



Themendienst

30 Jahre ICE: Ein Superstar feiert Geburtstag

(Berlin, Juni 2021) Mit einem symbolischen Knopfdruck stellt Richard von Weizsäcker am 29. Mai 1991 im Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe pünktlich um 12 Uhr die Signale auf Grün für ein neues Eisenbahnzeitalter in Deutschland. Kurze Zeit vorher haben fünf fabrikneue ICE-Züge in einer Sternfahrt aus Bonn, Hamburg, Mainz, Stuttgart und München einen großen Teil der 3.000 Ehrengäste zu der ebenfalls neu erbauten Station gebracht. Sie ahnen an diesem Frühlingstag bestimmt noch nicht, dass sie Zeuge des Beginns einer unglaublichen Erfolgsgeschichte werden. „Einen Tag wie diesen und einen Auftrag wie diesen habe ich in meinem Leben noch nicht erlebt“, so der damalige Bundespräsident. Seitdem hat sich der ICE, der Intercity-Express, zu einer Ikone entwickelt, die jede:r kennt.

„In nur 30 Jahren haben 330 Züge das geschafft, was sonst nur Promis aus Sport und Musik und Politik schaffen. Der ICE ist ein absoluter Star, das Synonym für Hochgeschwindigkeit auf der Schiene. Er gehört zu unserem Alltag wie der Karneval zum Rheinland, der Hafen zu Hamburg und die Currywurst zu Berlin. Aus unserem Leben ist der ICE nicht mehr wegzudenken“, sagt Dr. Richard Lutz, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn (DB). Über 1,5 Milliarden Fahrgäste sind seit 1991 mit dem Paradepony der DB gereist.

„Doppelt so schnell wie das Auto, halb so schnell wie das Flugzeug“ – unter diesem Motto startet am 2. Juni 1991 der Regelbetrieb. Heute steht der ICE nicht mehr nur für schnelle Reisezeiten und hohen Reisekomfort, sondern wie kein anderer Zug für klimafreundliche Mobilität: Grund dafür ist, dass der Fernverkehr der DB mit 100 Prozent Ökostrom fährt. Der ICE verbindet die Metropolen ohne Stau und ist damit das Symbol für eine grüne Zukunft im Deutschlandtakt. „Der ICE ist ein wesentlicher Faktor für die Mobilitätswende. Ohne ihn wäre das Ziel, die Fahrgastzahlen im Fernverkehr in den nächsten Jahren auf 260 Millionen Reisende zu verdoppeln, nicht zu erreichen“, so Richard Lutz.

Schnelle Strecken für schnelle Züge: Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes

Vor dem Start des ICE-Verkehrs gab es nur einige hundert Streckenkilometer, auf denen herkömmliche Intercity mit maximal 200 km/h quer durch Deutschland rollten. Seit 1991 ist das Hochgeschwindigkeitsnetz stetig gewachsen. Los ging es mit den beiden Schnellfahrstrecken Hannover–Würzburg und Mannheim–Stuttgart. Mittlerweile sind die Strecken auf 2.700 Kilometern mit 200 km/h und mehr befahrbar.

„Durch unsere Highspeed-Rennstrecken verbinden wir die Metropolen Deutschlands heute bereits auf tausend Kilometern mit Tempo 250 plus. Für den Deutschlandtakt weiten wir dieses Hochgeschwindigkeitsnetz in den nächsten Jahren um weitere 50 Prozent aus. So können wir für unsere Kundinnen und Kunden noch mehr schnelle Verbindungen und attraktive Reisezeiten ermöglichen“, sagt Ronald Pofalla, Infrastrukturvorstand der DB.

Jens-Oliver Voß
Leiter Kommunikation
Eisenbahn in Deutschland
Tel. +49 (0) 30 297-61140
presse@deutschebahn.com
deutschebahn.com/presse
twitter.com/DB_Presse



Themendienst

Im Zusammenspiel mit den schnellen ICE-Zügen hat die DB eine neue Ära des Bahnfahrens eingeläutet. Durch die Highspeed-Verbindungen konnten wesentlich kürzere Reisezeiten erreicht und somit zahlreiche neue Fahrgäste gewonnen werden. Ein Beispiel: Durch die Eröffnung der Schnellfahrstrecke zwischen Berlin und München über Erfurt sank die Fahrtzeit zwischen beiden Städten von über sechs auf unter vier Stunden. Damit kamen nicht nur Menschen schneller zueinander, es entstanden völlig neue Wirtschaftsräume, Bauungskonzepte und Lebensmodelle. Städte wie das an der Bahnstrecke zwischen Frankfurt und Köln gelegene Montabaur blühten durch den ICE-Anschluss förmlich auf. Das Prädikat „ICE-Halt“ ist für viele Städte ein wichtiger Faktor, sei es in der Wirtschaftsförderung oder beim Werben um Besucher. Wo der ICE fährt, boomen Städte, ganze Regionen. Ohne ihn wäre das moderne Wirtschaftsleben undenkbar. Täglich bietet die DB 500 ICE-Verbindungen, meist im Stunden- oder Zweistundentakt.

Bei Planung und Bau der ICE-Infrastruktur ging die Deutsche Bahn völlig neue, innovative Wege. Um einerseits hohe Geschwindigkeiten und andererseits einen Mischbetrieb mit Güter- und Regionalzügen zu ermöglichen, haben die Hochgeschwindigkeitsstrecken lang gezogene Kurven und in der Regel geringe Steigungen. Eine Ausnahme bildet die 2002 eröffnete Schnellfahrstrecke Köln–Rhein/Main. Deutschlands erste für 300 km/h ausgelegte Strecke ist ausschließlich für Hochgeschwindigkeitszüge zugelassen, deshalb gibt es hier Steigungen bis zu vier Prozent.

Viele der schnellen Strecken laufen durch Mittelgebirge oder überqueren Täler und Flüsse. Zahlreiche Tunnel, Brücken und Einschnitte sorgen dafür, dass die Züge möglichst geradlinig ans Ziel gelangen können. Ein Großteil der Bauwerke bedient Superlative und ist eindrucksvoller Beleg der Ingenieurskunst. Ein Beispiel ist der 10,8 Kilometer lange Landrückentunnel auf der Schnellfahrstrecke Hannover–Würzburg, der den bundesweiten Längenrekord hält. Die Saale-Elster-Talbrücke hat mit 8,6 Kilometern die Nase als Deutschlands längste Eisenbahnbrücke vorn. Sie ist eine von insgesamt 29 Brücken auf der Schnellfahrstrecke zwischen Berlin und München. Für die Gänsebachtalbrücke auf der Strecke Erfurt–Leipzig/Halle gab es 2014 sogar den Deutschen Brückenbaupreis. Die Jury lobte die leichte Konstruktion des Bauwerks, dass sich trotz der beachtlichen Länge von gut einem Kilometer harmonisch in die Umgebung einfügt.

Ebenfalls beeindruckend: sogenannte Schnellfahrweichen, die mehrere hundert Meter lang sind. Diese mussten für die ersten Highspeed-Strecken vollkommen neu entwickelt und konstruiert werden, damit die Züge auch bei hohem Tempo das Gleis wechseln können.

„Wir wollen für die Fahrgäste ein attraktives Angebot auf die Schiene bringen und so mehr und mehr Menschen fürs Bahnfahren begeistern. Das ist aktiver Klimaschutz! Wir treiben die Mobilitätswende in Deutschland mit aller Kraft voran. Gemeinsam mit Bund und Ländern bauen wir das Neue Netz für Deutschland. Allein dieses Jahr stecken wir die Rekordsumme von 12,7 Milliarden Euro in ein robustes Netz und attraktive Bahnhöfe – mehr als je zuvor,“ so Ronald Pofalla.

Jens-Oliver Voß
Leiter Kommunikation
Eisenbahn in Deutschland
Tel. +49 (0) 30 297-61140
presse@deutschebahn.com
deutschebahn.com/presse
twitter.com/DB_Presse



Themendienst

Und so geht es weiter: Aktuell arbeitet die DB an rund 190 Projekten in ganz Deutschland, die auf das Konto mehr Leistungsfähigkeit und Kapazität für noch mehr schnelle Verbindungen einzahlen. So ist die DB bei der neuen Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Wendlingen und Ulm auf der Zielgeraden. Über 75 Kilometer Gleis sind schon verlegt, im Dezember 2022 geht sie in Betrieb. Außerdem sind für den Ausbau der Verbindung von Hannover nach Bielefeld die Planungen gestartet. Das Schlüsselprojekt des Deutschlandtakts trägt neben anderen Maßnahmen dazu bei, dass sich die Fahrzeit von Bonn nach Berlin künftig um bis zu 39 Minuten auf vier Stunden verkürzt.

Nach 30 Jahren im Dauereinsatz bekommen außerdem die Rennstrecken der ersten Generation eine umfassende Grunderneuerung. Nach Mannheim–Stuttgart im vergangenen Jahr steht 2021 die Strecke Hannover–Würzburg im Abschnitt Göttingen–Kassel auf dem Plan. Vom 24. April bis 16. Juli tauscht die DB eng getaktet 75 Kilometer Gleis, 72.000 Schwellen, 95.000 Tonnen Schotter und 48 Weichen aus – für das nächste Kapitel des ICE-Verkehrs.

Die schnellsten Züge der DB halten an knapp 200 Bahnhöfen in ganz Deutschland. Die ersten Stationen waren entlang der Strecken Hannover–Würzburg und Mannheim–Stuttgart. Außerdem können die Fahrgäste rund 50 Stationen im Ausland mit dem ICE erreichen. Knapp 50 Bahnhöfe entlang der Hochgeschwindigkeitsstrecken hat die DB für die schnellen Bahnverkehre neu- oder ausgebaut, zum Beispiel Kassel–Wilhelmshöhe. Für noch mehr Highspeed-Verbindungen steht bis 2030 bei etlichen weiteren Stationen der Ausbau an, darunter in Stuttgart, München und Frankfurt (Main).

Neue Maßstäbe für das Reisen auf der Schiene

Mit seiner hochwertigen Ausstattung, den breiten und komfortablen Wagenübergängen, der hohen Laufruhe der Wagen und dem geringen Innengeräusch hat der ICE neue Maßstäbe für das Reisen auf der Schiene gesetzt. Der ICE ist dabei über die Jahre immer mit der Zeit gegangen und modernisiert worden, ohne einfach nur modisch zu sein. Dabei standen die sich verändernden Bedürfnisse der Fahrgäste im Vordergrund. Anfangs hatten die Züge noch ein Bordprogramm mit Radiosendern und Bildschirmen in der 1. Klasse, damals der letzte Schrei. Mittlerweile haben die Fahrgäste diese Dienste auf Tablets und Smartphones bei sich. Entsprechend sind die ICE mit Steckdosen und einem leistungsfähigen WLAN ausgestattet, um die Geräte sinnvoll nutzen zu können. Das ICE Portal bietet ein großes, kostenloses Unterhaltungs- und Informationsprogramm, von Filmen über Podcasts und Spielen bis hin zu Reiseinformationen und Nachrichten. Auch die Telefonzellen an Bord – 1991 war das Telefonieren bei 250 km/h technisch gesehen eine Meisterleistung – haben sich im Smartphone-Zeitalter ebenso überlebt wie das Konferenzabteil mit Faxgerät.

Für Pendler und Geschäftsreisende ist der ICE eine immer wichtiger werdende Basis für mobiles Arbeiten – im Zug und überall dort, wo man in den ICE steigen kann. Ein weiteres, nicht unwesentliches Detail: Weil die Reisenden mit immer mehr Gepäck

Jens-Oliver Voß
Leiter Kommunikation
Eisenbahn in Deutschland
Tel. +49 (0) 30 297-61140
presse@deutschebahn.com
deutschebahn.com/presse
twitter.com/DB_Presse



Themendienst

unterwegs sind, haben die neuesten ICE-Generationen mehr Platz für Taschen und Koffer. Werden die Züge modernisiert, was nach etwa 15 Betriebsjahren geschieht, werden größere Gepäckregale nachgerüstet.

Weiß, roter Streifen, klangvolle Namen

In den dreißig Jahren hat sich das äußere Erscheinungsbild des ICE nur wenig verändert. Die weiße oder genauer gesagt „lichtgraue“ Lackierung mit durchgehendem schwarzen Fensterband war und bleibt das Markenzeichen und unterstreicht das dynamische Design des Zuges. Der Streifen war anfangs zweifarbig „orientrot“ und „pastellviolett“. Heute ist er „verkehrsrot“.

Daneben hat es immer wieder besonders lackierte oder beklebte ICE gegeben, mit Fußbällen, Unterschriften oder Kinderbildern. Ein Zug sieht von vorne aus wie der „Kleine ICE“, eine Spielfigur, die Kinder kostenlos bei ihrer Fahrt mit dem ICE bekommen.

Seit 2019 ist der ICE „Europa“ mit blauem Streifen und Europaflagge zwischen Deutschland und Belgien sowie den Niederlanden im Einsatz. Apropos Namen: 241 der aktuell 330 ICE sind getauft und tagtäglich als Botschafter ihrer Patenstadt oder -region unterwegs. „Das Taufen der Züge steht sinnbildlich für die enge Verbundenheit zwischen den Regionen und Städten, den dort lebenden Menschen und dem ICE“, sagt Richard Lutz.

Das Flaggschiff im wahrsten Sinne des Wortes ist der ICE „Bundesrepublik Deutschland“, den Bundespräsident Frank-Walter Steinmeier anlässlich des 30. ICE-Geburtstags am 8. Juni in Berlin getauft hat. Aber auch „Baden-Württemberg“, „Bayern“ oder „Nordrhein-Westfalen“ kann man auf den Gleisen finden. Der 50. ICE 4 trägt den Namen „Metropole Ruhr“, der erstmals im Rahmen eines Radio-Gewinnspiels durch die Bevölkerung bestimmt wurde. Der internationale Charakter des ICE-Verkehrs spiegelt sich in Namen wie „Paris“, „Amsterdam“ oder „Chur“. Der einzige nach einer Persönlichkeit benannte ICE heißt „Martin Luther“. Er erhielt den Namen 2016 im Rahmen des Reformationsjubiläums.

Der ICE wird international

Schon kurz nach der Aufnahme des Hochgeschwindigkeitsverkehrs in Deutschland hat der ICE die Grenze in die Nachbarländer überquert. Den Auftakt machte die Schweiz. Im September 1992 wurde die Verbindung Hamburg–Zürich eingeführt. Heute startet der Zug sonntags in Kiel, mit 1168 Kilometern Länge noch immer die längste internationale ICE-Verbindung. Innerdeutsch ist die längste Linie die Relation Hamburg–Berlin–Leipzig–Frankfurt (Main)–Stuttgart–München, die auf 1.297 Kilometer kommt.

1998 stand erstmals ein ICE von Hamburg nach Wien im Fahrplan, damit war auch Österreich per ICE erreichbar. Der nächste Schritt war im Jahr 2000 der „ICE International“ zwischen Köln und Amsterdam, der in Kooperation mit der niederländischen Bahn Nederlandse Spoorwegen betrieben wird. Hier kamen erstmals sogenannte Mehrsystemzüge zum Einsatz, die unter verschiedenen

Jens-Oliver Voß
Leiter Kommunikation
Eisenbahn in Deutschland
Tel. +49 (0) 30 297-61140
presse@deutschebahn.com
deutschebahn.com/presse
twitter.com/DB_Presse



Themendienst

Stromsystemen fahren können. 2002 wurde dann die Verbindung zwischen Frankfurt (Main) und Brüssel eingeführt.

Einen großen Schub für den grenzüberschreitenden ICE-Verkehr gab es dann 2007: Mit der Aufnahme der Verkehre nach Frankreich sowie der Linie Dortmund–Frankfurt (Main)–Wien wurde Frankfurt (Main) zum Zentrum der internationalen Verkehre. Im selben Jahr lernte der ICE auch schwimmen: Auf der Verbindung Berlin–Hamburg–Kopenhagen ging es per Fähre von Puttgarden nach Rødby. Mittlerweile wird diese Linie mit dänischen Zügen befahren.

Heute gibt es täglich etwa 100 ICE-Verbindungen in die fünf Nachbarländer, viele davon im Zweistundentakt und bis zu achtmal pro Richtung. „Der ICE ist damit auch zu einem Treiber für das europäische Zusammenwachsen geworden. Das unterstreichen die mehr als zehn Millionen Fahrgäste, die beispielsweise im Jahr 2019 grenzüberschreitend mit ihm unterwegs waren“, sagt Richard Lutz.

Königlicher Zug

Der ICE bringt tagtäglich Familien zusammen und an ihren Urlaubsort, er wird von Pendler:innen und Geschäftsleuten genutzt. Im Laufe der Jahre sind auch zahlreiche royale Gäste ICE gefahren. So wurde der ICE 1992 zum „Royal Train“ für die britische Königin Elisabeth oder 1993 für den damaligen japanischen Kaiser Akihito bei ihren Staatsbesuchen. Aber auch Kronprinz Haakon und Prinzessin Mette-Marit aus Norwegen (2019) oder das britische Thronfolgerpaar William und Kate (2017) haben den Reisekomfort des ICE schon kennen- und schätzen gelernt.

Dunkelstes Kapitel in der ICE-Geschichte: das Unglück von Eschede

Mit der Geschichte des ICE ist aber auch das schwerste deutsche Eisenbahnunglück der Nachkriegszeit verknüpft. Am 3. Juni 1998 starben bei der Entgleisung eines ICE bei Eschede 101 Menschen, 105 wurden teilweise schwer verletzt. Richard Lutz: „All diejenigen, die damals im ICE 884 unterwegs waren, haben sich uns anvertraut. Und wir müssen dazu stehen und damit leben, dass wir dieser Verantwortung an diesem Tag nicht gerecht geworden sind. Die Erinnerung daran ist eine ständige Mahnung und Verpflichtung, dass Sicherheit Vorrang vor allem anderen haben muss. Unsere Gedanken sind bei den Angehörigen der Opfer und allen, die durch diesen Unfall zu Schaden gekommen sind.“

Jens-Oliver Voß
Leiter Kommunikation
Eisenbahn in Deutschland
Tel. +49 (0) 30 297-61140
presse@deutschebahn.com
deutschebahn.com/presse
twitter.com/DB_Presse



Themendienst

Von S bis XXL – die verschiedenen ICE-Baureihen

Der ICE steht für Robustheit, Verlässlichkeit und für Hightech. Seine Geschichte ist auch immer eng mit technischen Innovationen verknüpft – von der verschleißfrei wirkenden Wirbelstrombremse über den verteilten, spurtstarken Antrieb bis hin zum Powercar-Konzept, mit dem verschiedene Zuglängen möglich sind.

Aktuell besteht die ICE-Flotte aus 330 Zügen, zum Betriebsstart im Juni 1991 waren es 19. Bis 2026 soll sie auf 421 Fahrzeuge anwachsen, langfristig sind sogar rund 600 Züge geplant. „Die Flotte wächst, damit wir den Anforderungen der Mobilitätswende gerecht werden können. Insgesamt investieren wir bis 2026 rund 8,5 Milliarden Euro in neue Züge des Fernverkehrs, davon allein etwa 7 Milliarden Euro für neue ICE 3 und 4. Damit setzen wir das größte Investitionsprogramm im Schienenverkehr Europas um“, sagt Berthold Huber, DB-Vorstand Personenverkehr. Zurzeit erhält die DB alle drei Wochen einen neuen ICE 4. Ab Ende 2022 sind die ersten ICE 3neo für den Fahrgasteinsatz geplant. Von diesen Zügen mit 320 km/h Spitzengeschwindigkeit hat die Deutsche Bahn im Juli 2020 30 Stück bestellt.

Die gesamte ICE-Flotte hat bis heute rund 2,4 Milliarden Kilometer abgespult. Das entspricht in etwa 16-mal der Strecke von der Erde zur Sonne. 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.

Den Anfang machte 1985 der InterCity Experimental oder auch ICE/V. Mit diesem Versuchszug, der das Design der Serienzüge weitgehend vorwegnahm, wurde die für den Hochgeschwindigkeitsverkehr notwendige Technik erprobt. Wie weit diese entwickelt ist, zeigte der Zug am 1. Mai 1988, als er mit einer erreichten Höchstgeschwindigkeit von 406,9 km/h einen neuen Weltrekord aufstellte. Ein Teil des Zuges steht heute bei DB Systemtechnik in Minden und ist für das Jubiläum aufgearbeitet worden.

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. 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 einen Einsatz bis mindestens 2030 fit zu sein.

1996 kam der ICE 2 auf die Schiene. Äußerlich seinem Vorgänger sehr ähnlich und mit 280 km/h 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

Jens-Oliver Voß
Leiter Kommunikation
Eisenbahn in Deutschland
Tel. +49 (0) 30 297-61140
presse@deutschebahn.com
deutschebahn.com/presse
twitter.com/DB_Presse



Themendienst

unterschiedlichen Zielen weiterfahren. Somit können mehr umsteigefreie Direktverbindungen für die Fahrgäste angeboten werden.

Ab 1999 kam dann der 230 km/h 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: Zum einen legt er sich durch eine Neigetechnik wie ein Motorradfahrer in die Kurve. Dadurch sind höhere Reisegeschwindigkeiten auch auf kurvenreichen älteren Strecken möglich. Zum anderen war erstmals die Antriebstechnik auf den gesamten Zug verteilt, wodurch bei gleicher Länge mehr Platz für die Fahrgäste zur Verfügung steht.

Mit dem ICE 3 (BR 403) stieß die DB im Jahr 2000 in die 300-km/h-Liga vor. Der spurtschnelle Zug konnte diese Geschwindigkeit zum ersten Mal 2002 auf der Schnellfahrstrecke Köln–Rhein/Main ausfahren. Mit seinem auf die Hälfte der Achsen im gesamten Zug verteilten Antrieb und der starken Motorisierung war der ICE 3 wie geschaffen für diese bergige Strecke. Mit der Mehrsystemvariante (BR 406), die mit verschiedenen europäischen Zugsicherungssystemen ausgerüstet ist und unter verschiedenen Stromsystemen fahren kann, war erstmals ein grenzüberschreitender ICE-Verkehr in die Niederlande, nach Belgien und nach Frankreich möglich. Auf den Relationen nach Paris ist mittlerweile die 320 km/h schnelle BR 407 im Einsatz, die neueste Entwicklungsstufe des ICE 3. Die ersten Züge fuhren erstmals Ende 2013 auf innerdeutschen Strecken.

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 km/h. 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.

Zehn ICE-Werke sorgen für Wartung und Instandhaltung

Diese gewaltige Flotte will gewartet und instandgehalten werden. Für einen zuverlässigen, jahrzehntelangen Betrieb sorgen die vielen Spezialist:innen in den zehn ICE-Werken. Zum Vergleich: 1991 gab es lediglich das Werk in Hamburg-Eidelstedt. Dort werden die Züge auf Herz und Nieren überprüft, innen und außen gereinigt und so fit für die nächste Fahrt gemacht. Dabei arbeiten die Techniker:innen parallel auf verschiedenen Ebenen unter, im und auf dem Zug, um die Standzeiten so kurz wie möglich zu halten. Dabei steht die Sicherheit an vorderster Stelle, etwa durch regelmäßige Ultraschallprüfungen der Räder und Achsen. Der Großteil der Arbeiten findet nachts statt, damit tagsüber so viele Züge wie möglich für die Kund:innen im Einsatz sein können. Insgesamt kümmern sich rund 5.700 Mitarbeitende um die gesamte Flotte des Fernverkehrs.

Jens-Oliver Voß
Leiter Kommunikation
Eisenbahn in Deutschland
Tel. +49 (0) 30 297-61140
presse@deutschebahn.com
deutschebahn.com/presse
twitter.com/DB_Presse



Themendienst

Beim Thema digitale Wartung ist die DB europaweit führend. Im ICE-Werk München unterstützen im Rahmen eines Pilotbetriebs Roboter, Kameras und Künstliche Intelligenz (KI) die Mitarbeitenden bei ihren Tätigkeiten. Ziel ist es, mehr Züge und diese effektiver zu warten, damit sie schneller wieder für die Fahrgäste zur Verfügung stehen. Über Roboterarme werden die Züge mit Frischwasser versorgt und das Abwasser abgepumpt. Alle Arbeitsprozesse wie das Öffnen und Schließen der Abdeckklappen oder das An- und Absetzen der Schläuche laufen vollautomatisch ab. Mithilfe von Kameras und Lasersystemen wird der Dachbereich des Zuges auf mögliche Schäden überprüft, etwa an den Stromabnehmern oder den Antennen. Während der Zug von der Untersuchungs- in die eigentliche Werkstatthalle rollt, geht dort schon die Diagnose ein, was zu reparieren ist. So beschleunigen sich die Arbeitsabläufe. Diese Technik soll nach und nach in allen ICE-Werken zum Einsatz kommen.

Auch in die Instandhaltung wird die DB kräftig investieren. Bis 2030 werden rund 1,5 Milliarden Euro in den Neu- und Ausbau von Werken und Abstellanlagen fließen. Herausragendes Projekt ist der Neubau eines CO₂-neutralen ICE-Werks in Nürnberg für 400 Millionen Euro. Vorbild ist hier das 2018 in Betrieb genommene, ebenfalls CO₂-neutrale Werk in Köln-Nippes, das derzeit als das modernste und umweltfreundlichste Instandhaltungswerk seiner Art in Europa gilt. Insgesamt 1.000 neue Arbeitsplätze will die DB in den Werken schaffen, davon allein 450 in Nürnberg.

Die DB feiert den ICE-Geburtstag

Mit einer Million günstiger Bahn-Tickets feiert die DB den 30. ICE-Geburtstag. Zwischen dem 5. und dem 14. Juni sind zusätzliche Super Sparpreis-Tickets für 17,90 Euro erhältlich. Damit sind Reisen im ICE und Intercity/Eurocity auf beliebten Strecken wie Berlin–Hamburg, München–Berlin und Frankfurt (Main)–Köln bis spätestens 11. Dezember 2021 möglich. Kund:innen, die ein stornierbares Ticket kaufen möchten, können sich für einen Sparpreis für 21,50 Euro entscheiden. Die Verfügbarkeit der 17,90-Euro-Preise hängt auch von der Auslastung des Zuges ab. Daher haben alle, die flexibel sind und auch abseits der stark nachgefragten Zeiten reisen können, besonders gute Chancen auf einen Schnäppchenpreis. Das Geburtstagsangebot ist auf bahn.de, im DB Navigator, in DB Reisezentren und DB Agenturen sowie an DB Automaten erhältlich. Weitere Infos rund um den Geburtstag gibt es unter bahn.de/ice-jubilaem.

Auf deutschebahn.com/30jahreice sind umfangreiche Informationen, Grafiken und Fotos zur Geschichte des ICE, zum Streckennetz und den einzelnen Baureihen verfügbar.

Jens-Oliver Voß
Leiter Kommunikation
Eisenbahn in Deutschland
Tel. +49 (0) 30 297-61140
presse@deutschebahn.com
deutschebahn.com/presse
twitter.com/DB_Presse