

ICE nach London

Herausforderungen für die Abfahrts-Bahnhöfe

DB Fernverkehr AG

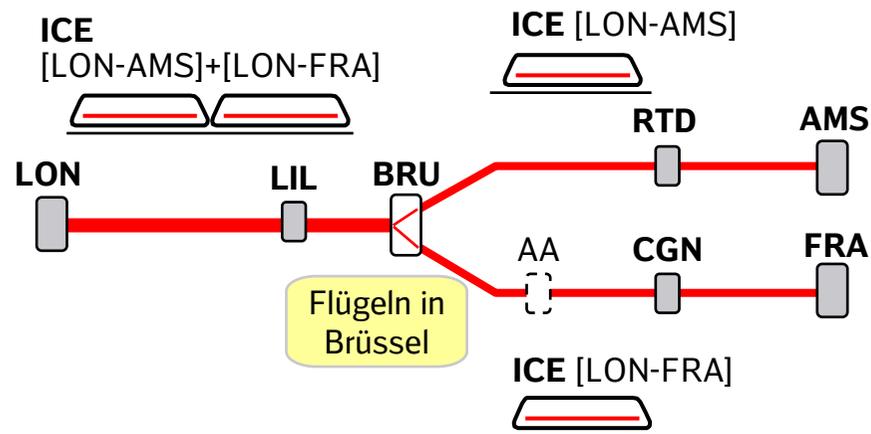
P.TVI

Projekt „ICE-London“

Frankfurt, März 2011

Geplant sind drei tägliche Zugpaare aus Frankfurt und Amsterdam, die in Brüssel gekoppelt werden

Übersicht



Konzept

- **Fahrplan:** 3 tägliche Zugpaare ab 2013
- **Zuglauf:** Frankfurt - London und Amsterdam -London, mit Kopplung/Flügelung der Züge in Brüssel
- **Fahrzeug:** Fabrikneue ICE 3 (BR 407)
- **Fahrzeit:** Frankfurt - London: 5h, Köln - London: 4h
- **Halte:** Frankfurt Hbf und Köln Hbf vorgesehen. Aachen Hbf noch zu untersuchen
- **Besonderheit:** Check-in für alle Fahrgäste in Richtung Kanal-Tunnel zwingend erforderlich. Umfangreiche bauliche Maßnahmen an alle Abfahrtsbahnhöfen nötig.

Die Anpassung der Bahnhofsinfrastruktur erfordert erhebliche Investitionen

- Anforderungen der Behörden¹

- Der Zug darf (im Bahnhof) nicht unberechtigt zugänglich sein
- Alle Personen und Waren, die in den Zug gelangen, müssen durchleuchtet werden (gilt nur in Richtung Tunnel)
- Durchleuchtung muss mindestens Sprengstoff entdecken (wesentlich geringere Anforderung als auf Flughäfen)

Geplante Umsetzung

- Bau räumlich getrennter Check-in und Wartebereiche mit Durchleuchtungseinheiten für Gepäck und Metalldetektoren für Passagiere
 - Schaffung von räumlich getrennten Zugängen von Check-in zu Bahnsteig
 - Abtrennung (z.B. Zaun) des Abfahrtsgleises nach London vom übrigen Bahnhof (zumindest temporär)
- ➔ Erhebliche Investitionen sind erforderlich, die sich nur bei ausreichenden Passagierzahlen rentieren**

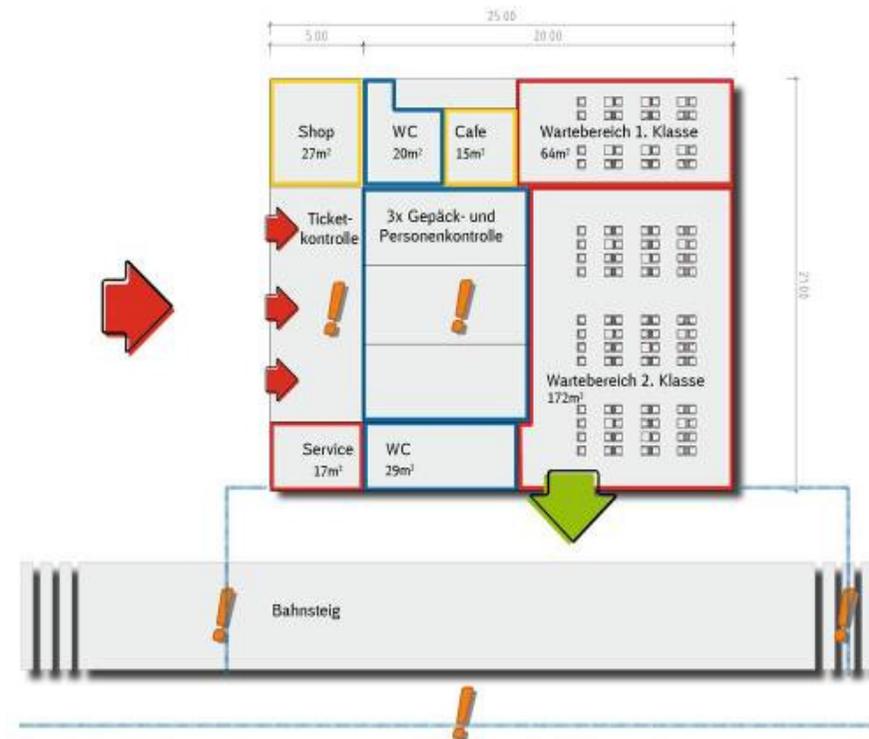
1) Zuständig ist brit./franz. „Intergovernmental Commission“

Das Hauptelement der Bahnhofsanpassungen ist der Check-in und Wartebereich

Umfang der Anpassungen

- Ticketkontrolle
- Gepäck- u. Personenkontrolle (Check-in)
- Wartebereiche
- Absperrung von Wartebereich zu Bahnsteig (teilw. temporär)
- Absperrung London-Bahnsteig gegenüber restlichem Bahnhof (teilw. temporär)

Schematischer Grundriss



! Barriere/ Übergang in Sicherheitsbereich

Realisierung von Halt Aachen Hbf abhängig von Verhältnis Passagierzahlen zu Umbaukosten

Aachen Hbf

- Check-in und Wartebereich auf Höhe des Bahnsteigs
- Nutzung Gleis 9 als „London-Bahnsteig“
- Kostengünstige Lösung angestrebt – Berührung Denkmalschutz möglichst zu vermeiden
- Verhältnis von Passagierzahlen zu Umbau- und Unterhaltungskosten kleiner als bei großen Stationen

