

ELEKTROTRAKTION FÜR DIE ODEG:
DIE KISS-DOPPELDECKER

Mit ihren neuen Doppelstock-Triebzügen des Typs KISS stellte die Ostdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft mbH erstmals Fahrzeuge mit Elektroantrieb in Dienst. Bislang verfügte dieses Unternehmen aussch. über Dieseltriebwagen. Bei den genannten Doppelstock-Triebzügen handelt es sich um vierteilige Fahrzeugeinheiten, die jeweils aus zwei motorisierten Außenwagen mit je einem Stirnseiten-Führerstand und zwei nicht motorisierten Mittelwagen ohne Führerstände bestehen. Jeder der beiden Außenwagen erbringt eine Leistung von 1.500 kW, so daß jede KISS-Zuggarnitur über eine Gesamtleistung von 3.000 kW verfügt. Die Antriebsbereiche sind über den Triebfahrwerken am hinteren Ende eines jeden Außenwagens montiert. Die Stromabnehmer sind auf den Dächern der Mittelwagen in hierfür abgesenkten Dachpartien installiert. Jeder der beiden Stromabnehmer kann beide Zug-Antriebe versorgen, so daß nur mit einem angehobenen Stromabnehmer gefahren werden muß. Die KISS-Triebzüge erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h. Jeder Triebzug verfügt über eine Gesamtlänge von 105,22 m und eine Fahrzeughöhe von 4,63 m. Insgesamt sind in jedem Triebzug 448 Sitzplätze vorhanden. Davon sind 24 solche in der 1. Wagenklasse, die in einem der Mittelwagen untergebracht sind. Außerdem sind großzügige Mehrzweckbereiche mit vier Rollstuhlplätzen und Fahrradabstellplätzen zu finden. Es sind je Triebzug 3 WC-Anlagen vorhanden, von denen eine barrierefrei ist und über eine behindertengerechte Ausstattung verfügt. Jeder der ODEG-Triebzüge des Typs KISS wiegt insgesamt 205,8 t.

Hinter der Triebzug-Sammel- und Kurzbezeichnung KISS verbirgt sich zugleich das Kürzel für die Typisierung dieser Elektro-Triebzüge: KOMFORTABLER, INNOVATIVER, SPURTSTARKER S-BAHN-ZUG. Die Schweizer Stadler-Werke lieferten 2011 und 2012 bereits 109 dieser Triebzüge: Davon 102 für die SBB und die BLS in der Schweiz (50 sechsteilige und 24 vierteilige an die SBB, 28 vierteilige an die BLS) und 7 für die Firma Westbahn in Österreich (sämtl. sechsteilige Einheiten).

Hinzu kommen die 16 vierteiligen KISS-Züge, die das Stadler-Unternehmen 2012 für die ODEG baute. Diese Züge wurden in dem zu diesem Unternehmen gehörenden Werk in Berlin-Pankow gefertigt und erhielten die ODEG-Betriebsnummern 445 100 - 445 115. Außer diesen liefert Stadler 2013 noch acht dreiteilige KISS-Züge an das luxemburgische Bahnunternehmen CFL. 2015 werden 13 sechsteilige dieser Züge für die Firma Alpha Trains folgen.

Die genauen Baureihenbezeichnungen der Teilbereiche, über die die neuen KISS-Zugseinheiten der ODEG verfügen, lauten folgendermaßen: Erster Außenwagen = 445.1, erster Mittelwagen = 446.1, zweiter Mittelwagen = 446.6, zweiter Außenwagen = 445.6. Der nummernmäßig erste KISS-Triebzug der ODEG setzt sich also aus den folgenden Einzelfahrzeugen zusammen = 445 101 - 446 101 - 446 601 - 445 601.

Die Wartung und Instandhaltung der o. a. Triebzüge erfolgt im ODEG-Betriebshof in Eberswalde, in dem vor der Indienststellung dieser Triebzüge bereits Dieseltriebfahrzeuge der ODEG beheimatet waren. Zur zusätzlichen Aufnahme der Elektrotriebzüge in in den genannten Betriebshof, wurden dessen bestehende Anlagen umfangreich erweitert und umgestaltet. So wurden hier alle Gleise für den elektrischen Fahrbetrieb ausgerüstet und es wurden zusätzliche Gleise verlegt. Alle diese Maßnahmen erforderten Kosten in Höhe von 6 Mio. Euro.

Die KISS-Triebzüge, die die Firma Stadler nun an die ODEG ausgeliefert hat und mit denen die schweizerische Fahrzeughersteller erstmals eine Lieferung derartiger Triebzüge nach Deutschland tätigte, sind im Oberdeckbereich nicht so geräumig wie die KISS-Züge, die Stadler in der Schweiz und in Österreich zum dortigen Einsatz auslieferte. Im Gegensatz zu diesen Fahrzeugen wurden die ODEG-Triebzüge für den Einsatz im Umgrenzungsprofil G 2 gebaut. Sie sind dadurch (wie auch einst die legendären, aber motorlosen LBE-Doppeldecker !) deutschlandweit einsetzbar, was für doppelstöckige DB-Wagen wegen deren Bauweise nicht gilt. Auch bei künftigen doppelstöckigen DB-Triebzügen, von denen gleich noch näher die Rede sein wird, nicht. Die ODEG legte bei ihren KISS-Zügen dagegen auf die Möglichkeit eines deutschlandweiten Einsatzes wert. Was nur durch Einschränkung der Raumbefreiheit für die die ODEG-KISS-Züge benutzenden Fahrgäste im Oberdeckbereich dieser Züge gelang. DB-Doppeldecker und KISS-Fahrzeuge außerhalb von Deutschland sind hier geräumiger, aber auf bestimmten Strecken wegen ihrer Höhenmaße nicht einsetzbar.

An ihren Stirnseiten erhielten die KISS-Triebzüge der ODEG übrigens spezielle, deutlich sichtbare Ausrüstungen, die insbesondere verschärften Crash-Anforderungen gerecht werden.

Auch die zum Konzern der Deutschen Bahn AG gehörende DB Regio AG hat inzwischen den Bau von doppelstöckigen Elektro-Triebzügen in Auftrag gegeben. Diese werden jedoch nicht bei der Firma Stadler gefertigt, sondern im Görlitzer Werk des Unternehmens Bombardier Transportation. Die hier für die DB entstehenden Doppeldecker-Triebzüge vereinigen einen anderen Fahrzeugtyp in sich, als ihn die KISS-Einheiten repräsentieren. Die ersten sich mit Eigenkraft bewegenden Bombardier-Doppelstockzüge werden solche des neuen Typs TWINDEXX VARIO.

Insgesamt hat die DB Regio AG bei Bombardier Transportation zunächst den Bau von 33 TWINDEXX-Doppelstock-Zügen in Auftrag gegeben. Davon sind fünf fünfteilige Züge für den Einsatz auf der RE-Linie 5 von Rostock über Berlin nach Lutherstadt Wittenberg bestimmt, 16 vierteilige Züge für den Einsatz in Schleswig-Holstein bei der RBSH (in deren Netz Mitte) und nochmals zwölf vierteilige Züge für das Main-Spessart-Netz zwischen Frankfurt/M. und Würzburg. Die Auslieferung dieser TWINDEXX-Doppeldecker soll Mitte 2014 beginnen, ihr Einsatz ab Dez. 2014. Bislang existiert jedoch noch keine komplett fertig gestellte Fahrzeugeinheit, so daß sich durchaus zeitliche Verzögerungen für den TWINDEXX-Ersteinsatz ergeben können.

Wenn diese neuen Bombardier-Züge in den Einsatz auf der o. a. RE-Linie 5 gelangt sind, wird die mecklenburgische Ostseeküste (wie jetzt schon der Fall) in Wismar von KISS-Triebzügen und in Rostock (wie künftig der Fall) von TWINDEXX-Triebzügen erreicht !

Für die Lübecker Bahngeschehnisse haben die KISS-Triebzüge, die jetzt nach/von Wismar zum Einsatz gelangen, einen Bezug durch die Tatsache, daß sie auch von den Fahrgastströmen benutzt werden, die sich vor allem an den Wochenenden mit billigen Regionalticket-Angeboten des Nahverkehrs von Lübeck nach Berlin und zurück zu kostengünstigen Ausflügen begeben. Mit relativ schnellen Reisezeiten fährt man hier per DB-628 von Lübeck nach Bad Kleinen und nach Umstieg dort durchgehend mit den nun aus KISS-Fahrzeugeinheiten bestehenden ODEG-Zügen der Linie RE 2 direkt nach Berlin bis ins Herz der Bundeshauptstadt ! Entsprechend schnell vollzieht sich die auf diesem Weg sehr beliebte Rückfahrt von der Spree an die Trave !

Wann doppelstöckige Triebzüge Lübeck einmal erreichen werden, kann noch nicht gesagt werden; denn die nun von der DB Regio AG für ihren RBSH-Betrieb bestellten TWINDEXX-Triebzüge sind erstmal ausschl. für den Einsatz im RBSH-Netz Mitte zwischen Hamburg und Kiel sowie Flensburg bestimmt. Für die RE-Züge zwischen Hamburg und Lübeck bleibt es erstmal noch bei lokbespannten Doppelstock-Zugeinheiten !

Hinsichtlich der Firma ODEG ist noch zu ergänzen, daß diese ein gemeinsames Unternehmen der Prignitzer Eisenbahn (PEG), der BeNEX und der INPP Public Infrastructure Germany bildet. Dabei beträgt der BeNEX-Anteil an der ODEG 51 %. BeNEX seinerseits stellt die Expansionsholding der Hamburger Hochbahn AG (HHA) dar, die insbesondere durch ihre Beteiligung an der ODEG ihre Eisenbahn-Aktivitäten umfangreich repräsentiert. Die britische Firma INPP agiert dagegen als ausschl. Finanzinvestor. Das ODEG-Unternehmen wurde im Juni 2002 gegründet, nachdem die HHA und die PEG erfolgreich an einer Ausschreibg. von Eisenbahn-Nahverkehrsleistungen in Mecklenburg teilgenommen hatten. Danach konnte die ODEG ihr Einsatz- und Leistungsgebiet nach u. nach auf Süd-Mecklenburg, Berlin, Brandenburg und die Lausitz erweitern. Vor dem Dezember 2012 gestaltete sich die ODEG-Aufgabenstellung aber so, daß ihr Fahrzeugeinsatz sich ausschl. auf Dieseltriebwagen beschränkte. Das änderte sich mit dem Gewinn des Loses 2 der SPNV-Ausschreibung des 'Netzes Stadtbahn' durch die ODEG. Diese Ausschreibung fand federführend statt durch den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) unter Beteiligung der SPNV-Aufgabenträger in den Ländern Berlin, Brandenburg, Sachsen-Anhalt und Mecklenburg-Vorpommern. Durch den Gewinn der o. a. Leistungsausschreibung mußte die ODEG gem. den Leistungsvorgaben erstmals elektr. Triebfahrzeuge neu in Dienst stellen und einsetzen. Was wie beschrieben durch die neuen KISS-Züge geschah und geschieht.

Der Firmensitz der ODEG befindet sich in Parchim, der Verwaltungssitz in Berlin. Betriebshöfe und Werkstätten für die Wartung und Instandsetzung der Fahrzeuge sind in Parchim, Eberswalde und Görlitz vorhanden. Diese Einrichtungen werden von der ODEG-Tochterfirma Ostdeutsche Instandhaltungsgesellschaft (ODIG) betrieben.

KEINE 182-EINSÄTZE MEHR IM PERSONENVERKEHR VON MECKLENBURG-VORPOMMERN

Die DB-Elektrolokomotiven der Baureihe 182 gehören zu dem in Österreich entwickelten Loktyp 'Taurus', den die dortigen Bundesbahnen (ÖBB) ab 1996 konzipierten und den Auftrag zur Weiterentwicklung und zum Bau von ÖBB-Maschinen dieses Typs dann 1997 dem deutschen Siemens-Konzern erteilten. Der Taurus-Loktyp erhielt erhebliche Konstruktionsmerkmale und technische Elemente der DB-Lokbaureihe 152, deren Frontgestaltung der genannte Loktyp auf Siemens-Empfehlung hin auch zunächst erhalten sollte. Dies lehnten die ÖBB jedoch zugunsten eines eigenen, dynamischeren Frontdesigns ab. Dadurch wich der Taurus-Loktyp in der Außenerscheinung von den DB-Lokomotiven allgemein und den DB-152 speziell doch weitgehend ab.

Der Bau von Lokomotiven dieses Typs begann für die ÖBB 1999. Anschließend wurden für die Staatsbahn der Alpenrepublik bis 2007 insgesamt 382 Taurus-Lokomotiven gebaut. Davon 50 in Einstrom-Ausführung (16 2/3 Hz Wechselstrom), 282 in Zweistrom-Ausführung (16 2/3 und 50 Hz Wechselstrom) und 50 in Dreistrom-Ausführung (16 2/3 u. 50 Hz Wechselstrom sowie 3000 V Gleichstrom). Schnell begannen sich auch die Bahnverwaltungen und ahnunternehmen in Ländern außerhalb von Österreich für den neuen Loktyp zu interessieren und ihn zu bestellen. Für Eisenbahnverwaltungen, Eisenbahnkonzerne und Eisenbahnfirmen in Deutschland, Ungarn, Polen und Slowenien baute Siemens deshalb bis 2012 nochmals rd. 250 weitere Taurus-Lokomotiven, von denen nicht wenige auch Verwendung in sogen. 'Lokpools' als Vermietungs-Fahrzeuge fanden - dieses unter anderem auch im Siemens-eigenen Lokpool.

Auch die Deutsche Bahn AG (DB) bestellte beim Siemens-Konzern 2001 insgesamt 25 Lokomotiven des Taurus-Typs. Den Hintergrund dieser Beschaffung bildete die Tatsache, daß die DB-Güterzuglokomotiven der Baureihe 152 keine Zulassung für Fahrten nach Österreich erhielten. Um dennoch bei altersbedingter Reduzierung von 140- und 151-Läufen die grenzüberschreitenden DB-Lokfahrten nach Österreich auch im Güterzugverkehr weiterhin sicherzustellen, entschloss sich die DB zur Taurus-Beschaffung, die diese Aufgabe gewährleistete. Siemens baute für die damalige DB-Firma DB Railion 2001 insgesamt 25 Taurus-Maschinen in Zweistrom-Ausführung, die die DB-Betriebsnummern 182 001-025 erhielten und entsprechend ihres Verwendungszweckes zunächst fast nur im Güterzugdienst eingesetzt wurden. Das vor allem mit grenzüberschreitenden Zügen zwischen Deutschland und Österreich.

Auch die ebenfalls zum DB-Konzern gehörende Firma DB Fernverkehrs AG fand bald Gefallen an Lokomotiven des Taurus-Typs, mietete diese für ihre Zwecke jedoch bei den ÖBB oder Vermietungsfirmen an. Ebenso war es bei der Firma DB Autozug.

Da bei dem aus der DB-Firma Railion hervorgegangenen Unternehmen DB Schenker Rail (DBS) am Ende des vergangenen Jahrzehnts genügend viele Neubaulokomotiven der Baureihe 185 zur Verfügung standen, konnte DBS nach 185-Zulassung in Österreich auf die 182-Maschinen verzichten. 2009 wurden zunächst acht dieser Maschinen an die DB-Schwesterfirma DB Regio AG abgegeben und hier in Cottbus stationiert. 2010 wurden vier dieser Regio-182er zeitweise an die DB Fernverkehrs AG für dortige Zugleistungen vermietet, der Rest bewegte sich im RE-Dienst zwischen Cottbus und Leipzig. Bis zum Sommer 2011 gab DB Schenker Rail dann auch den Rest seiner 182-Flotte an die DB Regio AG ab, die ihren 182-Bestand nun auf die Stützpunkte Cottbus und Dresden verteilte. Für die Beförderung von Zügen des regionalen Personenverkehrs (vorwiegend solchen mit doppelstöckigen Wendezugeinheiten) mußten die vorher überwiegend im Güterzugdienst verwendeten 182-Maschinen entsprechend umgebaut werden.

Von den 25 Lokomotiven der Baureihe 182 waren im Sommer 2011 sieben in Cottbus stationiert, der Rest in Dresden. Im Dezember 2011 übernahmen 182-Maschinen des DB-Regio-Werkes Cottbus auch die Beförderung der aus doppelstöckigen Wendezugeinheiten gebildeten RE-Züge, die durchgehend und ohne Lokwechsel von Cottbus über Berlin, Wittenberge, Ludwigslust, Schwerin und Bad Kleinen nach Wismar und umgekehrt fuhren. 182er erreichten damit im Personenverkehr erstmals Mecklenburg und lösten vor den erwähnten RE-Zügen die vorher hier eingesetzten Lokomotiven der Baureihe 114 ab. Zu diesem Zweck wurden auch Lokführer der DB-Regio-Niederlassung Schwerin und ihrer Außenstellen auf den 182ern ausgebildet und erstmals mit dem mecklenburgischen 182-Regio-Express-Einsatz fuhren Schweriner Lokführer durchgehend im RE-Zuginsatz bis Cottbus und umgekehrt kamen auf dem 182-Maschinen Lokführer aus Cottbus durch-

gehend bis Wismar. Zu Zeiten des 114er-Einsatzes im RE-Durchgangs-Zugverkehr Cottbus-Wismar und umgekehrt wurde noch jeweils das Lokpersonal in Berlin gewechselt.

Leider dauerte der 182-Einsatz im o. a. Durchgangs-Zugverkehr nur ein Jahr und endete bereits wieder Anfang Dezember 2012, weil dieser Dienst zum gleichen Zeitpunkt von der DB Regio-AG auf die Ostdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft mbH (ODEG) überging. Verbunden mit diesem Betreiberwechsel übernahmen die vorher zwischen Cottbus und Wismar eingesetzten 182-Maschinen die Beförderung der weiterhin im DB-Betrieb verbleibenden Züge der RE-Linie 1 von Cottbus über Eisenhüttenstadt, Frankfurt/Oder, Berlin, Potsdam und Brandenburg nach Magdeburg und umgekehrt, wo die DB-Taurus nach wie vor im Einsatz sind. Nach Mecklenburg gelangen Lokomotiven des Taurus-Typs allgemein und von Eigentümern außerhalb der DB-Firmengruppe nur noch mit sporadischen Zugleistungen im Güterverkehr. DB-182er kommen nicht mehr hierher !

Am 21.3.2012 verläßt 182 003 mit einem RE Cottbus-Wismar den kleinen Bhf. Dorf Mecklenbg. kurz vor dem Ziel dieses Zuges. In diesem Fall schob die o. a. 182 ihre Doppelstock-Wagengarnitur in Süd-Nord-Richtg. - meistens war es bei diesen Zügen umgekehrt der Fall.



182 007 erreicht im Frühjahr 2012 mit RE Cottbus-Wismar den Bhf. von Bad Kleinen.



Fotos:
Jürgen Bühring.

Das Treffen von Zügen von ohnehin schon bemerkenswerten RE-Linien im Bhf. Bad Kleinen, wurde durch den 182-Einsatz bei einer dieser Linien noch interessanter: An einem Sommertag d. Jahres 2012 begegnete die (wieder) einen von Cottbus nach Wismar schiebende 182 009 der ebenfalls der DB Regio AG gehörenden 120 202, die ihrerseits einen RE des 'Hanse-Express' von Hamburg nach Rostock schob. Dabei trafen sich jeweils eine aus einer ehem. DB-Güterzuglok und einer aus einer ehem. DB-Schnellzuglok zu DB-Regio-Maschinen umgebaute Elektrolokomotiven !

Im Herbst 2012 begegnete an gleicher Stelle 182 010 (wieder einen RE Cottbus-Wismar schiebend) dem 'Hanse-Express', d. abweichend von seiner planmäßigen 120-Bespannung ausnahmsweise von Ersatzlok 112 133 geschoben wurde.

182 003 am 21.3.2012 mit dem 'Füll-Leistungs'-RE Wismar-Ludwigslust bei Dorf Mecklenburg zwischen Wismar und Bad Kleinen.

Fotos:
Jürgen Bühring.



182 004 verläßt mit
RE Cottbus-Wismar den
Bahnhof von Bad Kleinen.

Die DB entdeckte schon bald, daß sich die glatten Außenseitenflächen ihrer 182-Maschinen ähnlich wie bei den 101-Lokomotiven gut als Werbeflächen eigneten und begannen 2003 damit, einzelne 182er mit Folien für vermietete Werbezwecke zu bekleben. Am bekanntesten wurde hier dabei unter den DB-Taurus zweifellos die Lok 182 004, die auch noch zu Zeiten, als sie noch zu DB Schenker gehörte komplett 'in Silber verpackt' wurde, um danach in 'Voll-Reklame' für den Auto-Hersteller Porsche zu werben. Auch bei der DB Regio AG blieb der 2006 derart umgestaltete Taurus 182 004 erstmal noch 'Porsche-Lok', die auch zuweilen mal in den RE-Langlaufdienst Cottbus-Wismar-Cottbus gelangte, in dem der 'Silberpfeil' 182 004 im Frühjahr 2012 mit einem von Wismar n. Cottbus rollenden RE bei d. Ausfahrt aus Bad Kleinen auf dem mittleren Bild zu sehen ist. Ihr Silberkleid verlor 182 004 wieder im Mai 2012 und damit nur kurze Zeit nach der o. a. Aufnahme. Seither ist die genannte Lok wieder im normaler verkehrsroter Farbgebung zum Einsatz gekommen.

Am 27.10.2012 verläßt
182 002 den Hbf von Schwe-
rin mit einem von Wismar
nach Cottbus fahrenden RE.

Fotos:
Oben + Mitte =
Jürgen Bühring.
Unten = Michael Hecht.

