

DREHSTROM-PIONIERE

Ein EJ-Extra mit 116 Seiten ausschließlich für eine Baureihe mit fünf Prototypen und nur 60 Serienloks? Ja, denn die 120 gehört als erste Drehstromlok der Deutschen Bundesbahn zu den wichtigsten Entwicklungsstufen im deutschen Lokomotivbau. Dass die 120 nicht wie ursprünglich geplant in großen Stückzahlen als Universallokomotive für alle Einsatzbereiche beschafft wurde, hatte verschiedene, aber keine technischen Gründe. Die Lok war sowohl für schnelle Reisezüge mit 200 km/h als auch für schwere Güterzüge geeignet.

Nach der Lieferung der 60 Serienmaschinen von 1987 bis 1989 und vielen Jahren mit hohen Laufkilometerleistungen nähert sich der Einsatz dieser Baureihe gut 30 Jahre später langsam dem Ende – zumindest beim DB-Fernverkehr, der die Abstellung der Loks derzeit für Ende 2020 plant. Schon heute ist über die Hälfte der ehemaligen Flotte abgestellt, ausgemustert oder an andere Unternehmen verkauft. So bleiben ab 2021 neben den Loks bei DB Systemtechnik und DB Netz voraussichtlich nur noch wenige Maschinen bei privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen im Dienst.

Grund genug, die Geschichte der Baureihe 120 in einem Sonderheft darzustellen. Auf jedes Detail einzugehen, würde natürlich den Rahmen sprengen. Daher wollen wir vor allem versuchen, einen Überblick über den Bau, die Technik, die Erprobung, die Einsätze und die Bestandsentwicklung der Loks zu geben, jeweils für die fünf Prototypen und die 60 Serienmaschinen. Um auch die Bedeutung der Baureihe 120 im Gesamtzusammenhang darzustellen, wird in separaten Kapiteln in die Geschichte zurückgeschaut, über ihre Wegbereiter und die nächsten Verwandten berichtet sowie im letzten Kapitel über die weiteren Entwicklungen, nämlich wie sich aus dem ursprünglichen Plan einer einzigen Universallokomotive (Baureihe 121) die heutigen Lokomotivfamilien mit Baureihen für jeweils spezielle Einsatzzwecke ergeben haben.



Foto: Jürgen Hörstel

Für die Technik-Kapitel konnte mit Karl-Heinz Buchholz ein langjähriger Konstruktionsingenieur von Henschel (bzw. später Adtranz und Bombardier) gewonnen werden, der viele Jahre lang mit den hier behandelten Lokomotiven intensiv beschäftigt war. Schon während seines Studiums an der Technischen Hochschule Darmstadt hatte er Gelegenheit, die DE 2500 bei einer Exkursion näher kennenzulernen. Nach zehn Jahren als Drehgestellkonstrukteur bei der MAN in Nürnberg wechselte er zu Thyssen Henschel nach Kassel, wo er als technischer Projektleiter die Betreuung der Serienfertigung der 120.1 übernahm. Anschließend bearbeitete er dort den Mechanteil der Triebköpfe des ICE 1 und war u.a. auch für den Umbau der 120 004 als Vorbereitung für die Konstruktion der Baureihe 101 zuständig.

Für die Mitarbeit an diesem Sonderheft möchte ich Karl-Heinz Buchholz ganz besonders danken. Ein herzlicher Dank geht auch an Michael Fuhry, Thomas Grothenn und Klaus J. Ratzinger für die Durchsicht des Manuskripts und der Lokstatistik sowie für die Unterstützung mit aktuellen Informationen an die DB AG, die Nürnberger Leasing GmbH und die WRS Widmer Rail Services AG.

JÜRGEN HÖRSTEL



Doppeltraktion: 120 156 und 101 071 rollen mit dem Autoreisezug 1421 (Düsseldorf–München) südlich von Karlstadt durch das Maintal (7.1.2014). Foto: Dr. Gsänger

Rechte Seite: 120 150 mit EC 115 nach Klagenfurt auf der Geislinger Steige (2006). Fotos: St. Eisenhut (2)

Gemischtes Trio: 120 111 und ein 218-Pärchen mit IC 1986 (München–Dresden) bei Dollnstein (1.9.2006).

Die 120 201 wurde an das Dresdner Unternehmen Bahnlogistik24 vermietet. Im August 2019 erwarb die Nürnberger Leasing die 120 205, weitere Loks sollen voraussichtlich 2020 hinzukommen. Die bisherigen Erfahrungen mit den 120ern sind laut Nürnberger Leasing sehr positiv, die Loks zeigen sich im Betrieb zuverlässig. Ersatzteile stehen zur Verfügung, auch aus dem Bestand der DB für deren noch aktive 120.1. Nürnberger Leasing geht – gutachterlich bestätigt – von einer Lebenserwartung der 120.1 von 48 Jahren aus. Auch mit einem weiteren Kunden steht das Leasingunternehmen in Verhandlung, allerdings ist derzeit (2019) die Verfügbarkeit weiterer Loks limitiert.

Inzwischen zeigen weitere EVU Interesse an abgestellten 120.1: So hat die Schweizer WRS Widmer Rail Services AG bzw. ihre deutsche Tochter WRS Deutschland GmbH im Juli/August 2019 die 120 145 und die 120 204 sowie als Ersatzteilspende die 120 154 gekauft. Eventuell sollen 2020 weitere Maschinen übernommen

werden. Nach Revisionen sind Einsätze in Süd- und Westdeutschland, insbesondere auf den Strecken nach Basel und Singen, sowie von Österreich nach Ingolstadt und weiter in Richtung der französischen Grenze geplant. Eine Neulackierung ist vorgesehen, am Design wurde im Sommer 2019 noch gearbeitet.

Einsätze ab 2018

Nach den Abstellungen und Verkäufen ist inzwischen nur noch deutlich weniger als die Hälfte der ehemaligen 120.1-Flotte beim Fernverkehr verblieben. Im Fahrplanjahr 2018 sah der Umlauf IC-Leistungen vorwiegend in Süddeutschland mit den Eckpunkten Karlsruhe, Stuttgart, Nürnberg, München und Salzburg vor, auch Frankfurt, Köln, Hamburg und Leipzig wurden regelmäßig erreicht. Daneben bildeten sechs 120.1 die Einsatzreserven (Knotenpunktreserven) in Bremen, Dortmund, Hannover, Karlsruhe, Kassel und Köln. Eine weitere Maschine





120.1. Die 120 112 wurde nach einem Brand im September 2017 abgestellt, ähnlich erging es der 120 103 nach einem Brand in Hamburg am 19. Mai 2018. Leichte Schäden erlitt die 120 118 bei einem Bahnübergangsunfall in der Nähe von Norddeich am 30. Juli 2015.

Bestandsentwicklung

Als erste Serien-120.1 wurde im Jahre 2011 die 120 142 abgestellt und bei der Firma Steil in Eschweiler verschrottet. Seitdem erfuhren ein Dutzend weiterer Maschinen das gleiche Schicksal. Meist als Ersatzteilsponder

genutzt oder nach Schäden, Bränden bzw. Fristablauf abgestellt, teilweise auch längere Zeit beim „Stillstandsmanagement“ (SSM) in Hamm auf einen möglichen Käufer wartend, folgte die Verschrottung im AW Dessau, beim bekannten Lokverwerter Bender in Opladen oder auch im AW Nürnberg (Details sind der Statistik auf Seite 110 zu entnehmen). Mit Stand vom Juli 2019 waren weitere 15 Loks bereits abgestellt, einige davon beim neuen SSM in Leipzig-Engelsdorf. Neben den beiden 2005 an die DB Systemtechnik (bzw. nun FTZ) abgegebenen 120 153 und 120 160 (seit 2011 bei DB Netz) kam die 120 125 für FTZ-Messzugeinsätze

hinzu. Die 120 155 dient nun als Aufgleisversuchloks in Fulda.

Von den ursprünglich acht 120.2 waren im Juli 2019 noch zwei Loks aktiv. Die 120 201 wurde Ende 2018 als erste Serien-120 verkauft, und zwar an die Nürnberger Leasing, ein Leasingunternehmen mit Schwerpunkt auf Mobilität (Lkw, Pkw, Oldtimer, Stapler, Busse, Flugzeuge, Schiffe, Pedelects). 2017 erfolgte der Einstieg in den Lokomotivmarkt zunächst mit gebrauchten Dieselloks, um Erfahrungen zu sammeln, später kamen Elektroloks hinzu. Mittelfristig sollen auch Neufahrzeuge verleast werden.

LIEFER- UND VERBLEIBSLISTE

STAND SEPTEMBER 2019

Lok-Nr.	Hersteller	Bau- jahr	Fabrik- Nr.	Umzeichnung (Jahr)	EVU	Status	Bemerkungen
120 001	Krauss-Maffei/BBC	1979	19858	752 001 (1989)	DB Systemtechnik	A	nach Unfall in Süßen vor Ort verschrottet 25.05.2004
120 002	Henschel/BBC	1979	32017	752 002 (zeitw.)	DB Systemtechnik	A	verschrottet 17.05.2005 AW Nürnberg
120 003	Krupp/BBC	1979	5447	752 003 (zeitw.)	DB Systemtechnik	A	BSW-Gruppe Garmisch, Bahnpark Augsburg
120 004	Henschel/BBC	1979	32018	752 004 (zeitw.)	DB Systemtechnik	A	2012 an DB-Museum, Außenstelle Koblenz-Lützel
120 005	Krupp/BBC	1979	5448	752 005 (zeitw.)	DB Systemtechnik	A	2010 an Museum TEV Weimar
120 101	Krauss-Maffei/Siemens	1987	19950				
120 102	Krupp/AEG	1987	5567				
120 103	Thyssen-Henschel/BBC	1987	32881			z	aD 30.06.2018, 06.2019 Ersatzteilstender AW Dessau
120 104	Thyssen-Henschel/BBC	1987	32882				
120 105	Krupp/AEG	1987	5568				
120 106	Krauss-Maffei/Siemens	1987	19951			A	aD 01.11.2016, verschrottet 08.2017 AW Dessau
120 107	Thyssen-Henschel/BBC	1987	32883	120 203 (2007)	DB Regio Nordost		
120 108	Krupp/AEG	1987	5569				
120 109	Krauss-Maffei/Siemens	1987	19952			A	aD 31.03.2015, verschrottet 11.12.2015 Bw München
120 110	Thyssen-Henschel/BBC	1987	32884			A	aD 30.09.2016, verschrottet 08.2017 AW Dessau
120 111	Krupp/AEG	1987	5570				
120 112	Krauss-Maffei/Siemens	1987	19953			A	aD 27.12.2017, verschrottet 23.04.2018 Bender/Opladen
120 113	Thyssen-Henschel/BBC	1987	32885				
120 114	Krupp/AEG	1987	5571				
120 115	Krauss-Maffei/Siemens	1987	19954			z	aD 28.02.2019, 2019 SSM Engelsdorf
120 116	Thyssen-Henschel/BBC	1987	32886	120 201 (2007)	DB Regio Nordost		aD 28.06.2018, 2018 verkauft an Nürnberger Leasing
120 117	Krupp/AEG	1987	5572	120 206 (2010)	DB Regio NRW	z	aD 17.10.2018, 2019 SSM Engelsdorf
120 118	Krauss-Maffei/Siemens	1987	19955				
120 119	Thyssen-Henschel/BBC	1987	32887				
120 120	Krupp/AEG	1987	5573				
120 121	Krauss-Maffei/Siemens	1987	19956	120 205 (2007)	DB Regio Nordost		aD 25.04.2019, 2019 verkauft an Nürnberger Leasing
120 122	Thyssen-Henschel/BBC	1987	32888			z	aD 22.07.2017, 2019 SSM Engelsdorf
120 123	Krupp/AEG	1987	5574				
120 124	Krauss-Maffei/Siemens	1987	19957			A	aD 09.08.2016, verschrottet 09.04.2018 Bender/Opladen
120 125	Thyssen-Henschel/BBC	1987	32889		DB Systemtechnik		seit 2016 DB Systemtechnik
120 126	Krupp/AEG	1987	5575			z	aD 26.02.2018, 2018 SSM Hamm/Rostock
120 127	Krauss-Maffei/Siemens	1987	19958				
120 128	Thyssen-Henschel/BBC	1987	32890	120 204 (2007)	DB Regio Nordost		aD 06.02.2019, August 2019 verkauft an WRS
120 129	Krupp/AEG	1987	5576	120 202 (2007)	DB Regio Nordost		
120 130	Krauss-Maffei/Siemens	1987	19959			A	aD 23.11.2015, verschrottet 04.2016 Bw Nürnberg Rbf
120 131	Thyssen-Henschel/BBC	1988	32891			A	aD 24.11.2015, verschrottet 10.04.2018 Bender/Opladen
120 132	Krupp/AEG	1988	5577				
120 133	Krauss-Maffei/Siemens	1988	19960				
120 134	Thyssen-Henschel/BBC	1988	32892				
120 135	Krupp/AEG	1988	5578			A	aD 30.04.2016, verschrottet 09.04.2018 Bender/Opladen
120 136	Krauss-Maffei/Siemens	1988	19961	120 207 (2010)	DB Regio NRW	z	aD 17.10.2018, 2019 SSM Engelsdorf
120 137	Thyssen-Henschel/BBC	1988	32893			z	aD 10.10.2018, 2019 SSM Engelsdorf
120 138	Krupp/AEG	1988	5579			A	aD 29.02.2016, verschrottet 11.04.2018 Bender/Opladen
120 139	Krauss-Maffei/Siemens	1988	19962	120 208 (2010)	DB Regio NRW	z	aD 06.08.2019, 2019 SSM Engelsdorf
120 140	Thyssen-Henschel/BBC	1988	32894			A	aD 28.02.2017, verschrottet 08.2017 AW Dessau
120 141	Krupp/AEG	1988	5580			z	aD 27.12.2017, Abst. München, SSM Hamm, 2019 SSM Engelsdorf
120 142	Krauss-Maffei/Siemens	1988	19963			A	aD 01.08.2011, verschrottet (als erste 120.1) 10.2011 Steil/Eschweiler
120 143	Thyssen-Henschel/BBC	1988	32895				
120 144	Krupp/AEG	1988	5581				
120 145	Krauss-Maffei/Siemens	1988	19964				aD 26.02.2018, Juli 2019 verkauft an WRS
120 146	Thyssen-Henschel/BBC	1988	32896				
120 147	Krupp/AEG	1988	5582				
120 148	Krauss-Maffei/Siemens	1988	19965			z	aD 29.11.2018, SSM Engelsdorf
120 149	Thyssen-Henschel/BBC	1988	32897			z	aD 31.12.2018, SSM Engelsdorf
120 150	Krupp/AEG	1988	5583				
120 151	Krauss-Maffei/Siemens	1988	19966			(z)	aD 30.06.2019, seit 05.2019 abgestellt in München
120 152	Thyssen-Henschel/BBC	1988	32898			(z)	seit 04.2019 Bedarfsreparatur München
120 153	Krupp/AEG	1988	5584	120 501 (2005)	DB Systemtechnik		
120 154	Krauss-Maffei/Siemens	1988	19967				aD 22.07.2017, Juli 2019 an WRS verkauft, Ersatzteilstender
120 155	Thyssen-Henschel/BBC	1988	32899			z	aD 30.07.2018, SSM Hamm, 12.2018 an DB Netz, Aufgleislok Fulda
120 156	Krupp/AEG	1988	5585			A	aD 31.03.2016, verschrottet 10.04.2018 Bender/Opladen
120 157	Krauss-Maffei/Siemens	1988	19968				
120 158	Thyssen-Henschel/BBC	1989	32900			A	aD 16.06.2010, verschrottet 15.07.2013 AW Dessau
120 159	Krupp/AEG	1989	5586				
120 160	Krauss-Maffei/Siemens	1989	19969	120 502 (2005)	DB Systemtechnik		ab 2011 DB Netz

Abkürzungen

aD	außer Dienst
A	ausgemustert
z	von der Ausbesserung zurückgestellt oder abgestellt
SSM	Stillstandsmanagement
WRS	Widmer Rail Services

Quellen (neben eigenen Aufzeichnungen/Recherchen):

<https://www.drehscheibe-online.de/>
<https://www.elektrolok.de/>
<https://revisionsdaten.de/>
<http://www.udokrupp.de/joomla/index.php/loks-d/e-loks-bestand-verbleib/38-baureihe-120-bestand-und-verbleib>
 Abrufe: August/September 2019
 Vielen Dank für die Unterstützung an Michael Fuhry, Peter Große und Klaus J. Ratzinger