

Nach der Übernahme der AEG durch Daimler-Benz entstand zunächst unter dem Namen "AEG – Daimler Benz" eine gemeinsame Eisenbahnsparte. Zum 01.01.1996 wurde dieses Unternehmen mit "ABB Henschel" zusammengelegt, woraus dann "ABB Daimler-Benz Transportation", kurz Adtranz (ADtranz) genannt, entstand. Da das neue Unternehmen aufgrund von Überkapazitäten bald mit wirtschaftlichen Schwierigkeiten zu kämpfen hatte, wurde Anfang 1999 die Übernahme des 50% ABB-Anteils durch Daimler-Chrysler vereinbart, wovon Daimler-Chrysler sich eine Effizienzsteigerung versprach. Folgerichtig benannte man sich dann in "Daimler-Chrysler Rail Systems GmbH" um, das Kürzel "Adtranz" wurde aber weiterverwendet. Zur weiteren Gesundung plante die Firmenleitung Produktionsstandorte in der Schweiz (ehemalige SLM) und Nürnberg (ehemaliges MAN-Werk) zu schließen, was inzwischen größtenteils geschehen ist.

Die Geschichte des Unternehmensteils "ABB Henschel" begann bereits 1810 in Kassel, als dort das erste Henschel-Werk gegründet wurde. Ein zweites wurde 1837 gebaut, welches 1848 mit dem Lokomotivbau begann. Durch zahlreiche Aufträge wurde man bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts zu einem der führenden deutschen Hersteller. Nach der Umwandlung in eine GmbH 1920 bedeutete die Weltwirtschaftskrise Ende der zwanziger Jahre fast das Aus des Unternehmens. Im zweiten Weltkrieg wurden weite Teile der Anlagen zerstört, trotzdem konnte bald nach Kriegsende die Produktion wieder aufgenommen werden. In der Folgezeit wurden einige Konkurrenten übernommen. 1964 kaufte "Rheinstahl" die zur Aktiengesellschaft gewordene Firma Henschel, 1976 wurde Rheinstahl von Thyssen geschluckt, so dass man nun als "Thyssen Henschel" firmierte. 1990 legte man die Bahnsparte von "Asea-Brown-Boveri" (ABB), der "Waggon Union" und "Thyssen Henschel" zur "ABB Henschel AG" zusammen, 6 Jahre später folgte schließlich der Zusammenschluss mit Daimler-Benz.

Die Firma ABB mit Sitz in Mannheim entstand 1988 aus dem Zusammenschluss der bis zu diesem Zeitpunkt dort ansässigen Firma BBC und der schwedischen "Asea-Brown-Boveri". Die BBC wurde 1891 von Charles Brown und Walter Boveri in Baden (CH) gegründet und begann 1896 mit der Lieferung von Eisenbahnfahrzeugen. Kurze Zeit später wurde eine Zusammenarbeit mit der Firma SLM begonnen und ein Zweigwerk in Deutschland

in Mannheim eröffnet. Bis heute wurden für eine ganze Reihe der in diesem Buch beschriebenen Triebwagen die elektrischen Ausrüstungen geliefert.

Zum Unternehmensteil AEG – Daimler-Benz gehörten unter anderem auch noch die ehemals selbständigen Waggonbau Firmen MAN, und Messerschmidt-Bölkow-Blohm (ex Waggonbau Donauwörth), deren geschichtlichen Werdegänge jeweils in den zugehörigen Unterkapiteln weiter unten nachzulesen sind.

Im August 2000 wurde beschlossen, das Unternehmen an Bombardier zu veräußern. Dieser Zusammenschluß wurde im folgenden Text aber nicht berücksichtigt, da er aufgrund der bei Redaktionsschluß fehlenden Zustimmung des Kartellamtes noch nicht vollzogen wurde.

1.1 Adtranz Neubauten

Eins der erfolgreichsten Produkte aus dem Bereich Eisenbahnfahrzeugbau der letzten Jahre für Regionalbahnen dürfte der Regio-Shuttle von Adtranz sein, der schon vor dem Zusammenschluss mit AEG-Daimler Benz von ABB Henschel entwickelt wurde. Hinter der Bezeichnung verbirgt sich ein modular aufgebauter, kostengünstig produzierter Leichttriebwegentyp, der sich sehr schnell bei deutschen Bahnen in über 200 Exemplaren verbreitet hatte. Steuer- oder Beiwagen wurden bis heute, trotz anfänglicher Bestellungen keine produziert. Der Grund dafür liegt u.a. in den Schwierigkeiten, die Adtranz zu Produktionsbeginn mit dem neuen Fahrzeug hatte. Hauptproblem war die mangelhafte Steifigkeit des Wagenkastens, der die geforderten Kräfte von 1500 KN nicht aufnehmen konnte. Daher mußte dieser verstärkt werden, was deutlich zu Lasten des Gewichts ging. Dadurch wurde die Kombination Triebwagen / Steuerwagen so behäbig, dass das Unternehmen den betroffenen Kunden die bestellten Steuerwagen ohne Mehrkosten als Triebwagen lieferte. Seitdem wurden nur noch Triebwagen geordert. Von den im Projekt geplanten zwei- und dreiteiligen Versionen wurde bisher auch noch kein Exemplar gebaut. Wahrscheinlich wird es auch dabei bleiben, denn für die Zukunft setzt Adtranz auf eine Weiterentwicklung des Regio-Shuttle im Rahmen der "Itino"-Familie.

Bei den Fahrzeugen gibt es einige Unterschiede in den Motorleistungen und den verwendeten Fußbodenhöhen. Bei den Motoren stehen je ein fünf- und ein sechszylindriges Aggregat von MAN zur Wahl. Der Fünfzylinder mit der Bezeichnung "D2865 LUH07" bzw. "D2865 LU3" leistet mit Abgasturbo-lader und Ladeluftkühlung 228 kW bei 2000 Umdrehungen pro Minute. Der Sechszylinder "D2866 LUH21" leistet bei ebenfalls 2000 U/min 257 kW. Die meisten Kunden entschieden sich letztlich aufgrund der Gewichtsproblematik für das stärkere Aggregat. Jeweils zwei Motoren wurden je Fahrzeug eingebaut. Die Achsgetriebe stammen von Gmeinder (Typ "GM170 HA/328" bzw. "GM170 E/285"), die Schaltgetriebe von Voith (Typ "Diwa D 864"). Aufgrund des gestiegenen Gewichts wurden einige, ursprünglich mit der schwächeren Motorisierung bestellte Regio-Shuttle mit der stärkeren ausgeliefert oder später darauf umgebaut.

Die Fahrzeuge sind über Puffer 25,5 m lang (über Kupplung 25 m) und maximal 2,9 m breit. Zuge-lassen sind sie für 120 km/h. Ihr Eigengewicht beträgt je nach Variante zwischen 39 und 42 t. Angeboten werden eine Variante mit 600 mm Fußbodenhöhe im Einstiegsbereich und eine weitere Version für Hochbahnsteige mit einer Einstiegs-höhe von 760 mm. Maximal können 71 Sitz- und 83 Stehplätze je Fahrzeug vorgesehen werden.

Seit 1996 wurden die Triebwagen zunächst vor-wiegend im Werk Hennigsdorf gebaut, später auch

im Rahmen eines Joint-Ventures mit der schwei-zerischen Firma Stadler in Berlin-Pankow.

Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH (BOB)

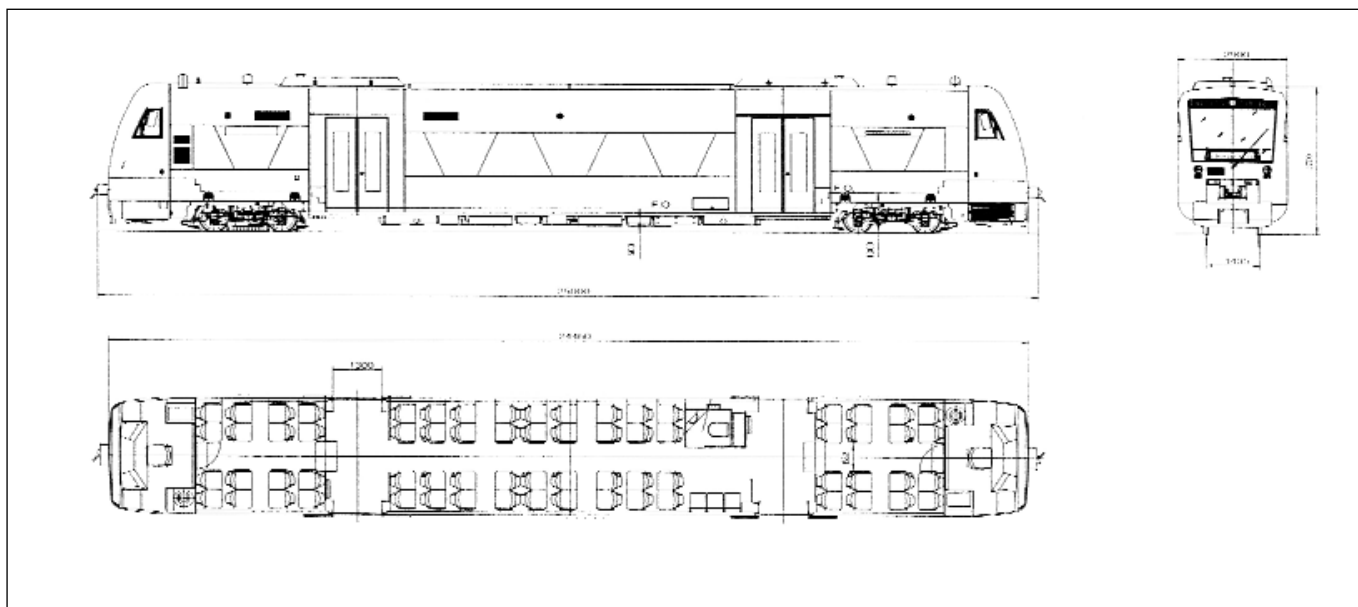
Nachdem die BOB das von ihr befahrene Streckennetz 1997 nach Norden bis Aulendorf ausdehnen konnte, mußte sie dafür auch weitere Triebwagen bestellen, da die vorhandenen drei NE81 für den gestiegenen Verkehr nun nicht mehr ausreichten. Man bestellte daher vier Fahrzeuge des moderneren Typs Regio-Shuttle RS1, die 1998 geliefert werden konnten. Die Wagen sind analog zu den NE81 in einem dunklen Blau mit einem weiß abgesetzten Längsträger lackiert und tragen wie diese ebenfalls den stilisierten "Geiß-bock"-Kopf als Symbol der Bahn auflackiert.

Breisgau-S-Bahn GmbH (BSB)

Die BSB bietet im Raum Freiburg S-Bahn-ähnli-chen Nahverkehr an. An ihr sind die Südwestdeut-sche Verkehrs AG (SWEG) und die Freiburger Ver-kehrs AG (VAG) je zur Hälfte beteiligt. Nach Gewinn der Ausschreibung der früher von der DB betriebenen Strecke Freiburg – Gottenheim - Breisach bestellte die BSB zunächst insgesamt neun Regio-Shuttle vom Typ RS1 bei Adtranz. Auf-

Auf dem Weg von Sigmaringen nach Aulendorf zeigten sich am 02.03.97 zwei Regio-Shuttles der HzL zwischen Scheer und Mengen. (Michael Ulbricht)





Regio-Schuttle RS1 (Zeichnung: Adtranz)

grund der relativ langen Lieferzeit mußte man allerdings zu Beginn den Betrieb mit Leihfahrzeugen durchführen. Zum Einsatz kamen hierbei die VT501 bis 506 der Muttergesellschaft SWEG, die nach Zugang der eigenen Wagen 1998 wieder zurückgegeben werden konnten. Die BSB-Fahrzeuge besitzen eine Klimaanlage, die äußerlich durch die voluminösen Dachlüfter auffällt, und eine gegenüber den SWEG-Wagen abweichende Lackierung in weiß mit grünen Längsstreifen und Türbereichen. Für die Klimaanlage mußte die Auspuffanlage geändert werden, da ansonsten die Abgase angesaugt worden wären. Die BSB- und SWEG-Triebwagen werden gemeinsam im Bw Endingen der SWEG unterhalten. Einige der Regio-Shuttle wurden zwischenzeitlich auf die Namen anliegender Gemeinden getauft. Die Wagen wurden über die Railcharter GmbH beschafft. Nach der durch die BSB gewonnene Ausschreibung der Bedienung der Strecke Freiburg – Elzach erfolgte im Jahr 2001 die Bestellung von zehn weiteren Regio-Shuttle.

Erfurter Industriebahn GmbH (EIB)

Die 1912 gegründete EIB gewann die öffentliche Ausschreibung für den SPNV auf den Strecken von Erfurt bzw. Gotha über Bad Langensalza nach Leinefelde und bestellte als Fahrzeugpark dafür zunächst fünf Regio-Shuttle des Typs RS1, die zur Betriebsaufnahme im Mai 1998 pünktlich geliefert wurden. Bald zeigte sich jedoch Bedarf für eine weitere Verstärkung des Fahrzeugparks, so dass die EIB kurzfristig drei RS1 übernehmen konnte, die zuvor als Leihfahrzeuge der Firma Railcharter auf verschiedenen Bahnen, z.B. bei der KNE eingesetzt worden waren. Später wurde dann aufgrund der weiter gestiegenen Leistungen noch ein neuer Triebwagen nachbestellt, der im August 2000 geliefert wurde. Alle Triebwagen der EIB sind

in weiß und grün mit roten Türen lackiert, wobei die Lackierung des nachbestellten Wagens ein klein wenig von der seiner Vorgänger abweicht. Die EIB-Fahrzeuge verkehren zwischenzeitlich auch über Leinefelde hinaus bis Kassel.

eurobahn Verkehrsgesellschaft mbH & Co. KG (eurobahn)

Für ihre Strecke Alzey – Kirchheimbolanden, die zunächst probeweise mit geliehenen LVT/S befahren worden war, kaufte die eurobahn zwei Regio-Shuttle von Adtranz. Die beiden Wagen wurden im August 2000 geliefert und am 16.09.2000 in Alzey erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt. Die Triebwagen sind analog zu den bereits in Ostwestfalen vorhandenen Talenten der eurobahn in weiß/gelb mit blauem Zierbalken lackiert. Die Wagen bieten 71 Sitz- und 83 Stehplätze und sind im mittleren Bereich niederflurig ausgelegt. Als Gesamtgewicht werden je Fahrzeug 56 t angegeben.

Freiberger Eisenbahngesellschaft mbH (FEG)

Dieses am 07.06.2000 gegründete Tochterunternehmen der Eurobahn, der Kreisverkehrsgesellschaft Freiberg und 4 regionaler Busgesellschaften betreibt seit 25.11.2000 den SPNV der von der RP-Eisenbahn gepachteten Strecke Freiberg - Holzgau, zunächst bis 2019.

Die drei Triebwagen wurden im August 2000 zusammen mit den Fahrzeugen der eurobahn geliefert, sind ebenfalls in den Farben weiß/gelb der eurobahn lackiert, bieten 71 Sitz- und 83 Stehplätze und sind im mittleren Bereich niederflurig ausgelegt. Das Gesamtgewicht beträgt je Fahrzeug 56 t.

Hohenzollerische Landesbahn AG (HzL)

Die HzL hatte Mitte der neunziger Jahre die Ausschreibung der Nahverkehrsleistungen auf der Verbindung Tübingen – Sigmaringen gewonnen, wofür man als Fahrzeugpark insgesamt 22 Regio-Shuttle RS1 von Adtranz bestellte. Wenig später erhöhte man den Auftrag um zwei zusätzliche Wagen, die im Auftrag des Landkreises Tuttlingen im Donautal verkehren und dort die betagten MAN-Schienenbusse ablösen sollten. Während diese beiden Wagen in den Farben des Landkreises in blau und gelb lackiert wurden und auch eine etwas abweichende Innenausstattung mit einem deutlich größeren Stehplatzanteil (148 statt 83, dafür nur 52 statt 72 Sitzplätze) besitzen, laufen die übrigen 22 in den normalen HzL-Farben beige und rot, wobei ähnlich wie bei den NE81-Fahrzeugen auf den Seiten groß der Unternehmensname geschrieben wurde. Die Regio-Shuttle kommen seltener auf der HzL-eigenen Strecke Hechingen – Sigmaringen zum Einsatz, wurden dafür aber auf weiteren Bahnen bereits als Leihfahrzeuge eingesetzt. Gewöhnlich ist die Haupteinsatzstrecke die weiter oben bereits erwähnte KBS 766 Tübingen –

Sigmaringen, darüber hinaus kommen die Fahrzeuge planmäßig über Aulendorf bis Ulm. Die HzL entschied sich gleich für die stärkere Motorvariante mit 257 kW. Alle Fahrzeuge haben ein Dienstgewicht von 56 t. Bis auf die VT44 und 45 wurden die Fahrzeuge nicht direkt von der HzL, sondern von der "Railcharter Fahrzeugbestellung GmbH" gekauft und dann von der HzL geleast.

Kahlgrund-Verkehrs-GmbH (KVG)

Zur Ergänzung ihres bestehenden NE81-Fahrzeugparks beschaffte die KVG 1997 einen zusätzlichen Triebwagen, diesmal ein Exemplar des aktuelleren Fahrzeugtyps Regio-Shuttle RS1. Er wurde dringend zur Aufnahme des durchgehenden Verkehrs nach Hanau benötigt. Beheimatet ist er wie die anderen KVG-Wagen im KVG-Bw in Schöllkrippen. Seine vom restlichen Fahrzeugpark etwas abweichende Betriebsnummer hat er in Anlehnung an sein Baujahr erhalten. Lackiert ist er in weiß/blau und trägt seitlich unterhalb der Fensterreihe den Schriftzug "Kahlgrundbahn". Bei der KVG dürfte er voraussichtlich ein Einzelgänger

Adtranz Neubauten

Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH (BOB)

VT63	Adtranz	36782 / 1998	2*257 kW, Achsfolge B'B'; BOB VT63
VT64	Adtranz	36783 / 1998	2*257 kW, Achsfolge B'B'; BOB VT64
VT65	Adtranz	36784 / 1998	2*257 kW, Achsfolge B'B'; BOB VT65
VT66	Adtranz	36785 / 1998	2*257 kW, Achsfolge B'B'; BOB VT66

Breisgau-S-Bahn GmbH (BSB)

VT001	Adtranz	36606 / 1998	2*228 kW, Achsfolge B'B'; BSB VT001
VT002	Adtranz	36607 / 1998	2*228 kW, Achsfolge B'B'; BSB VT002
VT003	Adtranz	36608 / 1998	2*228 kW, Achsfolge B'B'; BSB VT003
VT004	Adtranz	36609 / 1998	2*228 kW, Achsfolge B'B'; BSB VT004 "Wasenweiler"
VT005	Adtranz	36610 / 1998	2*228 kW, Achsfolge B'B'; BSB VT005 "Ihringen"
VT006	Adtranz	36611 / 1998	2*228 kW, Achsfolge B'B'; BSB VT006 "Gottenheim"
VT007	Adtranz	36612 / 1998	2*228 kW, Achsfolge B'B'; BSB VT007 "Stadt Freiburg im Breisgau"
VT008	Adtranz	36613 / 1998	2*228 kW, Achsfolge B'B'; BSB VT008 "Breisach"
VT009	Adtranz	36614 / 1998	2*228 kW, Achsfolge B'B'; BSB VT009 "March"

Erfurter Industriebahn GmbH (EIB)

VT001	Adtranz	36777 / 1998	2*257 kW, Achsfolge B'B'; EIB VT001 "Stadt Erfurt"
VT002	Adtranz	36778 / 1998	2*257 kW, Achsfolge B'B'; EIB VT002 "Stadt Kassel"
VT003	Adtranz	36779 / 1998	2*257 kW, Achsfolge B'B'; EIB VT003
VT004	Adtranz	36780 / 1998	2*257 kW, Achsfolge B'B'; EIB VT004
VT005	Adtranz	36781 / 1998	2*257 kW, Achsfolge B'B'; EIB VT005, 02.01 „Mühlhausen“
VT006	Adtranz	36786 / 1998	2*257 kW, Achsfolge B'B'; Railcharter VT301, 1998 KNE, 1999 EIB VT006 "Nationalpark Heinrich"
VT007	Adtranz	36787 / 1998	2*257 kW, Achsfolge B'B'; Railcharter VT302, 1998 KNE, 1999 EIB VT007
VT008	Adtranz	36788 / 1998	2*257 kW, Achsfolge B'B'; Railcharter VT303, 1998 KNE, 1999 EIB VT008
VT009	Adtranz	36886 / 2000	2*257 kW, Achsfolge B'B'; EIB VT009

eurobahn Verkehrsgesellschaft mbH & Co. KG (eurobahn)

VT1.01	Adtranz	36881 / 2000	2*257 kW, Achsfolge B'B'; eurobahn VT1.01
VT1.02	Adtranz	36882 / 2000	2*257 kW, Achsfolge B'B'; eurobahn VT1.02