

Die ICE der zweiten Generation: Die Baureihen 402 / 805 - 808



Am 10.04.2006 erreichte ICE 2-Triebkopffzug 243 (Bautzen/Budyšin) als ICE 654 (Berlin-Ostbahnhof - Bonn) den Bahnhof Köln Messe/Deutz

Foto: Dirk Übbing

Noch während der Bauzeit der ICE 1-Triebkopffzüge fanden mit dem Fall der Berliner Mauer und der Wiedervereinigung zwei historisch bedeutsame Ereignisse statt. Zum Jahresfahrplan 1991 wurde daher nicht nur der ICE-Verkehr aufgenommen - das IC-Netz wurde vielmehr von fünf auf neun IC-/ICE-Linien erweitert.

Um die neue Bundeshauptstadt Berlin an das ICE-Netz anzuschließen und um Berlin an den größten Ballungsraum Deutschlands (das Ruhrgebiet) anschließen zu können, ohne jedoch die bisherigen ICE-Verbindungen einzuschränken, erschien die Beschaffung von rund zwanzig weiteren ICE erforderlich. Da sich die Konzeption der ICE mit dem Triebkopf-Wagenzugkonzept bewährt hatte,

wurde dieses auch für die Nachbauten zugrundegelegt. Gleichwohl gab es aber einige Kritikpunkte an den ICE, die man mit den neuen Zügen beseitigen wollte. Hauptkritikpunkte waren die relativ unflexible Zugzusammenstellung und das durch die Abteil-Großraum-Mischbauweise bedingte relativ hohe Fahrzeuggewicht der Fahrgastwagen.

Die Idee war nun, statt der Großraum-/Abteil-Mischbauweise reine Großraumwagen einzusetzen - und außerdem sollten nicht komplette ICE-Garnituren, sondern eine entsprechende Anzahl »ICE-Halbzüge« beschafft werden, von denen zwei Garnituren bei Bedarf zum sog. »ICE 2-Vollzug« gekuppelt werden können.

Eine neue Strecke für den ICE nach Berlin?

Vor dem Zweiten Weltkrieg bestand mit dem »Fliegenden Kölner« eine Triebwagen-Schnellverbindung zwischen Berlin und dem Ruhrgebiet. Nach dem Zweiten Weltkrieg versuchte die DB mittels der sog. »Germania-Gruppe« (drei F-Paare zwischen Bonn/Köln und Hannover, deren Verlängerung nach Berlin geplant war) an diese Tradition anzuknüpfen - die politische Lage verhinderte dies jedoch.

In den 80er-Jahren des vergangenen Jahrhunderts war die Reisezeit zwischen Hannover und Berlin auf $3\frac{3}{4}$ Stunden angestiegen - wie war somit rund $\frac{1}{2}$ Stunde länger als im Jahr 1914.

Mitte 1988 trafen sich Vertreter der BRD und der DDR zu Verhandlungen über den Ausbau der Verkehrsverbindungen zwischen Hannover und Berlin. Von den zur Verfügung stehenden Trassen favorisierte die DDR die sog. »Lehrter Bahn« von Berlin über Stendal - Oebisfelde - Wolfsburg nach Hannover. Diese war nahezu schnurgerade durch die Landschaft gezogen und lag abseits der großen Städte (sie war damit einfacher grenztechnisch zu überwachen). Da die Planungen bereits sehr weit fortgeschritten waren, wurde das Projekt nach der Wiedervereinigung als »Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 4« in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen.

1992 konnte mit den ersten Bauarbeiten der 263 km langen Verbindung begonnen werden. Die Strecke beginnt in Lehrte. Der Abschnitt bis Oebisfelde ist ein Ausbau der vorhandenen Strecke für eine v_{\max} von 200 km/h. Der Abschnitt Oebisfelde - Berlin-Staaken ist eine Hochgeschwindigkeits-Neubaustrecke für eine v_{\max} von 250 km/h, die weitgehend parallel zur alten Lehrter Bahn verläuft und dabei Stendal umfährt.

Besonderheit der Strecke, die durch relativ unkompliziertes Gelände verläuft, ist die Verwendung der »Festen Fahrbahn«, die erstmals auf einem längeren Abschnitt angewendet wurde. Auf rund 180 km der Strecke liegen die Gleise nicht im Schotterbett, sondern sie sind in Beton und Asphalt gelagert.

War es nicht die Geologie, die den Ingenieuren Kopfzerbrechen bereitete, so war dies die Großtrappe - eine vom Aussterben bedrohte

Vogelart -, deren Brutgebiet die Strecke bei Rathenow durchquerte. Deshalb wurde zwischen Rathenow und Buschow für 20 km auf eine gesonderte Neubaustrecke verzichtet und stattdessen die alte Strecke entsprechend ausgebaut. Dem Schutz der seltenen Vögel dienen hier Schutzwälle.

Am 24.05.1998 konnte der Abschnitt Oebisfelde - Stendal und am 15.09.1998 die Gesamtstrecke in Betrieb genommen werden. Zum Winterfahrplanwechsel 1998 am 27.09.1998 wurden die ICE-Linien 10 und 10a und ein Großteil der zwischen Hannover und Berlin verkehrenden IC-Züge über die neue Strecke geleitet. Die ICE-Linie 6 nutzte die Strecke ab Wolfsburg, wobei die Züge ab Braunschweig über die sog. »Weddeler Schleife« auf die Schnellfahrstrecke wechselten.

Die „alte“ Verbindung Braunschweig - Magdeburg - Potsdam - Berlin hatte somit mit einem Schlag ihren ICE-Verkehr verloren. Aus politischen Gründen verkehrten aber noch einige ICE-Paare über diese Strecke. Ab dem Jahresfahrplan 2003 bildeten sie die ICE-Linie 55 (Berlin - Ruhrgebiet). Ab dem Jahresfahrplanwechsel am 12.12.2004 wurden hier die beiden ex-Metropolitan-Garnituren im ICE-Ersatzverkehr (es standen nicht genügend ICE-T zur Verfügung) eingesetzt, ehe zum Sommerfahrplan 2005 am 12.06.2005 die ICE-Linie 55 auf den Linienweg Leipzig - Magdeburg - Braunschweig umgelegt wurde.

Der InterCity-Experimental als Vorläufer des ICE 2

Nach der Indienststellung der Serien-ICE war die Aufgabe des Erprobungsmusters zunächst beendet - und entsprechend ruhig wurde es anschließend um das Fahrzeug. Es diente nun für Schnellfahr-Versuchsfahrten und zur Komponentenerprobung.

Um die Praxistauglichkeit des beabsichtigten Halbzug-/Flügelzugkonzepts zu erproben, wurde der ICE-V (wie der Intercity-Experimental wegen seiner Eigenschaft als Versuchszug nun genannt wurde) entsprechend umgebaut. Der Umbau wurde im Frühjahr

Im Rahmen der Vorversuche für die ICE 2 schob am 11.08.1993 410 002 den zum Steuerwagen umfunktionierten 802 451 durch den Mannheimer Hbf. (Foto: Bernd Seiler).



1993 durchgeführt. Äußerliches Erkennungsmerkmal des umgebauten Zuges war die geänderte Bugpartie mit speziellen Bugklappen, hinter denen sich eine Scharfenberg-Kupplung (Schaku) befand. Zusammen mit dem zum Behelfs-Steuerwagen hergerichteten 802 451 fanden nun entsprechende Versuchsfahrten statt, mit denen insbesondere die aerodynamischen Werte der gekuppelten Fahrzeuge (Stichwort: Luftverwirbelungen zwischen den Fahrzeugen) und deren Krafteinwirkung auf die Schaku bei hohen Geschwindigkeiten erprobt wurden.

Mit dem Umbau verbunden war auch die Umzeichnung von den Baureihen 410.0/810.0 in 745.0/746.0 zum 01.04.1993.

Bereits zwei Monate später – zum 01.06.1993 erfolgte die Rück-Umzeichnung in 410.0/810.0. Im Ergebnis der Testfahrten erfolgte die Bestellung der zweiten Generation ICE-Züge. Statt der erforderlichen 22 Garnituren wurden nun 44 Halbzüge, bestehend aus einem Triebkopf, sechs Mittel- und einem Steuerwagen bestellt.

Das Ende des ICE-V

Nach dem Ende der Versuche für den ICE 2, unternahm der ICE-V wiederum Hochgeschwindigkeits-Versuchsfahrten auf dem Netz der DB.

Als Mitte 1998 auch die Vorarbeiten für den ICE 3 abgeschlossen waren, wurde entschieden, den hierfür beschafften Versuchs-ICE (ICE-S) als Versuchsfahrzeug weiterzuverwenden.

Mit Ablauf der Untersuchungsfristen am 01.06.1998 wurde der seit 01.10.1997 in München beheimatete Zug gestellt.

Im Zuge einer Bestandsbereinigung erfolgte mit Wirkung zum 01.01.2000 die Ausmusterung.

Bei einem für die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs so bedeutenden Fahrzeug, war bereits schnell klar, dass zumindest Teile des Zuges museal erhalten bleiben würden.

Ein Triebkopf und ein Mittelwagen erhielt das DB-Museum in Nürnberg. Dieses stellte beide Fahrzeuge auf dem Gelände des Forschungs- und Technologiezentrums (FTZ) Minden der DB als Denkmal auf.

Der andere Triebkopf ging in den Bestand des Deutschen Museums in München über.

Das Schicksal der beiden übrigen Mittelwagen ist nicht bekannt.

Die Fahrzeuge des ICE 2

Aufgrund der Versuche mit dem ICE-V waren bei der Industrie insgesamt 44 Halbzüge und zusätzlich zwei Ersatz-Triebköpfe und ein Ersatz-Steuerwagen bestellt worden. Als Baureihenbezeichnungen für diese Fahrzeuge - sie wurden als ICE 2 bezeichnet - wurden festgelegt:

- 402 - Triebköpfe
- 805 - 1. Klasse-Wagen (Apmz)
- 806 - 2. Klasse-Wagen (Bpmz)
- 807 - BordRestaurant-Service-Wagen (WRmz)
- 808 - 2. Klasse-Steuerwagen (Bpmzf)

Auffälligster Unterschied der 26.400 mm langen ICE 2-Mittelwagen zu den ICE 1-Mittelwagen ist der Verzicht auf die Abteile. Alle Fahrzeuge sind reine Großraumwagen. Weitere Unterscheidungsmerkmale der beiden Mittelwagen-Generationen sind die elektronischen Außen-Zugzielanzeiger, das elektronische Reservierungssystem und die verwendeten Drehgestelle. Statt der konventionellen MD 530-Drehgestelle kommen beim ICE 2 luftgefederte SGP 400-Drehgestelle zum Einsatz, die erheblich bessere Laufeigenschaften besitzen, weshalb die beim ICE aufgetretenen Resonanzschwingungen nicht auftreten. Wie die ICE 1 besitzen auch die ICE 2 Audioanschlüsse in den Armlehnen eines jeden Sitzplatzes. Video-Bildschirme finden sich nun jedoch nur noch in der 1. Klasse - im Apmz 805.0. Außerdem finden sich in beiden Wagenklassen im Bereich der Tische Steckdosen für den Betrieb von Laptops oder sonstigen elektrischen Geräten.

Wie seit dem IC 79-System üblich, wurden die ICE 2 als Blockzug aufgebaut. Kernstück ist das „BordRestaurant mit Servicebereich“ der Gattung WSmz (Baureihe 807). In diesem Wagen sind sämtliche Serviceeinrichtungen, die im ICE (jetzt als ICE 1 bezeichnet) auf die beiden Wagen der Baureihen 803 und 804 verteilt sind, vereinigt. Er besitzt einen Restaurantbereich mit 23 Sitzplätzen, einen Bistro-Bereich (ohne Sitzplätze), das Zugbegleiterabteil und ein behindertengerechtes WC.

An die Restaurant-Seite dieses Service-Wagens sind die beiden 1. Klasse-Wagen der Gattung Apmz (Baureihe 805.0 und 805.3) gekuppelt. Wegen der kurzen Zuglänge erschien ein kompletter Raucherwagen überdimensioniert - der Apmz 805.3 ist daher in ein Raucher- und ein Nichtraucherabteil unterteilt. Ansonsten unterscheiden sich Apmz 805.0 und Apmz 805.3 nur im Vorhandensein von Video-Bildschirmen im Apmz 805.0.

Durch den Verzicht auf die Abteile, einer Verringerung des Sitzabstands von 1.144 mm auf 980 mm und die Verwendung weiterentwickelter schlanker und leichter Sitzge-

stelle konnte die Anzahl der Sitzplätze im Apmz 805 bei gleichzeitiger Verringerung des Fahrzeuggewichts von 52 Tonnen (Avmz 801) auf 45 Tonnen (Apmz 805) von 48 auf 53 (Apmz 805.0) bzw. 52 (Apmz 805.3) erhöht werden.

An die Service-Seite des WSmz 807 ist der 2. Klasse-Wagen der Gattung BSpmz 806.0 gekuppelt. Er besitzt ein Kleinkind-Abteil und einen Fahrgast-Großraum nebst Stellplatz für einen Rollstuhl. Hieran anschließend finden sich die beiden 2. Klasse-Großraumwagen Bpmz 806.3 und Bpmz 806.6. Hier gilt dasselbe wie bei den Apmz 805. Der Verzicht auf Abteile, die Verringerung des Sitzabstands von 1.010 mm auf 965 mm und die Verwendung weiterentwickelter Sitzgestelle brachte eine Gewichtsreduzierung um sieben Tonnen auf 46 Tonnen bei gleichzeitiger Erhöhung der Sitzplatzzahl von 66 (Bvmz 802) auf nun 74 (BSpmz 806.0 = 63 Sitzplätze).

Der an den Bpmz 806.6 gekuppelte Steuerwagen der Gattung Bpmzf 808 ist die wichtigste Neuentwicklung des ICE 2. Dieser Wagen ist als Fahrgastfahrzeug 2. Klasse mit 52 Sitzplätzen ausgeführt, besitzt jedoch einen Maschinenraum und einen Steuerkopf analog zu dem des ICE 2-Triebkopfs. Er stellt den Raucher-Wagen der 2. Klasse dar. Aus Sicherheitsgründen ist das Dienstgewicht durch Ballastgewichte auf 54 Tonnen erhöht.

Das andere Zugende - der 20.560 mm lange und 4.800 kW starke Triebkopf des ICE 2 (Baureihe 402) entspricht der GTO-Variante des ICE 1-Triebkopfs (401 051ff).

Bemerkungen zu den ICE 2

Die ICE 2-Köpfe (Triebkopf und Steuerwagenkopf) unterscheiden sich von den Triebköpfen der ICE 1 durch die unter einer Bugklappe befindliche automatische Kupplung der Bauart Scharfenberg. Wegen dieser Bugklappe mussten die Stirnleuchten etwas verändert werden, so dass die Triebköpfe Baureihe 401 und 402 bereits auf den ersten Blick unterscheidbar sind.



1. Klasse-Großraum im Apmz 805.

Sehr gut sind die Videobildschirme erkennbar.



2. Klasse-Großraum im Bpmz 806

ICE 2 werden in einer festen Konfiguration eingesetzt, wobei Triebkopf und Steuerwagen in der Regel dieselben Ordnungsnummern haben (z.B. 402 018 und 808 018). Die Zugehörigkeit zum einzelnen Triebkopfbzug ist durch eine Anschrift über den jeweiligen Drehgestellen angeschrieben. DB-intern werden die Triebkopfbzüge als Tz 210 bis Tz 244 geführt - über den Drehgestellen ist jedoch nur Tz 01 bis Tz 44 vermerkt.

Passend zu den 44 ICE 2-Halbzügen wurden noch als Reservefahrzeuge zwei Triebköpfe (402 045 und 402 046) und ein Steuerwagen (808 045) beschafft. Da die Triebköpfe abwärtskompatibel sind (ein 402 kann in einem ICE 1 verwendet werden - nicht jedoch umgekehrt), dienen die beiden Reserve-402 auch als Reserve für die ICE 1.

Alle ICE 2-Fahrzeuge stehen derzeit (Stand: 01.06.2006) noch im Einsatzbestand der DB.

Wie beim ICE 1 auch wurde beim ICE 2 auf eine durch den Zug verlaufende Hochspannungsleitung verzichtet, so dass im Zugverband jeder Triebkopf aufgebügelt fahren muss. Ein am Fahrdrabt aufgebügelter Stromabnehmer versetzt die Oberleitung in Schwingungen. Diese Schwingungen können bei größeren Geschwindigkeiten dazu führen, dass es beim hinteren Stromabnehmer zu Kontakt-

schwierigkeiten oder gar zu Schäden durch die entstehenden Lichtbögen kommt.

Zu Beginn des Planeinsatzes wurden daher die ICE 2 immer Steuerwagen an Steuerwagen zu kuppeln, damit sich eine möglichst große Anzahl Mittelwagen zwischen den beiden Triebköpfen befindet.

Die mit dieser Verfahrensweise beim Flügelzugbetrieb verbundenen betrieblichen Einschränkungen (die Züge müssen in der richtigen Reihenfolge am Rendezvouspunkt ankommen - bei einer Verspätung des „vorderen Zugteils“ muss der „hintere Zugteil“ entsprechend vor dem Einfahrtsignal warten) führten mehrfach zu Verspätungen der Züge. Daher wurde zum Jahresfahrplanwechsel 2004 am 14.12.2003 zunächst versuchsweise die Reihung der ICE 2 so geändert, dass der Triebkopf beider Zugteile nach Westen/Süden zeigt.

Da sich in der Praxis keine nennenswerten Probleme mit den Triebkopf an Steuerwagen gekuppelten ICE 2 ergaben, wurde diese Verfahrensweise nach und nach auf den gesamten Planverkehr mit den ICE 2 ausgedehnt.

Die an sich möglich Kupplung Triebkopf an Triebkopf wird in der Praxis wegen der damit verbundenen Geschwindigkeitsbegrenzungen möglichst vermieden.



Kuppelvorgang zweier ICE 2-Halbzüge in Hannover Hbf

Einsätze der ICE 2Winterfahrplan 1996/97 (ab 29.09.1996):

Im neuen ICE-Instandhaltungswerk München Süd werden die ersten acht Triebkopfzüge zusammengestellt. Die Züge bestehen aus je einem Triebkopf (Baureihe 402) an jedem Zugende und neun Mittelwagen (4x 1. Klasse -Baureihe 805- und 5x 2. Klasse -Baureihe 806-). Die ersten Planeinsätze erfolgen auf der neu geschaffenen ICE-Linie 6A (Bremen - Frankfurt) und als Zugpaar ICE 820/821 zwischen Frankfurt und Dortmund. Die Anbindung an das Heimatwerk erfolgt mittels des Zugpaars 990/993 (Frankfurt - München). Ab Ende November 1996 werden auch die ersten Service-Wagen der Baureihe 807 abgenommen. Nun können die ICE 2-Halbzüge (bis auf die Steuerwagen) nach und nach vervollständigt werden.

Sommerfahrplan 1997 (ab 02.06.1997):

Es wird eine neue - im 2-h-Takt verkehrende ICE-Linie 10 (Berlin - Hannover - Duisburg - Köln) eingeführt. Auf dieser Linie werden ebenfalls die aneinandergeschlossenen ICE 2-Halbzüge eingesetzt. Zur Anbindung an das Heimat-Werk wird ein IC-Paar der IC-Linie 2 (IC 511/612: Dortmund - Stuttgart - München) durch die neuen ICE 2 gefahren.

Im Laufe des Fahrplanjahrs 1997/98 werden die ICE 2-Halbzüge um die Steuerwagen (Baureihe 808) ergänzt. Erste Einsätze solo fahrender ICE 2-Halbzüge erfolgen wiederum auf der ICE-Linie 6A. Wegen der noch fehlenden Zulassung des Steuerwagenbetriebs verkehren die ICE noch Triebkopf voraus. Sie werden jeweils in Bremen und Frankfurt gedreht.

Sommerfahrplan 1998 (ab 24.05.1998):

Bei der ICE-Linie 10 wird die Flügelzugbildung angewendet. Die Züge verkehren zwischen Berlin und Hamm(Westf) als Vollzug. Dort werden geteilt/vereinigt. Ein Zugteil fährt über Duisburg nach Düsseldorf - der zweite Zugteil fährt über Wuppertal und Köln nach Bonn.

Um die Züge an das Heimatwerk München Süd anzubinden werden zwei Zugpaare der

ICE-Linie 6 (Berlin - Stuttgart - München) planmäßig aus ICE 2-Vollzügen gebildet.

Winterfahrplan 1998/99 (ab 27.09.1998):

Nach Eröffnung der Schnellfahrstrecke Berlin - Hannover werden die ICE der Linie 10 über die neue Schnellfahrstrecke gefahren. Gleichzeitig werden zwei ICE 2-Sprinterzüge zwischen Berlin und Frankfurt - ohne Zwischenhalt - eingerichtet.

Sommerfahrplan 1999 (ab 30.05.1999):

Auf der ICE-Linie 4 werden drei Zugpaare aus ICE 2 gebildet. Diese verkehren zwischen München/Nürnberg und Hannover als Vollzug. In Hannover werden sie geflügelt/vereinigt und besitzen Hamburg und Bremen als nördliches Ziel. Da mit den so freigesetzten ICE 1 die neue ICE-Linie 10 (Berlin - Köln - Nürnberg) kreierte wird, wird die bisherige ICE-Linie 10 zur ICE-Linie 10A.

Winterfahrplan 2000/01 (ab 05.11.2000):

Um »die Gewährleistungskilometer abzufahren« erhalten neugelieferte ICE 3 die bislang durch ICE 2 gefahrenen Leistungen auf der ICE-Linie 4.

Die so freigesetzten ICE 2 verkehren entweder als Zwischentaktzüge auf der ICE-Linie 7 zwischen Hamburg und Berlin oder aber als Vollzug auf der ICE-Linie 6 (Berlin - München), wo so der seit dem Eschede-Unglück bestehende ICE 1-Mangel gelindert werden kann.

Jahresfahrplan 2003 (ab 05.12.2002):

Im Zuge der Neuordnung des DB-Fernverkehrsnetzes wird die bisherige ICE-Linie 10A zur neuen im Stundentakt verkehrenden ICE-Linie 10. Im Vorgriff auf die Eröffnung des Flughafenbahnhofs Köln/Bonn werden die bislang in Düsseldorf endenden ICE bis Köln verlängert. Gleichzeitig übernehmen die ICE 2 wieder die Leistungen mit Flügelung auf der nunmehr als ICE-Linie 25 bezeichneten ehemaligen ICE-Linie 4 (Hamburg/Bremen - Hannover - Würzburg - München). In Tagesrandlage wird ein Zugpaar der ICE-Linie 11 (ICE 990/991: München - Stuttgart - Frankfurt) aus einem ICE 2-Vollzug gebildet. Weitere ICE 2-

Am 09.04.2006 ist ICE 2-Tz 201 als ICE 857 aus Köln Hbf in Hamm(Westf) angekommen. Er wartet nun mit geöffneter hinterer Bugklappe auf die Ankunft des ICE 847 aus Köln/Bonn Flughafen.
Foto:
Dirk Übbing



Einsätze erfolgen als Halbzug auf den ICE-Linien 4 (Hamburg - Frankfurt) und 21 (Bremen - Frankfurt).

Nach einem Schlechtwettereinbruch zum Jahreswechsel 2002/2003 zeigte sich, dass der Reservebestand u.a. der ICE 2 zu knapp bemessen war. Der Großteil der über den Düsseldorfer Linienast verkehrenden ICE 2 der ICE-Linie 10 wird daher am 15.06.2003 wieder auf den Linienendpunkt Düsseldorf zurückgenommen.

Jahresfahrplan 2004 (ab 14.12.2003):

Wichtigste Neuerung dieses Jahresfahrplans ist die Einweihung des Flughafenbahnhofs Köln/Bonn als südlichen Endpunkt der ICE-Linie 10. Bedient wird dieser Bahnhof durch den Düsseldorfer Linienast, dessen Leistungen über Köln-Deutz (tief) nach Flughafen Köln/Bonn verlängert werden. Gleichzeitig wird zur Entlastung des Knotens Hamm bei der ICE-Linie 10 die Steuerwagen-an-Steuerwagen-Kupplung aufgegeben. Bei beiden Flügelzügen zeigt der Triebkopf nunmehr Richtung Westen/Süden.

Auf der ICE-Linie 11 wird das bis dahin gefahrene Zugpaar ICE 990/991 nun durch ICE 1 gefahren.

Nachdem es bei der ICE-Linie 50 (Dresden - Frankfurt - Saarbrücken) wegen der kurzen Wendezeit in Saarbrücken immer wieder zu Problemen gekommen war (eine Verspätung wurde zwangsläufig auf die Gegenleistung

übertragen), wird der Linienabschnitt Frankfurt - Saarbrücken dieser ICE-Linie aufgegeben. Stattdessen wird der Takt der EC-/IC-Linie 82 (Frankfurt - Mannheim - Saarbrücken - Paris) im deutschen Abschnitt verdichtet, wobei einige Zugpaare mit ICE 2 gefahren werden.

Die Leistungen werden mit den ICE-Linien 4 und 21 verknüpft, so dass jetzt ICE-Leistungen Hamburg - Saarbrücken und Saarbrücken - Oldenburg(Oldb) angeboten werden.

Jahresfahrplan 2005 (ab 12.12.2004):

In diesem Jahresfahrplan verkehrt wieder ein ICE 2-Vollzug auf der ICE-Linie 11. Es handelt sich dabei um das Sprinter-Paar ICE 1090/1091 (bzw. an Wochenenden ICE 594/593). Im Übrigen erfolgen keine Änderungen.

Jahresfahrplan 2007 (ab 10.12.2006):

Die Umlaufplangestaltung wird geringfügig geändert. Das Sprinter-ICE-Paar 1090/1091 wird jetzt mit ICE 1 gefahren. Stattdessen übernehmen die ICE 2 in Tagesrandlage das ICE-Paar 990(Mo-Fr)/991(Mo-Sa) zwischen München und Frankfurt(Main). Gleichzeitig wird auch ein ICE-Paar (903/904 - Hamburg-Berlin u.z.) der ICE-Linie 28 gefahren. Dieses ICE-Paar dient der Anbindung der auf der ICE-Linie 25 eingesetzten ICE 2 an das Instandhaltungswerk in Berlin Rummelsburg.

Sommerfahrplanwechsel 2007 (ab 10.06.2007):

Mit der Aufnahme des ICE-/TGV-Verkehrs nach Paris wird der Fernverkehr der IC-/ICE-Linien 50/82 im Abschnitt Frankfurt(Main) - Saarbrücken neu geordnet. Da der bisherige

Sprinter aus Hamburg neu in Frankfurt(Main) endet, werden die ICE 2 von der Strecke Frankfurt - Saarbrücken abgezogen.

Änderungen im Einsatzzeitraum:

Bei ihrer Ablieferung wurden sämtliche ICE 2 in einem neu gebauten ICE-Betriebshof in München beheimatet. Mit der Indienststellung der ICE 3 und ICE T, die (größtenteils) ebenfalls in München beheimatet wurden, erfolgte zum 01.06.2000 die Umbeheimatung aller ICE 2 (einschl. der Reservefahrzeuge) in den neuen ICE-Betriebshof Berlin Rummelsburg.

Bei ihrer Ablieferung besaßen die ICE 2 einen lichtgrauen Wagenkasten (RAL 7035). Unter den Fenstern war ein orientroter Streifen (RAL 30031) und darunter ein pastellvioletter Zierstreifen (RAL 4009) angebracht.

Die Fensterbänder waren dunkel gegen den Wagenkasten abgesetzt, wobei durch Blindscheiben der Eindruck eines durchgehenden Fensterbandes entstand.

In der Zeit ab 2001 erfolgten die ersten Hauptuntersuchungen. Die ICE 2 erhielten bei dieser Gelegenheit analog zu den ICE 1 die aktuelle Farbgebung mit einem verkehrsroten Streifen (RAL 3020).

Ausmusterungen, Umbauten und Umdeklarierungen

Betrieblich werden ICE 2, obwohl es sich um Triebkopfzüge handelt, als Wendezüge betrachtet. Daher galt einige Jahre für Steuerwagen voraus fahrende ICE 2 eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 200 km/h.

Für die Sprinterzüge zwischen Berlin und Frankfurt - Stuttgart/Heidelberg erwiesen sich ein ICE 1 oder ein ICE 2-Vollzug als überdimensioniert. Eine Möglichkeit, einen kürzeren ICE mit gleich großer Höchstgeschwindigkeit in beiden Fahrtrichtungen zu bilden war es, einen ICE 2-Halbzug mit zwei Triebköpfen verkehren zu lassen.

Es wurden daher zwei entsprechende Sprinter-Garnituren gebildet. Bei den Tz 205 und Tz 206 wurde der Steuerwagen abgestellt und durch den Triebkopf und den 806.6 der Tz 215 bzw. Tz 216 ersetzt.

Nachdem die Geschwindigkeitsbegrenzung für Steuerwagen voraus fahrende ICE 2 aufgehoben wurde, konnten die beiden Sprinter-Garnituren wieder aufgelöst werden.

Tabelle 1: Übliche Konfiguration der ICE 2-Triebkopfzüge

Baureihe	Nummer	Achsfolge	Gewicht	Gattung		Sitzplätze	Bemerkungen
402	402 001 - 402 046	Bo'Bo'	79 t	—		—	—
805.3	805 301 - 805 344	2'2'	45 t	Apmz		52 Sitzplätze	(1)
805.0	805 001 - 805 044	2'2'	45 t	Apmz		53 Sitzplätze	Nichtraucher
807	807 001 - 807 044	2'2'	51 t	WSmz		23 Plätze (2)	(3)
806.0	806 001 - 806 044	2'2'	46 t	BSpnz		63 Sitzplätze	Nichtraucher
806.3	806 301 - 806 344	2'2'	46 t	Bpmz		74 Sitzplätze	Nichtraucher
806.6	806 601 - 806 644	2'2'	46 t	Bpmz		74 Sitzplätze	Nichtraucher
808	808 001 - 808 045	2'2'	54 t	Bpmzf		52 Sitzplätze	Raucher

Anmerkungen:

(1) = 21 Plätze Raucher + 31 Plätze Nichtraucher

(2) = Sitzplätze im Restaurant

(2) = BordTreff = Raucher / BordRestaurant = Nichtraucher

Tabelle 2: Kapazitäten ICE 2-Garnituren

	ICE 2-Halbzug	ICE 2-Vollzug
Triebköpfe	1	2
1. Klasse-Wagen	2	4
BordRestaurant	1	2
2. Klasse-Wagen	4	8
Länge	205 360 mm	410 720 mm
Dienstgewicht	412 t	824 t
Sitzplätze 1. Klasse	105	210
Sitzplätze 2. Klasse	263	526
Plätze BordRestaurant	23	46