

Dieseltriebwagen im Fernverkehr:

Die Baureihen 605 und 612



Nachdem die ICE-TD abgestellt waren, kamen im Fernverkehrs-Identität lackierte 612 auf der IC(E)-Linie 65 (Dresden - Chemnitz - Hof) zum Einsatz. Am 15.04.2004 hat eine 612-Doppereinheit aus Dresden Hof erreicht. In wenigen Minuten wird er weiterfahren in Richtung Nürnberg. Auf dem Nachbargleis steht ein an die Warmhalteeinrichtung angeschlossener 605.

Foto: Dirk Übbing

Zum 01.01.1994 wurden die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn zur Deutschen Bahn AG vereinigt und privatisiert. Die Deutsche Bahn AG wiederum untergliederte sich anschließend in unterschiedliche Geschäftsbereiche, wie z.B. Fernverkehr (heute DB Fernverkehr AG), Nahverkehr (heute DB Regio AG), Güterverkehr (heute Railion), Fahrweg (heute DB Netz AG). Die für den Personenverkehr zuständigen Geschäftsbereiche Fernverkehr und Nahverkehr

entschieden sich, zukünftig verstärkt auf Triebwagen zu setzen.

Für den Einsatz im InterCity- und InterRegio-Netz beabsichtigte DB Fernverkehr einige als »ICT« bezeichnete Fernverkehrs-Triebwagen zu beschaffen. Die ICT sollten dem Zubringerverkehr zu den auf Schnellfahrstrecken eingesetzten ICE dienen. Ihr Einsatz war auf nicht ausgebauten Strecken geplant, weshalb für die ICT Neigetechnologie vorgesehen wurde.

Neben den elektrischen Triebwagen sollten für die nicht elektrifizierten Strecken auch vierteilige Dieseltriebzüge beschafft werden. Seitens der DB wurde das Konsortium »ICT-VT« mit Konstruktion und Bau der Triebzüge betraut.

Da der Fahrgast einen ICT bereits von vorne herein erkennen können sollte, galt als Vorgabe, dass die Fahrzeugkästen der elektrischen ICT (Baureihen 411/415 - vgl. Teil 10 dieser Artikelserie) übernommen werden sollten. Auch hier galt: Noch während des Baues der Züge wurde entschieden, diese unter der Produktklasse »A« (= ICE) zu vermarkten. Der ICT-VT wurde so zum ICE-TD.

Der Diesel-ICE - Die Baureihe 605

Der ICE-TD der Baureihe 605 ist vierteilig. Die einzelnen Wagenkästen entsprechen denen der elektrischen ICE-T - es sind lediglich solche Änderungen durchgeführt, die der Dieseltrieb erfordert (Abgasführung und damit verbunden: geänderte Luftzufuhr der Klimaanlage). Die beiden Mittelwagen sind über Kupplung je 25 900 mm lang - die beiden Kopfwagen bei geöffneter Bugklappe 27 150 mm (bei geschlossener Bugklappe ist er ca. 300 mm länger). Der Achsstand beträgt einheitlich 17 000 mm. Die Gesamtlänge des Zuges beträgt (bei geschlossenen Bugklappen) 106 700 mm.

Da die Wagenkästen der ICE-T entsprechend der Vorgabe möglichst unverändert übernommen werden sollten, war die gesamte Fahrzeugausrüstung unterflur einzubauen. Da unterflur einbaubare Dieselmotoren bei der Konstruktion nur bis zur Leistungsklasse von rund 500 kW existierten, erhielt jedes Einzelfahrzeug einen 560 kW starken Dieselmotor der Firma »Cummins« und einen elektrischen Generator, die auf einem gemeinsamen Tragrahmen angeordnet sind. Jeweils zwei Dieselmotor-Generatorsätze sind über einen gemeinsamen Zwischenstromkreis verbunden, von dem aus jeweils der Traktions-Wechselrichter im Kopfwagen und der Energieversorgungsblock im Mittelwagen elektrisch versorgt wer-

den. Der Energieversorgungsblock versorgt die beiden Bordnetze des Mittelwagens und des angrenzenden Kopfwagens. Der Traktions-Wechselrichter wiederum versorgt die beiden 250 kW leistenden Fahrmotoren des Kopfwagens und die des benachbarten Mittelwagens. Ein 605 besitzt daher die Achsfolge 2'Bo' + Bo'2' + 2'Bo' + Bo'2'. Die Leistung von 2000 kW reicht aus, um den Zug auf seine v_{\max} von 200 km/h zu beschleunigen. Als Kraftstoffvorrat besitzt jedes Einzelfahrzeug einen Tank von 1000 l Fassungsvermögen.

Aufgrund des begrenzten Einbauraums (die gesamte Fahrzeugausrüstung war - wie bereits erwähnt - unterflur einzubauen) wurde entschieden, für den ICE-TD nicht die (bewährte) Neigetchnik »System Fiat« einzubauen. Stattdessen wurde auf eine von der Siemens-Tochter Simmering-Graz-Pauker (SGP) entwickelte elektromechanische Neigetchnik zurückgegriffen. SGP hatte das Fahrgestell »SF 600« entwickelt, bei dem Neigetchnik und Fahrmotoren komplett im Drehgestell eingebaut sind und daher keinen Einbauplatz unter dem Wagenkasten benötigen. Als Erprobungsträger für das Fahrgestell dienten zunächst ein ÖBB-Reisezugwagen (61 81 21-90 133) und der DB-Triebwagen 610 004/504.

Der ICE-TD ist als Blockzug aufgebaut. Er besteht aus einem 2. Klasse-Kopfwagen Bpmf^{605.0} mit 63 Sitzplätzen, davon 55 Sitzplätze im Fahrgast-Großraum und acht Sitzplätze in der Lounge. An das Nicht-Führerstandsende des Bpmf^{605.0} ist der 2. Klasse-Mittelwagen mit Kleinkind-Abteil, Telefonzelle und behindertengerechtem WC gekuppelt. Dieser Bpmb^{605.1} besitzt in seinem Großraum 51 Sitzplätze 2. Klasse. Nun folgt der 2. Klasse-Mittelwagen BRpm^{605.2} mit BordBistro, Kommunikationszentrum, Zugbegleiterabteil und 40 Sitzplätzen im Großraum. Der zweite Kopfwagen Apmf^{605.5} ist der 1. Wagenklasse zugeordnet. Er besitzt 35 Sitzplätze im Großraum und sechs Sitzplätze in der Lounge.

Die Bauart der Inneneinrichtung der ICE-TD entspricht der Inneneinrichtung der ICE-T. Es existieren ausschließlich Großräume in beiden Wagenklassen. Die Armlehnen der Sitze besit-

Am »Bahntag«
20.09.2003
wurden
zwischen
München Hbf
und dem ICE-
Werk München
Pendelfahrten
mit einem
Triebzug der
Baureihe 605
angeboten.
Foto:
Dirk Übbing



ICE-TD-Einsätze nach Dänemark

Im internationalen Verkehr Richtung Hamburg setzte die Dänische Staatsbahn (DSB) bislang »Flexliner« vom Typ IC3 ein (ugs. „Gumminase“ genannt). Diese IC3 sollten im innerdänischen Fernverkehr durch neue Triebwagen vom Typ IC4 ersetzt werden. Da man sich auf die Lieferzusagen des IC4-Herstellers Ansaldo-Breda verlassen hatte, waren

zen Audioanschlüsse. Videobildschirme befinden sich nur in der 1. Klasse (Apmf^{605.5}). Jeder Endwagen des ICE-TD besitzt am Führerstandsende eine Lounge, durch welche die Fahrgäste dem Triebfahrzeugführer über die Schulter schauen können. Die Trenn-Glaswand zwischen Führerstand kann im Gefahrfall eingetrübt werden. Der Führerstand entspricht dem der elektrischen ICE-T. Lediglich in den Seitenkonsolen sind zusätzliche Bedienelemente für den Dieselmotortrieb und das schweizerische Zugsicherungssystem (der 605 ist auf SBB-Strecken zugelassen) vorhanden.

Jeder Kopfwagen besitzt am Führerstandsende Bugklappen. Unter diesen Bugklappen befinden sich die automatischen Mittelpufferkuppelungen der Bauart »Scharfenberg«. Theoretisch können die 605 mit Triebzügen der Baureihen 403/406, 411/415 und 605 gekuppelt und gesteuert werden. Im Falle einer gemischten E-/Dieseltraktion wäre der 605 immer am Zugschluss einzustellen (wegen der Abgase, die ansonsten von den Klimaanlage der E-Triebzüge angesaugt werden würden). In der Praxis werden 605 daher nur untereinander gekuppelt, wobei die Steuerung so ausgelegt ist, dass drei Triebzüge in Traktion verkehren können.

die IC3 anschließend für den innerdänischen Regionalverkehr neu disponiert worden.

Die Firma Ansaldo-Breda kam mit der Ablieferung der neuen IC4 um mehrere Jahre in Verzug. Um dennoch IC3 für den Regionalverkehr freizubekommen, fragte die DSB bei der DB, ob diese nicht mit ihren arbeitslosen ICE-TD der Baureihe 605 Leistungen zwischen Hamburg und København bzw. Aarhus fahren könne.

Nachdem die ICE-TD konstruktiv fährbootfähig ausgelegt sind, wurde - nach Abschluss entsprechender Vereinbarungen zwischen DB und DSB - ab Mitte 2007 damit begonnen, einige ICE-TD für den Dänemarkverkehr herzurichten.

Die hierfür erforderlichen Umbauten und amtlichen Abnahmen erstreckten sich dabei insbesondere auf:

- Einbau des dänischen Zugsicherungssystems »ATC« nebst Anbau der erforderlichen Antennen und Einbau der entsprechenden Bedieneinrichtungen in den Führerständen;
- Einbau des dänischen Zugfunkgeräts und eines Ortungssystems (für stationäre Displayanzeige der Fahrgastinformation) nebst Anbau der dafür erforderlichen Antennen;
- Anbringung zusätzlicher dänischer Piktogramme für Notausstieg und Sicherheit im Zug in allen Wagen;
- Nachweis der Fährbootfähigkeit.

Nach der Außerdienststellung war ein Teil der 605 in Hof abgestellt. Die Aufnahme entstand am 15.04.2004
Foto:
Dirk Übbing



Die Umbauten sollten bei zehn der 19 ICE-TD durchgeführt werden. Bis zum Fahrplanwechsel am 09.12.2007 waren folgende Fahrzeuge für den Einsatz in Dänemark zugelassen:

- Tz 5503 (605 003ff)
- Tz 5504
- Tz 5507
- Tz 5517
- Tz 5518
- Tz 5520

Bis März 2008 sollen noch folgende ICE-TD folgen:

- Tz 5506
- Tz 5510
- Tz 5516
- Tz 5519

Im September 2008 waren folgende ICE-TD vorgesehen:

- Tz 5505
- Tz 5511
- Tz 5514

Einsätze der 605

Von der Baureihe 605 beschaffte die DB zwischen April und Juni 2001 insgesamt zwanzig Triebzüge. Seit ihrer Ablieferung besitzen sie eine Farbgebung im aktuellen ICE-Design, bestehend aus einem lichtgrauen Wagenkasten (RAL 7035) und einem verkehrsroten Zierstreifen (RAL 3020).

Bei der Ablieferung waren alle 605 im ICE-Betriebshof München Süd beheimatet. Bedingt durch das Haupteinsatzgebiet zwischen Dresden und Nürnberg erfolgte die Instandhaltung aber im Auftrag von DB Fernverkehr im DB-Regio-Werk Hof. An dieser Beheimatung in München änderte sich auch durch die (betriebsfähige) Abstellung der 605

nichts. Erst im Zuge des geplanten Einsatzes nach Dänemark erfolgte eine Umbeheimatung der 19 noch vorhandenen 605. Per 1. April 2007 wurden sie zum Betriebshof Hamburg-Eidelstedt umbeheimatet.

Wie alle anderen ICE auch, besitzen sie eine interne Triebzugnummer. Sie besteht aus »55« für die Baureihe 605 und den beiden letzten Ziffern der Ordnungsnummer (z.B. Tz 5501 für 605 001ff). Im Gegensatz zu den übrigen ICE ist diese Nummer aber nicht außen am Fahrzeug angeschrieben.

Jeder 605 besteht aus einem 605.0, einem 605.1, einem 605.2 und einem 605.5, wobei die beiden letzten Ziffern der Ordnungsnummer bei allen Zügen übereinstimmen.

Tz 5501 besteht daher aus:

605 001 + 605 101 + 605 201 + 605 501.

Jahresfahrplanwechsel 2000 (ab 28.05.2000)

Im Vorgriff auf die Einführung der ICE-TD wird die IR-Linie 27 (Dresden - Nürnberg - Karlsruhe) geteilt. Es entstehen nun eine IR-Linie 27 (Nürnberg - Karlsruhe) und eine D-Linie 17 (Dresden - Nürnberg).

23. April 2001

Im Vorlaufbetrieb werden die ersten beiden Zugpaare (1568, 1660, 1661, 1663) zwischen Dresden und Nürnberg gefahren.

Sommerfahrplan 2001 (ab 10.06.2001):

Mit Beginn des Sommerfahrplans 2001 wird der ICE-TD-Verkehr aufgenommen.

Die Züge verkehren von ihrem Heimat-Bh München aus auf der EC-Linie 8a (München - Lindau - Zürich) mit einem Zugpaar (ICE 92/95 - ab 15.12.2002 = ICE 192/195) zwischen München und Zürich. Für diese Leistung wird planmäßig eine Doppeleinheit benötigt. Den Triebfahrzeugführer stellt zwischen München und Lindau die DB - und zwischen Lindau und Zürich die SBB. ÖBB-Triebfahrzeugführer kommen (auch auf dem ÖBB-Streckenabschnitt) nicht zum Einsatz.

Die restlichen 605 verkehren mit neun Zugpaaren von Hof aus auf der ICE-Linie 17 (Dresden - Chemnitz - Hof - Nürnberg).

Während das Zugpaar im Allgäu recht zuverlässig verkehrt (das Zugpaar ist in den Taktfahrplan integriert und besitzt somit keinen bogenschnellen Fahrplan), ergeben sich auf der ICE-Linie 65 in den ersten Wochen massive Probleme mit den 605. Neben einer Vielzahl von baustellenbedingten Langsamfahrstellen (die sich beim bogenschnellen Fahren besonders nachteilig auswirken) kommt es aufgrund von Softwarefehlern relativ häufig zu Neigetechнікаusfällen - Zugverspätungen (durch die dann langsamere Höchstgeschwindigkeit) von bis zu 30 Minuten sind die Folge. Nachdem die Herstellerfirmen entsprechend nachgebessert haben, konsolidiert sich die Störungsanfälligkeit der 605 im Frühjahr 2002 und pendelt sich auf Pünktlichkeitswerte von 90-95% ein.

August 2002:

Mitte August 2002 kommt es infolge einer seltenen Großwetterlage in den Alpen, im Erz- und Riesengebirge zu sintflutartigen Regenfällen und damit einhergehend zu schweren Überschwemmungen. Besonders stark betroffen ist die Gegend um Dresden, wo u.a. der Dresdener Hauptbahnhof komplett überschwemmt wird. Hier befinden sich in der Nacht von 13. auf 14. August 2002 unter anderem auch vier ICE-TD, welche über mehrere Tage nicht geborgen werden können.

Durch das Hochwasser wird auch die sog. »Sachsen-Franken-Magistrale« unterbrochen.

Die Wiederaufbauarbeiten dauern bis zum Jahresfahrplanwechsel 2004 am 14. Dezember 2003 an.

Die von den ICE-TD befahrene ICE-Linie 17 (ab Dezember 2002 = ICE-Linie 65) wird daher auf den Abschnitt Chemnitz - Nürnberg verkürzt.

2. Dezember 2002:

Der nur Sonntags verkehrenden ICE 1799 »Franken-Kurier« entgleist in voller Fahrt bei der Durchfahrt durch den Bahnhof Gutenfürst. Glücklicherweise sind keine Personenschäden zu beklagen. Als Entgleisungsursache wird ein Achsbruch am Mittelwagen 605 203 ermittelt.

Am 06.12.2002 wird die Abstellung der gesamten Baureihe 605 zwecks Laufwerksuntersuchungen angeordnet. Die Zugleistungen werden nun (mit planmäßigen Verspätungen) durch lokbespannte Züge erbracht.

Nachdem bei den übrigen 605 keine weiteren Fahrwerksschäden ermittelt werden, wird am 20.12.2002 der Betrieb der 605 wieder zugelassen - nun jedoch mit ausgeschalteter Neigetechніка.

27. April 2003:

Für die Linie 65 wird ein Ersatzfahrplan für Fahrten ohne eingeschaltete Neigetechніка aufgestellt. Die Fahrzeiten zwischen Nürnberg und Dresden verlängern sich dadurch um rund 30 Minuten. Gleichzeitig wird die Linie 65 von der Produktklasse »A« (ICE) in die Produktklasse »B« (InterCity) zurückgestuft.

25. Juli 2003:

Nach Bekanntwerden des nach dem Unglück vom 02.12.2002 in Auftrag gegebenen Gutachtens des Fraunhofer Instituts legt das EBA am 24.07.2003 sämtliche 605 wieder still. Während das Zugpaar im Allgäu nun lokbespannt verkehrt, werden auf der IC-Linie 65 RegioS-winger der Baureihe 612 eingesetzt.

24. August 2003:

Die vom Hersteller mit speziell beschichteten Achsen ausgerüsteten 605 dürfen wieder in Betrieb genommen werden - und zwar mit eingeschalteter Neigetechніка - aber nicht bogenschnell. Dem Hersteller wird hierzu eine

Frist bis zum Fahrplanwechsel am 14.12.2003 eingeräumt. In der Folge wird das Zugpaar ICE 195/196 (München - Lindau - Zürich)

2006:

In der Zeit von 9. Juni 2006 bis 9. Juli 2006 findet in Deutschland die Fußball-Weltmeisterschaft statt.

Nachfolge der 605 traten im Fernverkehrs-Corporate-Identity lackierte 612 an.

Am 15.04.2004 wartete 612 492/992 in Hof Hbf auf weitere Einsätze.

Foto:
Dirk Übbing



Anlässlich dieses Großereignisses erbringt die DB große Verkehrsleistungen. Ab dem Osterwochenende 2006 werden daher auch die abgestellten wieder zu Fahrgastfahrten herangezogen. Erste Zugleistungen sind hier die beiden Zusatz-ICE-Paare 2760/2761 und 2780/2781 zwischen Köln und Hamburg-Altona

wieder mit 605 gefahren. Auf der Strecke Nürnberg - Chemnitz bleibt es bei den Ersatzzügen.

Nach dem Ende der Fußball-WM werden die Züge wieder abgestellt.

14. Oktober 2003

Die DB-Konzernzentrale beschließt, die ICE-TD zum Jahresfahrplan 2004 nicht wieder einzusetzen. Stattdessen sollen Triebzüge der Baureihe 612 für den Fernverkehr adaptiert und anschließend als IC auf der IC-Linie 65 (Nürnberg - Chemnitz - Dresden) eingesetzt werden. Als Gründe hierfür wird angegeben, dass die ICE-TD nach Einführung der Öko-Steuer auf Dieselkraftstoff nicht mehr wirtschaftlich betrieben werden können - auch solle ein weiterer „Versuchseinsatz“ der Fahrzeuge am Kunden nicht mehr durchgeführt werden.

Jahresfahrplanwechsel 2007 (ab 10.12.2006):

Die ICE-TD der Baureihe 605 erhalten erstmals seit drei Jahren wieder einen Umlaufplan. Vom Bh Hamburg-Eidelstedt aus wird an Freitagen der Wochenend-IC

1846 (Hamburg-Altona/Hannover - Köln Hbf) mit einer Doppeltraktion 605 gefahren. Die Rückleistung erfolgt sonntags als IC 1808 (Köln Hbf - Hamburg-Altona).

Jahresfahrplanwechsel 2004 (ab 14.12.2003):

Die ICE-TD der Baureihe 605 werden abgestellt. Sie werden jedoch nicht z-gestellt, sondern voll betriebsfähig an mehreren Standorten in Deutschland (u.a. in Hof und München) abgestellt. Mit sog. Bewegungsfahrten gelangen die Züge hin und wieder auf die Strecke.

Jahresfahrplanwechsel 2008 (ab 09.12.2007):

Die 605 erhalten ein neues Einsatzgebiet. In einem ersten Schritt wird je ein Zugpaar der EC-/ICE-Linien 75 (København - Hamburg) und 76 (Flensburg - Hamburg) gefahren. Die Zugpaare ICE 37/38 (København - Berlin) und ICE 380/381 (Aarhus - Berlin) verkehren dabei im Abschnitt Hamburg - Berlin im Zugverband. Das bisherige lokbespannte Zugpaar der EC-Linie 76 - EC 371/370 (Aarhus - Praha) - fährt jetzt nördlich von Berlin im Takt der IC-Linie 51 bis/ab Stralsund.

06.01.2008:

Auf der ICE-Linie 75 wird ein weiteres Zugpaar ICE 33/32 (København - Hamburg) eingelegt.

15.03.2008:

Auch das zweite Zugpaar der EC-Linie 76 wird durch ICE-TD gefahren. Statt der lokbespannten EC 385/386 (Aarhus - Hamburg) verkehrt jetzt ein ICE-Paar 387/386 mit gleichem Laufweg.

Ausmusterungen und Umdeklarierungen

Im Herbst 2001 stürzte ein Teil des ICE-TD-Triebzugs 5509 bei Wartungsarbeiten im Werk Hof von der Hebebühne. Hierbei wurden die Einzelfahrzeuge 605 009 und 605 109 so stark beschädigt, dass sie mit Wirkung zum 31.12.2001 ausgemustert werden mussten.

605 209 und 605 509 dienen anschließend noch als Ersatzteilsponder. Die Reste wurden im Mai 2004 zur Verschrottung abgefahren.

Am 15.04.2004 hat diese 612-Doppeleinheit Chemnitz Hbf erreicht. Nach kurzem Aufenthalt wird sie ihre Fahrt in Richtung Nürnberg fortsetzen. Foto: Dirk Übbing



Die Baureihe 612 im IC-Dienst

Als im Juli 2003 die Abstellung aller 605 durch das EBA angeordnet wurde, kamen erstmals die für den Nahverkehrsdienst konzipierten Neitech-Triebwagen der Baureihe 612 zum Einsatz. Die Baureihe 612 ist ein von ADtranz (heute Bombardier) gebauter zweiteiliger Dieseltriebzug mit der Achsfolge 2'B' + B'2'. Er besitzt eine Leistung von 2x 560 kW und eine v_{max} von 160 km/h. Als Dieselmotor kommt dieselbe Motorbauart zum Einsatz, wie bei den ICE-TD der Baureihe 605. Im Gegensatz zum 605 ist die Kraftübertragung jedoch dieselhydraulisch.

Wie der 605 auch nutzt der 612 nicht die hydraulische Neigetech nach »System Fiat« - stattdessen kommt die ursprünglich aus der Rüstungstechnik stammende elektromechanische Neigetech »Neicontrol-E« zum Einsatz.

Der Zug besteht aus einem ABDp^{605.0} mit 24 Sitzplätzen der 1. Klasse und 39 Sitzplätzen der 2. Klasse, sowie einem Bp^{605.5} mit 71 Sitzplätzen der 2. Klasse. Die Fahrgasträume sind dabei jeweils als Großraum ausgeführt.

In den Jahren 1998 bis 2003 wurden 192 dieser Triebwagen als Weiterentwicklung des depektierlich als »Pannolino« bezeichneten Neitech-Triebwagens der Baureihe 611 dar.

Die Baureihe 612.4/612.9

Im Oktober 2003 beschloss der Vorstand der DB, die 605 nicht wieder planmäßig einzusetzen. Ihre Planleistungen sollten vielmehr von Triebzügen der Baureihe 612 übernommen werden. Aus diesem Grund wurden 17 Triebzüge der Baureihe 612, die von der DB im Zeitraum April bis August 2003 auf eigene Rechnung beschafft worden waren (nicht mit finanzieller Unterstützung eines Nahverkehrsträgers), im Herbst 2003 dem Werk (ehem. AW) Kassel zugeführt werden.

Der „Umbau“ für den Fernverkehr beschränkte sich dabei in eine Umlackierung in das Fernverkehrs-Corporate Identity (lichtgrauer [RAL 7035] Wagenkasten mit verkehrsrotem [RAL 3020] Zierstreifen). Im Innenraum wurden Kopfpolster mit einem aufgestickten »IC« und Reservierungszettelhalter angebracht. In der Zeit zwischen dem 20. November 2003 und dem 14. Dezember 2003 werden die Züge in Hof angeliefert - und zunächst in den dortigen Regio-Plänen eingesetzt.

Zum 14. Dezember 2003 übernehmen die Fernverkehrs-612 die Leistungen der IC-Linie 65. Die Züge verkehren üblicherweise in Doppeltraktion und sind mit einem Triebfahrzeugführer und zwei Zugbegleitern (je einer pro Triebzug) besetzt. Diese Zugbegleiter müssen neben ihren fahrdienstlichen Aufgaben auch den »gastronomischen Service« in Form einer Minibar übernehmen.

Zum 1. Januar 2004 werden die siebzehn 612er offiziell von DB Regio an DB Fernverkehr verkauft. Die Triebzüge

612 163/663,	612 164/664,	612 171/671,
612 172/672,	612 177/677,	612 179/679,
612 180/680,	612 181/681,	612 182/682,
612 185/685,	612 186/686,	612 187/687,
612 188/688,	612 189/689,	612 190/690,
612 191/691,	612 192/692	

werden zu diesem Datum von DB Regio formell z-gestellt und gleichzeitig mit einer um 300 erhöhten Ordnungsnummer (aus 612 163/663 wurde 612 463/963) bei DB Fernverkehr wieder in Dienst gestellt. Die Züge waren buchmäßig beim ICE-Betriebshof München Süd beheimatet - tatsächlich gewartet wurden sie aber im Regio-Werk Hof.

Einsätze der Baureihen 612/610 in IC-Diensten25.07.2003:

Das Eisenbahnbundesamt (EBA) ordnet die Abstellung der kompletten Baureihe 605 an. Auf der IC-Linie 65 (Chemnitz - Hof - Nürnberg) werden nun 612 als Ersatzverkehr eingesetzt.

20. Oktober 2003

Da die Baureihe 610 (wegen einer damals ungeklärten Entgleisung) vorübergehend nicht bogenschnell verkehren dürfen, werden die aus dieser Baureihe gebildeten RE-Leistungen mit den bislang von der Baureihe 612 erbrachten IC-Ersatzdiensten getauscht.

Jahresfahrplanwechsel 2004 (ab 14.12.2003)

Die speziell für den Fernverkehr hergerichteten 612 übernehmen die IC-Linie 65. Nachdem die Hochwasserschäden beseitigt sind, verkehrt die Linie wieder zwischen Dresden und Nürnberg. Ein Zugpaar verkehrt zwischen Görlitz und Nürnberg (unter Umgehung von Dresden Hbf). Eingesetzt werden üblicherweise Doppeltraktionen - um die Fahrzeuge zu Fristarbeiten dem Werk Hof zuführen zu können, können aber auch Drei- und Vierfachtraktionen beobachtet werden.

10. August 2004

Bei einer routinemäßigen Untersuchung wird bei einem in Hof beheimateten Regio-612 ein Achsanriss festgestellt. Das EBA ordnet daraufhin die Abstellung der kompletten Baureihen 611 und 612 an. Die Züge dürfen erst nach erfolgter Ultraschall-Laufwerksuntersuchung - und mit ausgeschalteter Neigetechnik wieder in Betrieb genommen werden. Gleichzeitig wird die Frist für die Laufwerksuntersuchungen von 480 000 km auf 60 000 km heruntersetzt.

Während die Regio-612 in den folgenden Wochen nach und nach wieder in Betrieb genommen werden, bleiben die Fernverkehrs-612 abgestellt. Die Leistungen auf der IC-Linie 65 werden mit einem Notfahrplan von lokbespannten Zügen übernommen.

Jahresfahrplanwechsel 2005 (ab 12.12.2004)

DB Fernverkehr entscheidet, das »Abenteuer Neitech-Dieselmotivwagen« endgültig abzuschließen. Die IC-Linie 65 wird auf lokbespannte Züge und einen 4 h-Takt umgestellt. Die 612.4 werden nicht mehr in Fernverkehrsdiensten eingesetzt. Sie werden an DB Regio zurückgegeben und helfen hier, den 612-Mangel zu entschärfen. Eine weitere Verschärfung des Regio-612-Einsatzes ergibt sich im Januar 2005, nachdem bei einem 611 wie-

derum Achsanrisse festgestellt werden. Die Laufwerksuntersuchungsfrist wird nunmehr auf 30 000 km verkürzt.

Jahresfahrplanwechsel 2007 (ab 10.12.2006)

Da sich die Fahrgastzahlen der IC-Linie 65/61 (Dresden - Nürnberg - Karlsruhe) nicht wie erhofft entwickelt haben, wird die IC-Linie 65 (Dresden - Nürnberg) eingestellt.

Stattdessen bestellt DB Fernverkehr bei DB Regio (hier tritt DB Fernverkehr als Besteller der Nahverkehrsleistungen auf nicht der entsprechende Nahverkehrs-Aufgabenträger) einen IC-Ersatzverkehr als RegionalExpress (RE) im 2-h-Takt. Zum Einsatz kommen hier für bogenschnelles Fahren zugelassene 612 des Betriebshofs Hof.

Die Linie wird als »FSX« (Franken-Sachsen-Express) bezeichnet.

Jahresfahrplanwechsel 2008 (ab 09.12.2007)

Wegen des großen Erfolgs des Franken-Sachsen-Expresses werden auch die ebenfalls im 2-h-Takt verkehrenden RE-Linien Dresden - Hof und Hof - Nürnberg miteinander verknüpft und mit für bogenschnelles Fahren zugelassenen 612 bestückt. Somit besteht zwischen Dresden und Nürnberg eine Direktverbindung im Stundentakt.



Für die »FSX« (Franken-Sachsen-Express)-Züge werden u.a. die ursprünglich für den Fernverkehr vorgesehenen Triebzüge der Baureihe 612.4/612.9 verwendet. Die Züge besitzen eine entsprechende Aufschrift.

Am 29.03.2007 stand 612 487/612 987 als RE 3087 (Nürnberg - Dresden) zur Abfahrt in Hof Hbf bereit.

Foto: Dirk Übbing

Tabelle: Fahrzeitvergleich der heutigen IR-/ICE-/IC-/FSX-Linie 65

Fahrplanjahr	1999	2001	2003	2004	2005	2008
Fahrzeug	Wagenzug	605	610	612	Wagenzug	612
Zuggattung	IR	ICE	IC	IC	IC	RE (FSX)
Nürnberg - Dresden	5 h 56 min	4 h 33 min	5 h 42 min ¹⁾	4 h 20 min	5 h 16 min	4 h 20 min
Dresden - Nürnberg	5 h 55 min	4 h 39 min	5 h 42 min ¹⁾	4 h 10 min	5 h 14 min	4 h 24 min

¹⁾ = davon 49 min im Schienenersatzverkehr zwischen Dresden und Klingenberg-Colmnitz (Beseitigung der Hochwasserschäden vom Sommer 2002) und 55 Minuten im RE zwischen Klingenberg-Colmnitz und Chemnitz. Die IC-Linie 65 verkehrte nur zwischen Chemnitz und Nürnberg (Fahrzeit 3 h 16 min).

Konfiguration der ICE-TD (Baureihe 605)

Fahrzeugart	Achsfolge	605	Ge- wicht	Gattung	Sitzplätze	Bemerkungen
Endwagen	2'Bo'	605.0	54 t	Bpmf	63 Plätze 2.Klasse	Nichtraucher
Mittelwagen	Bo'2'	605.1	54 t	Bpmb	51 Plätze 2.Klasse	Nichtraucher
Mittelwagen	2'Bo'	605.2	55 t	BRpm	(1)	Raucher
Endwagen	Bo'2'	605.5	56 t	Apmf	41 Plätze 1.Klasse	(2)

Anmerkungen:

(1) = 40 Sitzplätze 2. Klasse + BordBistro

(2) = 5 Plätze Raucher + 36 Plätze Nichtraucher

Konfiguration der IC-TD (Baureihe 612)

Fahrzeugart	Achsfolge	605	Ge- wicht	Gattung	Sitzplätze	Bemerkungen
Endwagen	2'B'	612.4	49 t	ABDp	(a)	Nichtraucher
Endwagen	B'2'	612.9	49 t	Bp	71 Plätze 2.Klasse	teilw. Raucher

Anmerkungen:

(a) = 24 Sitzplätze 1. Klasse + 39 Sitzplätze 2. Klasse

Tabelle: Vergleichswerte der eingesetzten Fahrzeuge

Baureihe	605 (solo)	610+610 (Doppeltraktion)	612+612 (Doppeltraktion)	Im Vergleich dazu:	
				605 + 605	234 + 8 Wagen
v _{max} des Zuges	200 km/h	160 km/h	160 km/h	200 km/h	140 km/h
Gesamtlänge	106 700 mm	103 500 mm	103 500 mm	213 400	232 020 mm
Gesamtgewicht	219 t	190 t	232 t	438 t	467 t
Leistung	2.000 kW	1.940 kW	2.240 kW	4.000 kW	2.200 kW
Sitzplätze 1. Kl.	41	32	48	82	72
Sitzplätze 2. Kl.	154	240	244	308	360