

■ DB Fernverkehr

ICx - eine neue Fahrzeugfamilie für den DB-Fernverkehr

aus SIGNAL 06/2008 (Dezember 2008/Januar 2009), Seite 5-6 (Artikel-Nr: 10000303)
Deutscher Bahnkunden-Verband

In den kommenden zwei Jahrzehnten müssen die heutigen lokbespannten InterCity-/ EuroCity-Züge, aber auch die ICE der ersten beiden Generationen ersetzt werden. Insgesamt will die Deutsche Bahn bis zu 300 Züge (Arbeitsbezeichnung ICx) mit rund 200.000 Sitzplätzen beschaffen.

Die DB plant für den Fernverkehr in den nächsten Jahren folgende Züge durch den ICx zu ersetzen: - Ersatz von 140 Zügen mit IC-Wagen, zulässige Höchstgeschwindigkeit 200 km/h, ab 2015
Ersatz von 59 ICE 1-Zügen, zulässige Höchstgeschwindigkeit 280 km/h, ab 2020
Ersatz von 44 ICE 2-Zügen, zulässige Höchstgeschwindigkeit 280 km/h, ab 2025

Die 140 Züge mit IC-Wagen sollen durch nur 130 ICx ersetzt werden. Der Ersatz der ICE 1 und ICE 2 soll durch ca. 90 Langzüge erfolgen.

Nach 2028 besteht Ersatzbedarf für 70 ICET- Züge, zulässige Höchstgeschwindigkeit 230 km/h, und ab 2030 für 63 ICE 3-Züge, zulässige Höchstgeschwindigkeit 330 km/h.

Im Sommer 2008 hat die Deutsche Bahn der Industrie die Ausschreibungsunterlagen für die neue Fahrzeuggeneration im Fernverkehr zukommen lassen. Zwischenzeitlich wurden dazu nun erste, auch für den Fahrgast relevante Details veröffentlicht: Es sollen ausschließlich Triebzüge oder Triebwagen bestellt werden, die bezüglich der Farbgestaltung den heutigen ICE-Fahrzeugen gleichen sollen. Damit scheidet zum Beispiel ein Zugsystem auf Grundlage des Railjet der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) als Ersatz für das InterCity-Angebot aus.

Das geplante Fahrzeugkonzept, dass sowohl für den nationalen als auch europäischen Einsatz vorgesehen ist, wird modular ausgelegt. Insgesamt sind drei Zug-Konfigurationen geplant: - ein kurzer Zug mit 500 bis 550 Sitzplätzen, eine mittlere Variante mit 630 bis 700 Sitzplätzen, eine lange Variante mit 730 bis 810 Sitzplätzen.

Unterschiede wird es bezüglich der Innenausstattung - hier vor allem beim Speisewagen - geben, je nachdem, ob der Zug als InterCity oder InterCityExpress eingesetzt wird. Bedingt durch eine hohe Stückzahl, eine hohe Standardisierung, anteilig geringere Entwicklungskosten und eine langjährige Kapazitätsauslastung der Industrie wird seitens der DB erwartet, dass die Züge pro Einheit bzw. bezogen auf die Investitionskosten pro Sitzplatz erheblich günstiger sein werden als die heutigen ICE. Die ICx sollen preislich nicht wesentlich teurer als hochwertige Züge des Regionalverkehrs werden.



IC und ICE-T in Erfurt. Die IC sollen ab 2015 durch die neue ICx-Fahrzeugfamilie ersetzt werden, der ICE-T voraussichtlich ab 2028. (Foto: Christian Schultz)

Für den laufenden Betrieb bringt eine hohe Modularisierung auch Vorteile bei der Instandhaltung, der Ersatzteilverhaltung und bei der Ausbildung von Lokführern und Instandhaltungspersonal. Vor der Auslieferung der ersten Serie sollen seitens der Industrie zwei Vorserienzüge bereitgestellt werden, die 15 Monate u. a. im fahrplanmäßigen Verkehr im Fahrgastbetrieb getestet werden sollen.

Die ersten Fahrzeuge des ICx sollen ab Dezember 2014 zur Verfügung stehen. Angesichts der Probleme z. B. bei Inbetriebnahme der ICE-TD oder ICE 3 sollen auch bezüglich der Bezahlung neue Wege beschritten werden. War es bislang üblich, derartige Großprojekte vorzufinanzieren, so soll die Bezahlung nunmehr erst bei Abnahme erfolgen.

ICx - ein Zugkonzept nur für Verbindungen zwischen Metropolen?

Bei den geplanten Fahrzeugkonzepten fallen die vergleichsweise hohen Sitzplatzkapazitäten auf. Das Konzept der Bildung von Flügelzügen, um in möglichst vielen Relationen umsteigefreie Verbindungen zu schaffen, wird aufgegeben. Auch für nachfrageschwächere Relationen des Fernverkehrs sind die benannten Fahrzeugkonzepte überdimensioniert. Der vierteilige ICE-TD hat z. B. 195 Sitzplätze, der 5-teilige ICE-T der Baureihe 415 insgesamt 250 Sitzplätze, die 7-teilige Version (Baureihe 411) 381 Sitzplätze. Zum Vergleich: Die neuen RailJet-Züge der ÖBB verfügen in den sieben Wagen über eine Sitzplatzkapazität von 408 Sitzplätzen.

Mehr Direktverbindungen bzw. weniger Umstiege steigern grundsätzlich den Fahrkomfort! Die gewählten Fahrzeugkonzepte tragen dagegen einer weiteren Konzentration des Fernverkehrsangebots auf Linien hoher Nachfrage Rechnung. Ein Verzicht auf die Möglichkeit der Flügelzugbildung ist der falsche Weg, speziell wenn es ernsthaftes Ziel ist, mehr Reisende vom Auto auf die Schiene zu bringen.

Noch unklar ist des Weiteren, wie beispielsweise umsteigefreie Verbindungen ab/ bis Westerland (Sylt), d. h. auf auch in absehbarer Zeit nicht durchgehend elektrifizierten Relationen, realisiert werden sollen.

Es bleibt sehr zu hoffen, dass mit dem neuen Zugkonzept auch neue Maßstäbe gesetzt werden, z. B. bezüglich Sitzkomfort, Beinfreiheit, Gepäckaufbewahrung (incl. der Möglichkeit der Fahrradmitnahme!), Laufruhe bzw. Qualität der Drehgestelle und der technischen Zuverlässigkeit der Fahrzeuge im täglichen Betrieb.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000303>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten