

Die Baureihen im Laufe der Zeit

Die Züge der ersten Generation sind noch immer zuverlässig auf den Hochgeschwindigkeitsstrecken unterwegs. Gleichzeitig sind die jüngsten ICE wahre Computer auf Rädern und stehen für die neueste Schienenverkehrstechnik Made in Germany. Die ICE-Flotte besteht aus mehreren Baureihen (BR), die für unterschiedliche Einsatzzwecke konzipiert sind. Dabei variiert die Sitzplatzzahl von 250 beim fünfteiligen ICE-T bis 918 beim dreizehnteiligen ICE 4, dem XXL-ICE.

Deutsche Bahn AG | Mai, 2021



1991: ICE 1

Der ICE 1 (BR 401) hat noch klassisch zwei Triebköpfe, also Lokomotiven an den Zugenden. Mit anfänglich bis zu 14, jetzt 12 Wagen war er für Strecken mit hohem Fahrgastaufkommen konzipiert. Zurzeit durchläuft der Zug eine weitere Modernisierung und damit seinen dritten Frühling, um für den Einsatz bis mindestens 2030 fit zu sein.

(Foto: DB AG / Claus Weber, DB-Mediathek: DB195538)



1996: ICE 2

1996 kam der ICE 2 auf die Schiene. Äußerlich seinem Vorgänger sehr ähnlich und mit 280 Stundenkilometern genauso schnell, verfügte er jedoch nur über einen Triebkopf und sieben Wagen, davon ein Steuerwagen. Da zwei Zügeinheiten zusammengekuppelt werden können (Doppeltraktion), ist ein Einsatz auf sogenannten Flügellinien möglich, etwa Berlin-Köln/Düsseldorf. Hierbei wird ein Teil der Strecke mit beiden Zugteilen gefahren, die dann in einem Bahnhof getrennt werden und zu zwei Zielen weiterfahren. Somit können mehr umsteigefreie Direktverbindungen für die Fahrgäste angeboten werden.

(Foto: DB AG / Claus Weber, DB-Mediathek: DB15663)



1999: ICE-T

Ab 1999 kam dann der 230 Stundenkilometer schnelle ICE-T zur Flotte, den es mit fünf (BR 415) und sieben Wagen (BR 411) gibt und der ebenfalls in Doppeltraktion verkehren kann. Dieser Zug zeichnet sich durch zwei Besonderheiten aus: eine Neigetechnik, die höhere Reisegeschwindigkeiten auf kurvenreichen Strecken ermöglicht und eine Verteilung der Antriebstechnik auf den gesamten Zug, was mehr Platz für die Fahrgäste schuf.

(Foto: DB AG / Claus Weber, DB-Mediathek: DB169069)



2000: ICE 3

Mit dem ICE 3 (BR 403) stieß die DB im Jahr 2000 in die 300-Stundenkilometer-Liga vor. Der spurtschnelle Zug konnte diese Geschwindigkeit zum ersten Mal 2002 auf der Schnellfahrstrecke Köln-Rhein/Main ausfahren. Mit seinem auf mehrere Achsen im gesamten Zug verteilten Antrieb und der starken Motorisierung war der ICE 3 wie geschaffen für diese bergige Strecke. Die Mehrsystemvariante (BR 406) ermöglichte den grenzüberschreitenden Verkehr in die Niederlande, nach Belgien und Frankreich.

(Foto: DB AG / Claus Weber, DB-Mediathek: DB192990)



2016: ICE 4

Seit 2016 rollt der ICE 4 (BR 412) mit Fahrgästen über die Gleise. Den Zug gibt es als sieben-, zwölf- und dreizehnteilige Variante, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 250 Stundenkilometern. Für die längeren Züge wird sie auf 265 km/h angehoben, um mögliche Verspätungen besser aufholen zu können. Der jüngste Spross der ICE-Familie zeichnet sich vor allem durch sein innovatives Antriebskonzept aus: Zum ersten Mal ist die gesamte Antriebstechnik in einzelnen Wagen konzentriert (so genannten Powercars), wodurch sich die unterschiedlich langen Varianten überhaupt erst flexibel bilden lassen. Die am Ende 137 Züge werden auf Jahre das Rückgrat des Fernverkehrs der DB bilden.

(Foto: DB AG / Volker Emersleben, DB-Mediathek: DB167225)