

■ Fernverkehr

Neigetechnik-Züge ICE-T zwischen Berlin und Düsseldorf im fahrplanmäßigen Einsatz

aus SIGNAL 01/2000 (Februar/März 2000), Seite 14 (Artikel-Nr: 10001862)

IGEB, Abteilung Fernverkehr

Seit dem 19. Dezember 1999 kommt die jüngste ICE-Generation, der 7teilige ICE-T (Baureihe 411) auf der ICE-Linie 10a zwischen Berlin und Düsseldorf via Magdeburg zum fahrplanmäßigen Einsatz und hat auf dieser Linie die bisher eingesetzten drei Zugpaare, die mit ICE2-Einheiten gefahren wurden, ersetzt.

Beschafft werden von der DB AG für das elektrifizierte Streckennetz insgesamt 32 Züge der Baureihe 411 (Leistung 4000 kW) und elf 5teilige Züge (Leistung 3000 kW) der Baureihe 415, fünf davon mit der Zusatzausrüstung für den Einsatz in der Schweiz; hinzu kommen weiterhin 20 vierteilige ICE-T mit Dieselantrieb (Baureihe 605). Die Bestellung für die Fahrzeuge erfolgte im Jahr 1994. Im Gegensatz zum ICE 1/2 handelt es sich beim ICE-T nunmehr um Triebwagen mit unterflur angeordneter Antriebsausrüstung; die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt bei den Baureihen 411/415 230 km/h bzw. 200 km/h bei der dieselgetriebenen Variante.

Mit dem ICE-T werden seitens der DB AG erstmals Fahrzeuge des Fernverkehrs mit Neigetechnik eingesetzt - ausgerüstet sind sie mit der bewährten aktiven, hydraulischen Neigetechnik des Systems Fiat. Die größte Neigung des Wagenkastens beträgt dabei 8°.

Die 7teilige Variante des ICE-T hat insgesamt 304 Sitzplätze in der 2. und 53 Sitzplätze in der 1. Klasse; im Restaurantteil stehen 24 Plätze zur Verfügung. Der Innenbereich der Züge ist dabei ähnlich wie beim ICE 2 in Großraumabteile mit Mittelgang und Reihenbestuhlung aufgeteilt (Anordnung 2 + 1 in der 1. und 2 + 2 in der 2. Klasse), wobei einige wenige Tische mit Sitzen in vis-à-vis-Anordnung zur Verfügung stehen. Zusätzlich gibt es in der 1. Klasse einige wenige Sitzgruppen, denen mit halbhohen Trennwänden Abteilcharakter verliehen wurde.

Einen recht gegläckten Eindruck macht diese Variante allerdings nicht, haben diese Sitzgruppen doch zu sehr den Charakter von Käfigen.

An allen Sitzplätzen kann das bordeigene Audioprogramm empfangen werden, die Reihensitze der 1. Klasse verfügen zusätzlich über Videobildschirme.

In den Endwagen gibt es zwischen dem Führerraum und den vorderen Einstiegen eine Lounge, die zum Führerraum hin durch eine Glaswand abgegrenzt ist. Dadurch kann den Reisenden der Blick nach vorn auf die Strecke geboten werden.

Sehr positiv fällt beim ICE-T das großzügig dimensionierte Familienabteil auf, weiterhin auch, als Neuheit, der Service-Point. Als günstig ist weiterhin die Anordnung der Einstiege in den Drittelpunkten der Fahrzeuge zu bewerten; durch diese Maßnahme wurde eine Trennung von Sitzplatzbereichen und den übrigen Nutzungsbereichen, zum Beispiel für Gepäckablagen und WC, erreicht. Zum positiven Gesamteindruck des ICE-T tragen nicht zuletzt auch die ausgezeichnete Laufruhe und der erfreulich geringe Innenschallpegel bei.



ICE-T in Magdeburg Hbf im Januar 2000. (Foto: Christian Schulz)

Vorgesehener Einsatz des ICE-T im Raum Berlin/Brandenburg

Eine für den Raum Berlin bedeutende Einsatzstrecke wird ab dem 28. Mai 2000 die derzeitige IC-Linie 8 sein, wo ICE-T (Baureihe 411) im Abschnitt Berlin - Saalfeld - Nürnberg - München die lokbespannten IC-Zuggarnituren ersetzen. Bedingt durch den Einsatz der Neigetechnik ist eine Fahrzeitreduzierung von 47 Minuten vorgesehen. Damit wird es auf dieser Linie endlich zu der (auch wiederholt von den Fahrgastverbänden) geforderten Fahrzeit- und Komfort-Attraktivitätssteigerung kommen. Jeder, der die rund 7,5stündige Reise von Berlin nach München in dem mittlerweile ungepflegten und dank nicht sonderlich dicht schließender Fenster auch zugigen 2.-Klasse-Abteilwagen der Bauart Bm 235 gemacht hat, wird das neue Angebot mit Sicherheit zu schätzen wissen. Bereits vom 30. Januar 2000 an wird ein IC-Zugpaar der Linie 8 durch einen ICE-T ersetzt werden (IC 812/813. Weiterhin werden die Fahrzeuge auch zwischen Berlin und Hannover zur Weltausstellung EXPO fahren.

Es bleibt zu hoffen, daß die DB AG ihren Kunden trotz der auf oben genannter Linie anstehenden Umstellung auf das ICE-Preissystem auch attraktive, zum Beispiel familienfreundliche Tarifangebote macht, denn die wenigsten dürften bereit sein, für eine Leistung bedingungslos jeden Preis zu zahlen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001862>.

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