bereits ausdrücklich gelobt. Bemerkenswert sind die neuen Betriebsnummern „VT 627-102“, „VT 627-105“ und „VT 628-008/VT 628-018“, die sich an den ursprünglichen DB-Nummern orientieren.

Offen ist, ob auch die im Januar abgegebenen Fahrzeuge allesamt bei der KM in den Einsatz gelangen. Der Triebwagen 628 004 wird wahrscheinlich als Ersatzteilständer abgestellt bleiben, nachdem sein Schwesterfahrzeug 628 014 bereits in Kempten einer Brandstiftung zum Opfer fiel und nicht mehr nach Polen gelangte. Die nachfolgende Auflistung gibt einen Überblick über die 627/628, die sich nunmehr im Bestand der KM befinden:

- 627 003, 005, 008
- 627 101, 102, 104, 105
- 628 001/011, 002/012, 003/013 („Außerferner Künstlerzug“), 004, 008/018, 009/019

Nach dem Brand des 627 001 und des 628 014 befinden sich damit keine weiteren Vertreter der 1974 gebauten „Nullserien“ 627.0 und 628.0 sowie der 627.1 mehr in Deutschland. **MWD**

425 im Rhein-Neckar-Raum, 146.0 „artrein“ nach Dortmund

Seit 25. März 2006 befinden sich die 31 gebauten Loks der Baureihe 146.0 komplett beim Werk Dortmund im Einsatz. Die Maschinen 146 001 bis 007 waren bislang in Ludwigshafen stationiert und kamen u. a. im RE-Dienst zwischen Mannheim und Mainz zum Einsatz. Diese Aufgaben haben nun ET 425 übernommen, die auf der nunmehr ausschließlich mit Triebwagen bediente Linie die Pünktlichkeit verbessern sollen. Durch die neuen Fahrzeuge können die bislang auf der RE-Linie 2 Mönchengladbach–Münster eingesetzten Loks der Reihe 112 ersetzt werden, die anderer-

seits wiederum in die 111-Pläne einbrechen werden (Linie RE 4). Die 425.0 für den Rhein-Neckar-Raum wurden im Ringtausch frei, denn eigentlich hätten die sieben Ludwigshafener 146.0 ersatzweise nach Stuttgart gehen sollen.

Tauschbedingt verkehren seit 19. März 2006 auf der Gäubahn (KBS 740) im RE-Verkehr keine ET 425 mehr. Der mangelhafte Komfort der Nahverkehrstriebwagen führte immer wieder zu Fahrgastbeschwerden. DB Regio Württemberg erhielt nun als Ersatz 20 gebrauchte Doppelstockwagen mit den entsprechenden Loks der Baureihe 146.2. Lediglich bei zwei morgendlichen RE-Zügen bleibt der 425er-Einsatz aus betrieblichen Gründen bestehen. **MWD/KF**

1, 2 Völlig in der weißen Pracht versunken sind in der Nacht von 4. auf 5. März Treppenaufgang und Bahnsteige im Bahnhof Gersthofen bei Augsburg.
3 Auf der Fahrt nach München kämpft sich am 5. März ein mit ER 20-004 bespannter Allgäu-Express nahe Kaufering voran.
4 Neben DB-Fahrzeugen und -Räumgerät sprangen an diesem Tag südlich von Augsburg auch Privatbahnloks mit Räumfahrten in die Bresche, z.B. die 2143 006 der Staudenbahn-Betriebsgesellschaft, die hier bei Igling das unter einer geschlossenen Schneedecke versteckt liegende Streckengleis Richtung Buchloe wieder zum Vorschein bringt.
5 Zuvor hatte die 2143 eine Räumfahrt auf der Lechfeldbahn von Bobingen (an der Strecke Augsburg–Buchloe) nach Kaufering absolviert, hier bei Klosterlechfeld.
6 Erst am 7. März wurde die nur im Güterverkehr bediente Strecke Landsberg–Schongau von 218 235 und einem Schneepflug freigeräumt, hier bei Asch-Leder.



Seit 19. März sind die ET 425 aus dem RE-Verkehr auf der Gäubahn abgezogen. Hier ein Zug bei Horb.

FOTO: KORBINIAN FLEISCHER

„Eiserner Rhein“: Kommt er oder kommt er nicht?

Seit Jahren wird um die Reaktivierung des so genannten Eisernen Rheins gestritten. Heute wird die 160,3 km lange europäische Bahnlinie Mönchengladbach–Wegberg–Roermond–Lommel–Mol–Antwerpen, die Deutschland, die Niederlande und Belgien tangiert, nicht mehr durchgängig befahren. Am 31. Mai 1991 wurde es still um die kürzeste Verbindung vom Ruhrgebiet nach Antwerpen. Seither fahren in der direkten Relation keine Güterzüge mehr und alle für den belgischen Seehafen bestimmten Frachten nehmen vom Ruhrgebiet aus den Umwege über Aachen und Montzen. Die Montzen-Route durch die Ardennen ist nicht nur gut 45 km länger, sondern betriebstechnisch erheblich schwieriger; sie weist auf der Rampe von Aachen West hinauf zum Gemmenicher Tunnel eine Steigung von bis zu 25 % auf. Der grenzüberschreitende Personenzugverkehr wurde bereits 1953 aufgegeben.

Im Jahr 2002 sah es schon einmal so aus, als könnte es bald wieder losgehen. Die drei beteiligten Länder einigten sich auf täglich 15 Züge. Bei den guten Vorsätzen sollte es dann aber auch bleiben. Zum Ausbau des brachliegenden Teilstücks Dalheim–Roermond (16,5 km) kam es nicht. In Deutschland und den Niederlanden formierten sich zwar Bürgerinitiativen, aber auf politischer Ebene ist kein wirkliches Interesse an einer Reaktivierung gegeben, besonders seit dem Regierungswechsel in NRW; wohl alleine Belgien ist an einer Wiederbelebung gelegen. Auf deutscher Seite hat der BUND NRW erbitterten Widerstand gegen die historische Trasse angekündigt. Darüber hinaus strebt der BUND wohl auch ein baurechtliches Planfeststellungsverfahren an, obwohl die Trasse offiziell nie stillgelegt wur-

de. Die Bürger der Stadt Wegberg sind gegen den Eisernen Rhein. Kein Wunder, wenn man bedenkt, dass mittlerweile neue Häuser bis in unmittelbarer Nähe zum Bahndamm gebaut wurden, in dem guten Glauben, es werde keine Reaktivierung geben. Bei aller Gegnerschaft finden sich auch Befürworter des Projekts. So fordert die Industrie- und Handelskammer in einer Resolution an die Landesregierung die kurzfristige Inbetriebnahme und plädiert u.a. auch für eine Anbindung des Kölner Raums.

Kurzfristige Realisierung unwahrscheinlich

Erst im Mai 2005 entschied der Internationale Schiedsgerichtshof in Den Haag nach einem zwei Jahre währenden Rechtsstreit zwischen den Niederlanden und Belgien, dass Belgien das Recht hat, den Eisernen Rhein auch auf niederländischem Gebiet zu reaktivieren. Dies ist historisch begründet, da sich die Belgier seinerzeit im Jahr 1839 das Recht vertraglich zusicherten, die Trasse auch auf niederländischem Gebiet bauen zu können, und damit haben sie das historische Durchfahrrecht.

Man einigte sich darauf, dass die Niederlande die Umgehung Roermonds zahlen und die Kosten für den rund 6 km langen Tunnel unter dem in Deutsch-Niederländischen Grenzgebiet gelegenen Nationalpark De Meinweg gemeinsam getragen werden.

Dadurch sind die Kosten, die auf beachtliche 500 Millionen Euro beziffert werden, erheblich gestiegen. Von daher wird eine kurzfristige Realisierung des Vorhabens immer unwahrscheinlicher. Zwischenzeitlich ist von belgischer Seite zu vernehmen, dass eine Inbetriebnahme – aus finanziellen Gründen – nicht vor 2022 angedacht ist. UKW



194 158 mit DPE 86514 am 18. März 2006 auf der Rheinbrücke in Duisburg-Rheinhausen. FOTO: MALTE WERNING

„70er-Jahre-Tour“ mit 194 158

Zu einer ungewöhnlichen Rundfahrt durch das Ruhrgebiet lud die „Arbeitsgemeinschaft Historische Eisenbahnfahrzeuge e.V.“ (AGHE) aus Krefeld am 18. März 2006:

Die historische Lok 194 158 zog an diesem Tag zwei vierachsige Umbauwagen auf einem Rundkurs von Essen nach Mülheim, Duisburg, Moers, Oberhausen, Bottrop, Bochum, Witten und Wuppertal. Dabei wurden nicht nur S-Bahn- und Hauptstrecken

befahren, sondern auch zahlreiche Güterzuggleise des „Kohlenpotts“-Strecken, auf denen die E 94 eigentlich nie heimisch war. Umso aufsehenerregender waren die Fahrten bei zahlreichen Fotografen, die die Fahrt der stilreinen 70er-Jahre-Garnitur an der Strecke

verfolgten. Die AGHE entstand aus einer Gruppe von Eisenbahnfreunden um die Lokführerin Barbara-Birgit Pirch, die neben der 194 158 auch die 221 135 restaurierte. Der Verein versucht derzeit, einen Eilzug im Stil der 1970er Jahre wiederzubeleben. MWD

Quedlinburg–Thale: Zukunft unsicher?

In Pressemitteilungen war im März zu lesen, dass bei Kürzungen der Regionalisierungsmittel seitens des Bundes u.a. auch die Strecke Quedlinburg–Thale mit nur 700 bis 800 Reisenden pro Tag keine Zukunft mehr hätte. Dem widerspricht nun der Verkehrsminister von Sachsen-Anhalt, Dr. Karl-Heinz Daehre, energisch: „Die Eisenbahnverbindung Quedlinburg–Thale steht nicht zur Disposition. Es gäbe keinen Anlass, darüber zu spekulieren. Solche Planungen existierten weder im Landesplan des öffentlichen Personennahverkehrs noch bei der Landestochter NASA. Auch künftig fährt dort der Zug. Natürlich würden wir uns noch mehr Fahrgäste wünschen.“ Die Strecke wird seit Dezember 2005 von Connex unter der Marke Harz-Elbe-Express (HEX) betrieben. Das Land Sachsen-Anhalt hat einen langfristigen Verkehrsvertrag mit dem Eisen-