



1. Allgemeines

Gestützt auf NEM 800, Ziffer 2 werden die Epochen und Perioden für Deutschland wie folgt festgelegt und beschrieben:

2. Epochen und Perioden

| Bezeichnung und Zeitraum | Charakteristik |
|--|--|
| Epoche I 1835 - 1920 | Länderbahn-Epoche Epochen des Eisenbahnbaus von den Anfängen bis zur Vollendung eines zusammenhängenden Streckennetzes. Entstehung großer Staatsbahnnetze sowie zahlreicher Privatbahnen mit überwiegend regionaler Bedeutung. Entwicklung der Dampflokomotive bis zum Abschluss ihrer Grundform. Farbiges Erscheinungsbild von Lokomotiven und Wagen. |
| Periode a 1835 - 1875 | Entstehung erster Territorialeisenbahnen mit Privat- oder Staatsbahncharakter. Weiterentwicklung des Streckenbaus bis zur Vollendung eines zusammenhängenden Grundnetzes. Entwicklung verschiedener Grundformen der Dampflokomotive. |
| Periode b 1875 - 1895 | Entstehung von neun großen Staatsbahnnetzen in Preußen, Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Hessen, Mecklenburg, Oldenburg und Elsass-Lothringen. Ergänzung des Streckennetzes. Erste Nebenbahnen (Sekundärbahnen) sowie Klein- und Lokalbahnen (Tertiärbahnen). Erste Schmalspurbahnen. Entwicklung der Dampflokomotive mit Verbundwirkung und der Tenderlokomotive. Erste preußische Normalien im Fahrzeugbau. Anwendung der vier Klassenfarben (gelb, grün, braun, grau) in Preußen. Einführung der durchgehenden Druckluftbremse für Personenzüge. |
| Periode c 1895 - 1910 (*) | Abschluss des Netzausbaus. Neuorganisation der Staatsbahnen. Gemeinsame Verwaltung der Preußisch-Hessischen Staatsbahnen. Weitergehende Vereinheitlichung im Eisenbahnwesen durch Bau- und Betriebsordnungen, Signalordnungen, Fahrdienstvorschriften, Technische Einheit (TE). Entwicklung der Heißdampflokomotive. Erste Triebwagen mit Vergasermotor und Speichertriebwagen. Einsatz vierachsiger Schnellzugwagen. |
| Periode d 1910 - 1920 | Stagnation in der Entwicklung durch den 1. Weltkrieg. Schwarzanstrich von Lokomotivaufbauten in Preußen. Große Schnellzuglokomotiven erscheinen. Erster elektrischer Betrieb. Gründung der MITROPA. Personenwagen einheitlich olivgrün. Entwicklung von Güterwagen der Verbandsbauart. Freizügiger Güterwagentausch (Deutscher Staatsbahnwagenverband). Einführung der durchgehenden Druckluftbremse für Güterzüge. |

| Bezeichnung und Zeitraum | Charakteristik |
|--|---|
| Epoche II 1920 - 1950 | Reichsbahn-Epoche Übernahme der deutschen Eisenbahnen durch das Reich. Entwicklung von Einheitsbauarten für Lokomotiven und Wagen. Ausbau des elektrischen Zugbetriebs und Weiterentwicklung der Triebwagen. Vereinheitlichung der Bau- und Betriebsvorschriften sowie der Fahrzeuganstriche und -anschriften. Vielfalt im Fahrzeugpark durch Fahrzeuge der Epoche I. |
| Periode a 1920 - 1925 | Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich. Bildung von Reichsbahndirektionen. Erstes Typenprogramm für Elloks. Erste Einheitspersonenwagen. Personenwagen braungrün. Einführung der Austauschbauart für Güterwagen. Kennzeichnung der Güterwagen mit „Deutsche Reichsbahn“ und Gattungsbezirk. Erleichterung des Wagenübergangs infolge internationaler Übereinkommen (RIC, RIV). |
| Periode b 1925 - 1937 (*) ¹⁾ | Periode der „Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft“ DRG. Auflösung der Gruppenverwaltung Bayern. Umzeichnung der Dampf- und Elloks, Entwicklung von Einheits-Dampfloks, erste Schnelltriebwagen. Umzeichnung der Personenwagen (mit Modifikation 1930). Aufhebung der 4. Wagenklasse, Einführung der Hülsenpuffer. MITROPA -Schlaf- und -Speisewagen bordeauxrot. Güterwagen auf durchgehende Luftdruckbremse umgerüstet. |
| Periode c 1937 - 1950 | Eingliederung der Eisenbahnen des Saarlandes und der Österreichischen Bundesbahnen. Änderung der Signalordnung. Anbringung des Reichsadlers an Triebfahrzeugen und Personenwagen. Personenwagen flaschengrün, geänderte Kennzeichnung. Entwicklung von Kriegs-Lokomotiven, Behelfs-Personenwagen und Kriegs-Güterwagen. Nach Kriegsende Entfernung der Reichsembleme an Fahrzeugen und Einrichtungen. Beschriftung der Güterwagen mit der Bezeichnung der Besatzungszone. Einstellung des elektrischen Zugbetriebs im Bereich der sowjetischen Besatzungszone. |

¹⁾ zur Unterscheidung von der DR der Epochen III und IV wird meist das Kürzel DRG für die Epoche II verwendet.

| Bezeichnung und Zeitraum | Charakteristik | |
|--|---|---|
| Epoche III 1949 - 1970 | Frühe Bundesbahn (D)- und Reichsbahn (DDR)-Epoche Voneinander unabhängiger Aufbau und Modernisierung des Eisenbahnwesens in der Bundesrepublik Deutschland und der Deutschen Demokratischen Republik. Phase des Strukturwandels durch den Ausbau des Diesel- und elektrischen Zugbetriebs und allmähliche Abnahme der Dampfloks-Zugförderung. Entwicklung eines modernen Fahrzeugparks und neuer Sicherungstechnik. | |
| | DB | DR |
| Periode a 1949 - 1956 | Umbenennung der Deutschen Reichsbahn im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland in „Deutsche Bundesbahn“. Erste Neubaudampfloks. Aufbau des „blauen F-Zugnetzes“. Umzeichnung der Akku- und Verbrennungstriebwagen. Dreiklassensystem im Personenverkehr. Gründung der DSG. Einführung 26 Meter langer Reisezugwagen. Bei Güterwagen neue DB-Kennzeichnung (neuer Nummernplan). | Eigenständige Verwaltung der Deutschen Reichsbahn im Gebiet der Deutschen Demokratischen Republik. Verstaatlichung der Privatbahnen. Umbau von Dampfloks auf Kohlenstaubfeuerung. Dreiklassensystem im Personenverkehr. Großräumiger Einsatz von Doppelstockzügen. Bei Güterwagen neue DR-Kennzeichnung (neuer Nummernplan). |
| Periode b 1956 - 1970 (*) | Rückgang des Dampfloks-Einsatzes, Ausweitung des Diesel- und elektrischen Betriebes. Neubekesselung von Dampfloks und Umbau auf Ölfeuerung. Serienbeschaffung von Diesel- und Elloks. Aufnahme des TEE-Verkehrs. Neue Signalordnung: Einführung des Dreilicht-Spitzensignals. Zweiklassensystem im Personenverkehr, 1. Klasse-Kennzeichnungstreifen. Personenwagen chromoxidgrün. Umbauprogramm für Nahverkehrswagen. DB-Zeichen eingeführt. | Neubau und Rekonstruktion von Dampfloks, Serienbau neuer Dampfloks. Serienbeschaffung von Dieselloks. Wiederaufbau des elektrischen Streckennetzes. Neue Signalordnung: Einführung des Dreilicht-Spitzensignals. Zweiklassensystem im Personenverkehr, 1. Klasse-Kennzeichnungstreifen. Neue Personenwagenkennzeichnung. Umbau von Personenwagen (Reko- und Modernisierungsprogramm). DR-Zeichen eingeführt. OPW-Güterwagenverband gegründet. |

| Bezeichnung und Zeitraum | Charakteristik | |
|--|---|---|
| Epoche IV 1965 - 1990 | Späte Bundesbahn (D)- und Reichsbahn (DDR)-Epoche Weitgehender Abschluss der Traktionsumstellung auf Diesel- und elektrischen Betrieb. Anwendung international vereinbarter Fahrzeug-Kennzeichnungen. Neue Farbkonzepte beim Fahrzeugpark. | |
| | DB | DR |
| Periode a 1965 - 1970 | Neue Personen- und Güterwagenkennzeichnung gem. internationaler Vereinbarung. Neues Triebfahrzeug-Kennzeichnungssystem gemäß internationaler Vereinbarung. | Neue Personen- und Güterwagenkennzeichnung gem. internationaler Vereinbarung. Neues Triebfahrzeug-Kennzeichnungssystem gemäß internationaler Vereinbarung. |
| Periode b 1970 – 1980 | Aufbau des einklassigen Inter-City-Netzes. Personenwagen-Versuchsanstrich „Pop-Farben“. Allmähliche Umstellung auf neues Farbkonzept für Triebfahrzeuge und Personenwagen (beige/rot bzw. beige/türkis). Letzter Einsatz von Lenkachs-Personenwagen. | Neues Farbkonzept für Triebfahrzeuge. Letzter Einsatz von Dampfloks mit Öl-Hauptfeuerung. Bildung eines Traditions-Fahrzeugparks. |
| Periode c 1980 – 1990 (*) | Umstellung auf neues Farbkonzept für Triebfahrzeuge und Personenwagen größtenteils abgeschlossen. Inter-City-Züge mit zwei Wagenklassen. Modifizierte internationale Güterwagenkennzeichnung. | Letzter Dampflokbetrieb auf Regelspur. Neues Farbkonzept für Personenwagen (rehbraun / beige / grün). Städte-Express-Züge (rehbraun / beige / orange). Letzter Einsatz von Lenkachs-Personenwagen. |

| Bezeichnung und Zeitraum | Charakteristik |
|--|---|
| Epoche V ab 1990 | Epoche der Deutschen Bahn AG Zusammenarbeit beider deutscher Staatsbahnen und Umwandlung in die Deutsche Bahn AG. Einführung des ICE-Verkehrs. An Einsatzarten orientiertes Farbkonzept beim Fahrzeugpark. |
| Periode a 1990 - 1994 | Zusammenarbeit und erste Anpassungsmaßnahmen beider deutscher Bahnverwaltungen. Neues Farbkonzept der DB für Lokomotiven (rot) und einsatzorientiert (vier Kennfarben) für bestimmte Triebfahrzeuge sowie Personenwagen; teilweise bereits von der DR übernommen. Einordnung der Triebfahrzeuge der DR in das DB-Bezeichnungs-Schema. Aufnahme des ICE-Verkehrs. Erste Triebwagen mit Neigetechnik. Modifizierte internationale Güterwagenkennzeichnung. |
| Periode b 1994 - 2000 (*) | Zusammenführung von DB und DR in „Deutsche Bahn AG“. Neues Firmenzeichen. Einheitliche Anwendung des DB-Farbkonzeptes für Triebfahrzeuge und Personenwagen. Einführung eines neuen Farbkonzeptes (verkehrsrot) für Güterwagen. Einführung von ESTW-Technik und von Ks-Signalen, Stilllegung und Abbruch örtlicher Stellwerke. Wegfall des klassischen G-Wagens und des 2-achsigen offenen Wagens. Stillgelegte Güterverkehrsanlagen. Neue Stationsbeschriftungen weiß auf blauem Grund. |
| Periode c 2000 - 2006 | Personenverkehr weitgehend durch Triebwagen und Wendezüge, außer im internationalen Verkehr, in Ballungsgebieten durch Doppelstockwendezüge. Rückbau von entbehrlicher Infrastruktur. |

| Bezeichnung und Zeitraum | Charakteristik |
|-------------------------------------|---|
| <p>Epoche VI ab 2007</p> | <p>Epoche des liberalisierten Schienenverkehrs in Deutschland</p> <p>Neues Nummernschema nach UIC bzw. TSI (12-stellig auch für Triebfahrzeuge), aber keine einheitlich gestalteten Erkennungsanschriften.</p> <p>Bahnunternehmen unabhängig von Infrastruktur.</p> <p>Flächendeckende Ausrüstung mit ESTW-Technik und Ks-Signalen, Wegfall örtlicher Stellwerke.</p> <p>Flächenmäßig kein einheitliches Farbkonzept und keine einheitlichen Erkennungsanschriften.</p> <p>Rückbau von entbehrlicher Infrastruktur und stark rationalisierte Anlagen auf Nebenbahnen.</p> <p>Empfangsgebäude sind nur noch in großen Städten vorhanden, bzw. werden dort durch die Bahnen genutzt, andere noch vorhandene werden privat genutzt.</p> <p>Bahnanlagen für Personenverkehr sind in kleineren bis mittleren Stationen reduziert auf Haltepunkte mit Bahnsteigen aus Betonfertigteilen mit Zugängen über Rampen.</p> <p>Auf ehemaligen Güterverkehrsanlagen oft Parkplätze für Kfz.</p> <p>Konzentration des Güterverkehrs auf wenige Terminals, Güterverkehrszentren (GVZ) am Rande der Ballungsgebiete, Güterversand nur noch durch Großanschießer und KLV, örtliche Güterverladung fast nur noch im Holzversand.</p> <p>Personenverkehr weitgehend nur noch durch Triebwagen und als Wendezüge.</p> <p>Auf Hauptstrecken zunehmend Beseitigung niveaugleicher Überwege.</p> <p>Schallschutzwände an Hauptstrecken.</p> <p>Bei neuen Oberleitungsanlagen Wegfall von Quertragwerken in Bahnhöfen.</p> |