

Erläuterungen:

Die DB AG plant ab 2013 die Einführung von drei ICE-Zugpaaren nach London durch den Kanaltunnel. Zwei Zugteile aus Amsterdam bzw. Frankfurt/Main sollen dabei in Brüssel vereinigt werden. In Deutschland sind die Haltebahnhöfe Frankfurt/Main Hbf und Köln Hbf vorgesehen, ein weiterer Halt in Aachen Hbf wird noch untersucht. Angestrebt wird eine Fahrzeit zwischen Frankfurt und London von fünf Stunden sowie zwischen Köln und London von vier Stunden.

Da Großbritannien bislang nicht dem Schengener Abkommen beigetreten ist und zudem für den Fahrgastverkehr im Kanaltunnel besondere Sicherheitsvorschriften zur Verringerung einer Terrorgefahr gelten, ist für Reisende aus Kontinentaleuropa nach London grundsätzlich eine Check-In-Prozedur am Einstiegsbahnhof nötig. Die Fahrgäste müssen dabei stationär kontrolliert und durchleuchtet werden, um dann in einem abgeschirmten Bereich auf die Einfahrt des Zuges warten zu können. Ein Betreten der Züge durch Unbefugte ist gleichzeitig auszuschließen. Zur Gewährleistung dieser Forderungen müssen die Haltebahnhöfe in Fahrtrichtung London aufwändig umgebaut werden. Vorbild sind dabei die bereits heute vom Kanaltunnelverkehr genutzten Bahnhöfe Paris Nord, Bruxelles Midi / Brussel Zuid und Lille Europe.

Aufgrund des erheblichen Umbaufwandes kommt ein Halt der ICE-Züge nach London für die DB AG grundsätzlich nur bei einem ausreichend hohen Fahrgastpotenzial infrage. Problematisch sind dabei auch betriebliche Zwänge, insbesondere dass bei der Anordnung einer isolierten Wartezone auf einem Bahnsteig dieser für die Dauer einer Check-In-Prozedur für den sonstigen Zugverkehr nicht zur Verfügung steht. Aus diesen Gründen ist es nachvollziehbar, dass sich die Haltepolitik in der Planung auf die übergeordneten Knotenpunkte Köln Hbf und Frankfurt Hbf konzentriert. Beide erschließen jeweils ein Hinterland mit mehreren Millionen Menschen. Der noch nicht endgültig bestätigte Halt Aachen wiederum steht für ein direktes Einzugsgebiet von ca. 600.000 Menschen und außerdem für eine Verknüpfungsfunktion in Richtung linker Niederrhein und südöstliche Niederlande.

Die Bedienung des ICE-Bahnhofs Siegburg/Bonn durch ICE-Züge von und nach London hängt davon ab, ob das Fahrgastpotenzial den Finanzierungsbedarf für ein Check-In-System rechtfertigt. Die Investitionskosten für einen derartigen Umbau können derzeit von der Verwaltung nicht beziffert werden. Zum Fahrgastpotenzial sind die folgenden Erwägungen zu berücksichtigen. Das Einzugsgebiet des ICE-Bahnhofs Siegburg/Bonn setzt sich im Wesentlichen aus dem Rhein-Sieg-Kreis und der Stadt Bonn mit ca. 900.000 Einwohnern zusammen. Sehr attraktive Fahrzeiten bietet das heutige ICE-Angebot vor allem für Reiseziele in Süddeutschland, insbesondere im Rhein-Main- und Rhein-Neckar-Raum. Dagegen sind Reiseziele in Norddeutschland und im westeuropäischen Ausland für viele Einwohner der Region heute schon über die Fernverkehrsknoten Bonn Hbf und Köln Hbf erreichbar. Dieses würde auch für einen ICE-Verkehr nach London gelten. So würden z.B. Fahrgäste ab Bonn Hbf 20 Minuten bis Köln Hbf benötigen, um dort in einen ICE nach London umsteigen zu können. Die Fahrt nach Siegburg/Bonn mit der Stadtbahnlinie 66 beträgt jedoch bereits 25 Minuten, zzgl. einer längeren ICE-Fahrzeit ab Siegburg bis Köln von 16 Minuten, d.h. Fahrgäste aus dem linksrheinischen Bonn nach London wären über Siegburg ca. zwanzig Minuten länger unterwegs als über Köln. Inwieweit zusätzliches Fahrgastpotenzial im Bahnhof Siegburg/Bonn für Reisende nach London generiert werden kann, bedarf einer tiefer gehenden Untersuchung.

Im Auftrag

(Michael Jaeger)