

Anmerkungen zu den IC3-Triebzügen

Dänische IC3-Triebzüge kommen mit EC-Zügen bis Hamburg Hbf. Soeben ist Einheit „90“ aus Kopenhagen in Hamburg angekommen und setzt nun in die Abstellgruppe um. Foto: Werner Glaeseker



Der Wunsch der Dänischen Staatsbahnen (DSB), unterschiedliche Ziele in Jütland von der Hauptstadt Kopenhagen aus umsteigefrei im Stundentakt bedienen zu können, führte Mitte der 80er Jahre zur Entwicklung der dreiteiligen Dieseltriebzüge des Typs IC3. Sozusagen mit selbstfahrenden Kurswagengruppen sollten zwischen Kopenhagen und Fredericia die Zugläufe gebündelt werden, wobei bis zur Fertigstellung der festen Storebælt-Verbindung 1997 die notwendige Trajektierung per Fährschiff über den Großen Belt noch erschwerend hinzukam. Aus diesem Grund erteilten die DSB ihrem „Hauslieferanten“ ABB Scandia (später Adtranz – heute Bombardier) den Auftrag, einen fährbootfähigen Triebzug zu entwickeln, der von vorne bis hinten begehbar, aber dennoch teilbar und einfach zu rangieren ist. Nach diesen Vorgaben entwarf ABB Scandia einen von den DSB als IC3 bezeichneten Triebzug. Zwischenzeitlich ist das Konzept dieses Zuges zu einer Fahrzeugfamilie mit dem

Namen „Flexliner“ weiterentwickelt worden.

Beim IC3 handelt es sich um einen dreiteiligen Triebzug, dessen Wagenkästen durch Jacobs-Drehgestelle miteinander verbunden sind. Jeweils eine Achse eines jeden der vier Drehgestelle wird durch einen eigenen 294 kW starken Dieselmotor angetrieben – die Kraftübertragung erfolgt mechanisch.

Besonderheit des Zuges (sowie der gesamten Flexliner-Familie) ist die Stirnfront. Sie besteht aus einem überdimensionierten Gummiwulst und einer Fronttür mit angebautem Führerstand.

Werden mehrere Triebzüge mittels der vorhandenen Scharfenbergkupplung miteinander gekuppelt, dann kann die Fronttür mit dem Führerstand zur Seite weggeklappt werden. Der zusammengekuppelte Zug ist so von vorne bis hinten begehbar.

Die einzelnen Fahrzeuge werden dabei als Litra (= Baureihe) MFA, FF und MFB bezeichnet.

- Litra MFA kennzeichnet den Endwagen mit Sitzplätzen 1. und 2. Klasse;
- Litra FF ist der unmotorisierte Mittelwagen mit Sitzplätzen 2. Klasse; und
- Litra MFB ist der Endwagen mit Sitzplätzen 2. Klasse.

Der Zug besitzt 16 Sitzplätze der 1. Wagenklasse und 122 Sitzplätze der 2. Klasse.

Insgesamt fünf Triebzüge können im Zugverband verkehren, wobei die IC3 auch mit den elektrischen, ursprünglich als Regionalbahn-Variante geplanten IR4-Triebwagen (Litra ER+FR+FR+ER) gekuppelt und gesteuert werden können. Mit den speziell für den Øresund-Verkehr beschafften Regionalzügen (Litra ET+FT+ET) können IC3 und IR4 dagegen nicht im Zugverband eingesetzt werden.

Der IC3 ist von der Inneneinrichtung her als Fernzug ausgelegt. Im Inneren besitzt er ausschließlich Großräume mit Sitzteilern 1+2 (1. Klasse) und 2+2 (2. Klasse).

Einsätze der IC3-Triebzüge

Haupteinsatzgebiet der IC3-Triebzüge war und ist der Intercity- und „Lyntog“-Verkehr zwischen Kopenhagen und den größeren Städten in Jütland. Auf der elektrifizierten Strecke Kopenhagen – Odense – Fredericia fahren die Dieseltriebwagen meistens in Mehrfachtraktion und auch gemeinsam mit Triebwagen der elektrischen Variante ER (IR4), die den Süden Jütlands bedienen. In Jütland fahren IC3 vom Kleinen Belt bzw. von Fredericia aus nach Århus und Aalborg (teilweise weiter bis Frederikshavn), nach Struer über Vejle/Herning und nach Esbjerg. Einzelne Flügelzüge fahren noch von Langå nach Struer.

Zum Sommerfahrplan 1994 übernahmen die IC3 den Fernverkehr Hamburg – Lübeck – Puttgarden – Rødby – Kopenhagen von den damals eingesetzten lokbespannten

Garnituren. Eigens zu diesem Zweck waren die Einheiten 76 bis 85 für den Einsatz nach Deutschland hergerichtet worden.

Die EC verkehrten je nach Fahrgastaufkommen in Einfach-, Doppel- oder Dreifachtraktion (wobei im letzteren Fall nur zwei Einheiten trajektiert wurden. Dann endete die bei der Rückfahrt vordere Einheit in Puttgarden).

Die Umlaufpläne sahen üblicherweise so aus:

- Kopenhagen - Hamburg - Kopenhagen
- Kopenhagen - Hamburg - Puttgarden - Hamburg - Kopenhagen

Mit Eröffnung der Großen-Belt-Querung wurden die IC3 verstärkt für den innerdänischen Verkehr benötigt. Seither werden in Deutschland keine Dreifacheinheiten mehr eingesetzt.

Aus Anlass der Eröffnung der Großen-Belt-Querung wurden nochmals sieben IC3 (Tz 86 - 92) nachbeschafft. Die Triebzüge 90-92 waren dabei bereits ab Werk für den Einsatz nach Deutschland vorbereitet.

Um einen freizügigeren Einsatz zu ermöglichen wurden später auch die Triebzüge 86-90 für Deutschlandeinsätze hergerichtet. Seither sind die Triebzüge 76 bis 92 in Deutschland zugleassen. Sie sind mit deutscher Indusi und Zugbahnfunkeinrichtung ausgerüstet. Außerdem besitzen sie eine abweichende Türmechanik, damit die Türen im Bahnsteigbereich nicht so weit ausschwenken wie dies an den niedrigen Bahnsteigen in Dänemark möglich ist.

Besonderheit der EC-Züge waren die beiden, ab Eröffnung der Øresund-Verbindung nach Malmö bis zum Fahrplanwechsel am 15.12.2002 verkehrenden, EC-Paare Hamburg - Malmö. Bei diesen Zügen wurde in Kopenhagen jeweils an der Zugspitze ein IC3 mit schwedischen Sicherungseinrichtungen eingestellt.

Im aktuellen Fahrplan kommen DSB-IC3 mit den EC-Zügen 30 - 39, 230, 231, 233 274, 275 nach Deutschland.

Von einem Zugpaar abgesehen (EC 274/275), das die Strecke Hamburg -

Flensburg – Fredericia – Århus befährt, verkehren die IC3 in Deutschland nur auf der Vogelfluglinie (KBS 140/141) in der Relation Hamburg – Lübeck – Puttgarden – Rødby – København.

Zugtaufen

Was bei den ICE der DB erst seit 2002 üblich ist, wird in Dänemark bereits seit einigen Jahren praktiziert. Die IC3-Triebzüge besitzen alle den Namen einer Persönlichkeit. Ausserdem ist auf jedem Zug das Stadtwappen einer Partnerstadt angebracht. Im Einstiegsbereich der Triebwagen sind an der Wand eine kurze Beschreibung des Wirkungskreises der Persönlichkeit in dänischer Sprache angegeben. (Die Garnituren 76 bis 85 besitzen diese Erklärung zusätzlich auch auf deutsch).

Aktuell besitzen die IC3 folgende Bezeichnungen:

Garnitur	Name	Stadt
58		<i>Flensburg - Flensburg¹⁾</i>
76	Thomas Mann	Lübeck
77	Kaj Munk	Rødby
78	Prins Jørgen	Vordingborg
79	Saxo	Sorø
80	Henrik Gerner	Birkerød
81	J.C.H. Ellehammer	Nørre Alslev
82	Abel Schrøder	Næstved
83	Max Brauer	Hamburg
84	Niels Tougaard Nielsen	Randers
85	Jens Nielsen	Randers
86	Selandia	Korsør
87	Fionia	Korsør
88	Georg Carstensen	København Tivoli
89	Asger Jorn	Silkeborg
90	Ernst-Hugo Järegård	Ystad
91	Ulrik Duurloo	København H.
92	Claus Deleuran	Glumsø

Anmerkungen:

¹⁾ = Der Zug wurde anlässlich der ersten Fahrt nach Flensburg getauft (wo die Züge aus Kopenhagen bis zum Verbot wegen fehlender deutscher Zugsicherungen planmäßig endeten).

Konfiguration der IC3-Triebzüge

Fahrzeugart	Nummer	Sitzplätze	Bemerkungen
Litra MFA	5001ff	16 Plätze 1.Klasse 22 Plätze 2.Klasse	
Litra FF	5401ff	62 Plätze 2.Klasse	
Litra MFB	5201ff	36 Plätze 2.Klasse 5 Klappsitze	

Technische Daten IC3 (zum Vergleich mit den übrigen DSB-Triebzugarten)

(Quelle: Internetangebot der Dänischen Staatsbahn, DSB)

	IC3	IC4	IR4	Øresundstog
Konfiguration	MFA+FF+MFB	MG+FG+FH+MG	ER+FR+FR+ER	ET+FT+ET
Triebzugart	Dieseltriebzug		elektrischer Triebzug	
Länge über Kupplung	58 800 mm	86 000 mm	76 530 mm	78 900 mm
Dienstgewicht	97 t	140 t	133 t	153 t
Leistung	1176 kW	1920 kW	1680 kW	2120 kW
Anzahl Fahrmotoren	4	4	4	8
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h	180 km/h	180 km/h	180 kmh
Anzahl Sitzplätze	144	208	207/219	237
▪ davon 1. Klasse	(16)		(24/16)	(20)
▪ davon 2. Klasse	(122)	(187??)	(183/183)	176
▪ davon Klappsitze	6	(21)	(—/20)	(41)
grösste Tz-Zahl im Zug	5	5	5	5
Achsfolge	(1A)(A1)(1A)(A1)	(1A)(A1)2'(1A)(A1)	2'(Bo)2'(Bo)2'	2'Bo+2'2'+Bo'2'
gebaute Anzahl	96	83	44	24
Baujahr	1989-1998	2003-2005	1995-1998	2000-2002

Tabelle: Konfiguration der dänischen IC3-Triebzüge

(1)	bis	(75)	(76)	(77)	(78)	(79)	(80)	(81)	(82)	(83)	(84)
5001	bis	5075	5076	5077	5078	5079	5080	5081	5082	5083	5084
5401	bis	5475	5476	5477	5478	5479	5480	5481	5482	5483	5484
5201	bis	5275	5276	5277	5278	5279	5280	5281	5282	5283	5284

(85)	(86)	(87)	(88)	(89)	(90)	(91)	(92)	(93)	bis	(96)
5085	5086	5087	5088	5089	5090	5091	5092	5093	bis	5096
5485	5486	5487	5488	5489	5490	5491	5492	5493	bis	5496
5285	5286	5287	5288	5289	5290	5291	5292	5293	bis	5296

Anmerkung:

Die Triebzüge 76 bis 92 besitzen eine Zulassung für den Einsatz nach Deutschland.