

Taurus & Hercules

Konrad Koschinski

DB-182, ÖBB-1016/1116, MAV-1047.0

GySEV-1047.5, Siemens-Dispolok

ÖBB-2016



Bild 1 (Titel): 182 009 zieht am 28. März 2002 mit IRC 51515 zwischen Assmannshausen und Rüdesheim an der Ruine Ehrenfels vorbei.

Abb. G. Wagner

Kleine Fotos (Bilder 2 bis 4): 2016 006 vor Regionalzug in Graz Ost (29. Juni 2002) – ES 64 U2 016 „CargoServ“ mit DFG 80063 nördlich von Dachau (22. Mai 2002) – 1016 038 mit neuem ÖBB-Logo und Wagen in neuen ÖBB-Farben in Wien West (13. Juni 2002).

Abb.: K. Feuerfeil, M. Niedt, M. Inderst

Bild 5: Die Dispolok 1116 903 ist eine der Stammloks des BoxXpress. Hier mit Zug München-Riem-Gemünden(–Hamburg) am 10. Juli 2001 bei Haspelmoor. **Abb.: A. Ritz**



Vorwort	8	Konstruktiver Aufbau der Taurus-Lok	44
Der EuroSprinter als Basis	12	Der Taurus im Betrieb	58
Taurus: stark, schnell und schön	16	ES 64 U2 am Brenner	74
1016/1116 der ÖBB	20	Hercules – Göttlicher Kraftprotz	80
182 der DB Cargo	22	Quellenangaben	90
„Private“ ES 64 U2	26	Impressum	91
1047 der MÁV und GySEV	40	Taurus und Hercules im Modell	92
		Fachhändlerverzeichnis	94







Vorwort

„Noch nie waren 10 000 PS so formschön. Noch nie waren 86 Tonnen so elegant. Noch nie waren 230 km/h so grazios“. Mit flotten, an Autoreklame erinnernden Sprüchen starteten die Österreichischen Bundesbahnen im Jahr 2000 eine Werbekampagne für ihren neuesten Lokomotivtyp, der als „Taurus“ zum Inbegriff für einen gewaltigen Innovationsschub werden sollte. So sinnlos die Texte auf Plakaten und in Zeitungsanzeigen im Grunde sein mochten, die Botschaft kam rüber: Die Bahn geht in die Offensive. Selbst Automobilzeitschriften veröffentlichten Artikel über den „Ferrari auf Schienen“.

An Loknummern gewöhnte Experten meinten, die Reihenbezeichnungen 1016 und 1116 (sprich: zehn-sechzehn und elf-sechzehn) würden sich in den Sprachgebrauch einfügen, der von den ÖBB kreierte Markenname „Taurus“ dagegen eher weniger. Sie irrten! Heute ist das lateinische Wort für Stier nicht bloß für die 1016/1116 gebräuchlich, sondern darüber hinaus für weitestgehend baugleiche Lokomotiven anderer Bahnen. Aus Sicht der ÖBB mag es sich dabei um Kopien des Original-Taurus handeln, für dessen Design sie 2001 den international begehrten „Brunel Award“ erhalten haben. Aber als Lokomotiven des Typs Taurus gelten nun mal auch die ebenfalls verkehrsroten 182 der DB AG, die meist gelb-silbergrau lackierten ES 64 U2 der Siemens Dispolok GmbH, die silbergrauen ES 64 U2 der Hupac SA, die blau-gelben 1047 der MÁV und die grün-gelben 1047.5 der GySEV.

Sogar auf ÖBB-Gleisen herrscht mittlerweile Taurus-Vielfalt. Am Brenner beispielsweise mischen sich 1016/1116 mit 182ern der DB Cargo und von der Gesellschaft Lokomotion angemieteten „Dispo-Tauri“. Die Zulassung für Österreich vorausgesetzt, bespannen MÁV-1047 seit 15. Dezember 2002 die meisten Schnellzüge zwischen Wien und Budapest, außerdem zeichnete sich der Einsatz von GySEV-1047.5 vor Zügen der „Rollenden Landstraße“ zwischen Sopron und Wels ab.

Jede dritte der bis Ende 2002 gelieferten rund 225 Taurus-Lokomotiven gelangte nicht zu den Österreichischen Bundesbahnen. Von insgesamt 493 Maschinen, für die Krauss-Maffei respektive Siemens Transportation Systems bereits Fabriknummern vergeben hat, sollen die ÖBB 400 erhalten. Allerdings erwägen die ÖBB, den Auftrag

Bild 6 (vorherige Doppelseite): Mit EC 163 „Transalpin“ Basel–Wien durchleitet 1016 030 am 17. November 2001 das Inntal zwischen Imst und Roppen im Zuge der Arlbergbahn.

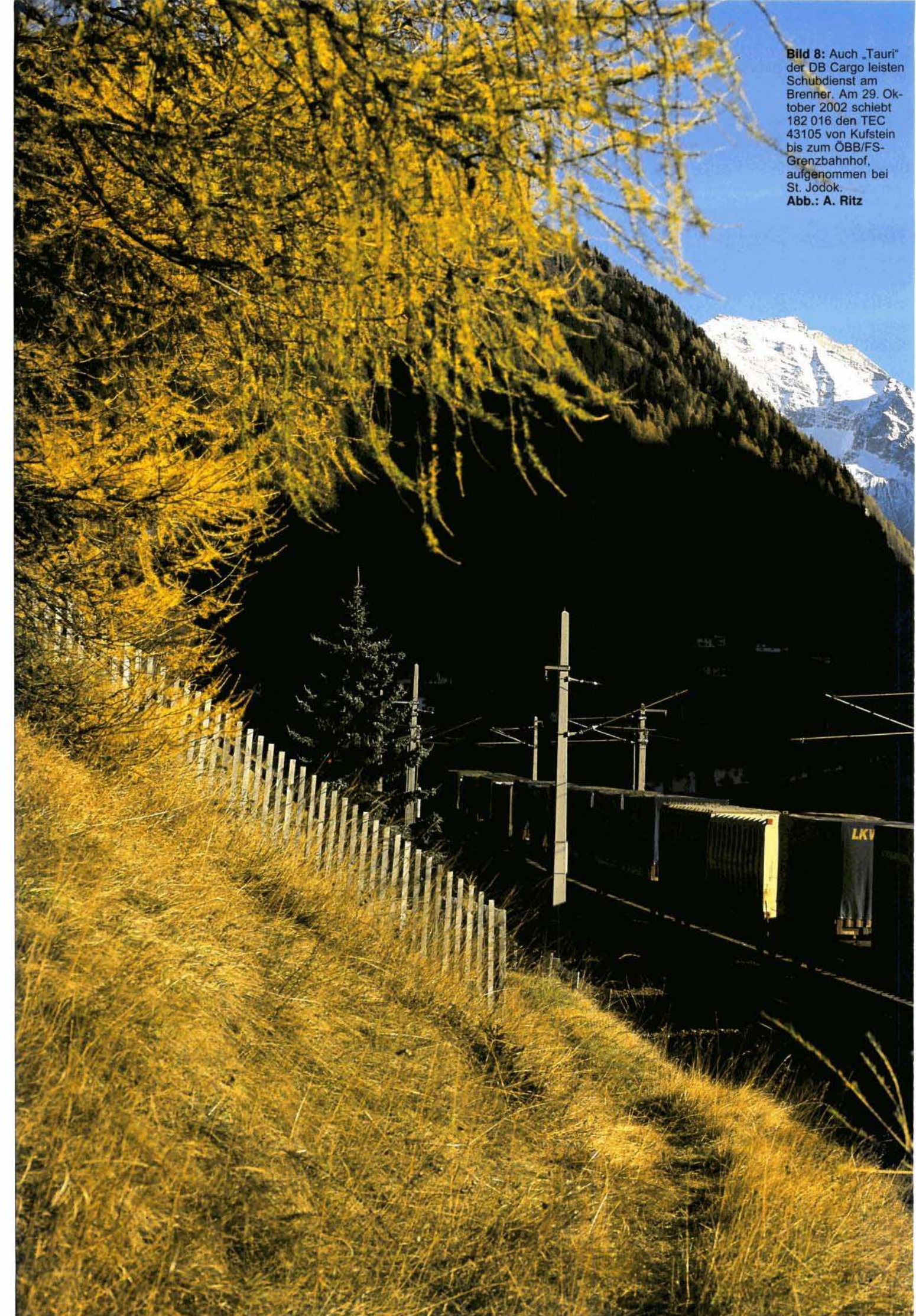
Bild 7: Rechts des Rheins strebt die 1116 901 der Hupac gen Süden, aufgenommen im April 2000 bei Lorchhausen. Von der linken Rheinseite grüßt Bacharach herüber.

Abb. 6 und 7: K. Eckert





Bild 8: Auch „Tauri“
der DB Cargo leisten
Schubdienst am
Brenner. Am 29. Ok-
tober 2002 schiebt
182 016 den TEC
43105 von Kufstein
bis zum ÖBB/FS-
Grenzbahnhof,
aufgenommen bei
St. Jodok.
Abb.: A. Ritz



über die letzten 100 Stück in eine Bestellung von Viersystemsloks entsprechend der DB-Baureihe 189 umzuwandeln, womit ihnen der Weg nach Italien geebnet wäre. Bedingt sind auch die für die beiden gängigen Wechselstromsysteme geeigneten Tauri als Eurolokomotiven anzusehen. Theoretisch könnten sie – die Einsystem-1016 ausgenommen – vom Atlantik bis zum Schwarzen Meer, von den Alpen bis

zu den norwegischen Fjorden fahren. De facto erstreckt sich ihr Aktionsradius derzeit von Brenner/Brennero (sofern mit Schweiz-Zulassung, auch von Chiasso) bis Padborg und von Budapest bis Aachen. Diese EJ-Sonderausgabe informiert erstmals umfassend über Entwicklung und technische Merkmale, zeigt die Unterschiede zwischen den einzelnen Taurus-Spielarten auf und gibt einen Einsatzüberblick. Ein

Kapitel ist der ÖBB-Reihe 2016 alias „Hercules“ gewidmet – gewissermaßen dem dieselektrischen Pendant, das von Siemens unter dem Label „EuroRunner“ vermarktet wird und an den Erfolg der EuroSprinter-Familie anknüpfen soll.





Der EuroSprinter als Basis

Bild 9: 1012 003 vor RoLa-Zug nach Brennersee am 30. Oktober 1999 bei St. Jodok. Die ÖBB beließen es bei drei Prototypen und setzten lieber auf die Produktplattform EuroSprinter.

Bild 10: 152 122 vor Güterzug nach München am 1. Oktober 2002 bei Röhrmoos. Der Typ Taurus ist von der Baureihe 152 abgeleitet.

Anfang Dezember 1996 schrieben die Österreichischen Bundesbahnen EU-weit die Beschaffung von zunächst 75 elektrischen Hochleistungslokomotiven aus. Als technische Rahmendaten gaben sie u.a. eine Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h, eine auf vier Radsätze verteilte Anfahrzugkraft von 300 kN, eine Dauerleistung von 6,4 MW und eine Radsatzlast von maximal 21,5 t vor.

Gefordert waren die universelle Verwendbarkeit im Reise- und schweren Güterzugdienst (auf Hochgeschwindigkeitsstrecken ebenso wie im Gebirge), effizienter Energieeinsatz mit der Fähigkeit zur Netzrückspeisung im Bremsbetrieb, niedriger Beschaffungspreis, minimierte Instandhaltungs- bzw. „Lebenszykluskosten“, ferner die problemlose Adaption an das Stromsystem 25 kV/50 Hz für den grenzüberschreitenden Einsatz nach Ungarn (und später auch in die Slowakei und nach Tschechien).

Hinsichtlich der konstruktiven Durchbildung und des Designs ließen die ÖBB den Bietern vordergründig viel Wahlfreiheit. Mit ihrer Preisvorstellung von rund 40 Millionen Schilling pro Lok (ca. 2,8 Millionen Euro) engten sie die Spielräume de facto jedoch stark ein. Für keinen Hersteller rechnete sich angesichts dieses Preislimits eine Neuentwicklung, selbst wenn er den avisierten Anschlussauftrag über weitere 325 Maschinen in die Kalkulation einbezog. Lukrativ konnte der Auftrag nur für Firmen sein, die

bereits serienmäßig produzierte Loktypen in petto hatten, die sich auf das Anforderungsprofil der ÖBB abstimmen ließen. Trümpfe in der Hand hielt diesbezüglich das Konsortium Siemens/Krauss-Maffei mit Fahrzeugen der EuroSprinter-Familie.

Praktisch chancenlos dagegen war die aus den Firmen Siemens SGP-Verkehrstechnik, Adtranz und Elin gebildete „Arbeitsgemeinschaft 1012“. Deren 1995/96 im SGP-Werk Graz endmontierte Hochleistungslokomotiven 1012 001, 002 und 003 warteten zum Zeitpunkt der Ausschreibung noch immer auf Übernahme durch die ÖBB. Zwar erfüllten die drei für 230 km/h Spitze ausgelegten Prototypen schon zu einem Gutteil das Lastenheft der ÖBB für Universalloks neuester Generation, doch das ÖBB-Management wollte sie trotz einer 1992 gegebenen Bestellzusage nicht mehr haben. Lange lagen die ÖBB und die „Arbeitsgemeinschaft 1012“ wegen unterschiedlicher Vertragsauslegung und vor allem wegen des Kaufpreises miteinander im Clinch. Erst nachdem die Herstellerfirmen statt ursprünglich 90 Millionen Schilling nur noch 70 Millionen Schilling pro Lok verlangten, sagten die ÖBB Mitte Dezember 1996 die Übernahme der Prototypen definitiv zu. Bis zur Serienreife entsprechend den Bestellwünschen wäre aber noch kostenträchtige Entwicklungsarbeit nötig gewesen und so blieb die Reihe 1012 eine Splittergattung.

Die bisher in der „ARGE 1012“ zusammen-

geschlossenen Firmen gingen im Wettbewerb um den ÖBB-Großauftrag nun als Konkurrenten ins Rennen. Siemens bot gemeinsam mit Krauss-Maffei eine aus der EuroSprinter-Familie entwickelte, im Kastenaufbau und elektrischen Teil insbesondere der DB-Baureihe 152 ähnliche Lokomotive an. Adtranz setzte auf die Produktplattform „Eco 2000“, also auf das auch der DB-Baureihe 101 zugrunde liegende Konzept. Alstom/Elin beteiligte sich mit einem auf der BB 36000 „Astride“ basierenden Entwurf an der Ausschreibung.

In der Zielgerade siegte Siemens/Krauss-Maffei knapp vor Adtranz. Den Ausschlag für die am 27. Juli 1997 entschiedene Auftragsvergabe soll eine im letzten Moment durch die in München ansässige Firmengruppe vorgenommene Preissenkung gegeben haben. Ebenfalls zugunsten von Siemens sprach sicherlich die starke Präsenz des Konzerns mit Werken in Österreich. So erging der Auftrag für zunächst 50 Einsystemloks (Reihe 1016) und 25 Zweisystemloks (Reihe 1116) des von den ÖBB selbst getauften Typs „Taurus“ – lateinisch für Stier – offiziell an die Konzerntochter Siemens AG Österreich. Gemäß dem Wunsch der ÖBB, ein Drittel der Wertschöpfungsstufe in der Alpenrepublik erfolgen, wurden die ÖBB-eigenen Werke Linz, Knittelfeld und Wien-Floridsdorf vertragsgemäß in Endmontage, Lackierung und Komponentenlieferung eingebunden. Eine Ausnahme bildeten nur die 1999 komplett be-