

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Nicole Westig, Dr. Christian Jung, Frank Sitta, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/10300 –**

Züge auf der Schnellfahrtstrecke Köln–Rhein/Main

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Schnellfahrtstrecke der Deutschen Bahn zwischen Köln und dem Rhein/Main-Gebiet ist seit dem Jahr 2002 im Einsatz.

Schon bei der Planung und beim Bau der Neubaustrecke Köln–Rhein/Main wurden nicht zuletzt unter Kostengesichtspunkten die besonderen technischen Eigenschaften des ICE 3 berücksichtigt: Abgestimmt auf die Leistungsfähigkeit dieses Zuges wurde diese Verbindung an die geographischen Gegebenheiten angepasst, indem weniger Kunstbauten errichtet, im Gegenzug aber größere Steigungen und Gefälle geplant wurden. Der ICE 3 ist der optimale Zug für die Strecke Köln–Frankfurt, weil er die gewünschten Fahrzeiten ermöglicht und zugleich durch eine nachfragegerechte Bedienung der Unterwegsbahnhöfe den Kundenwünschen entgegenkommt.

Seit einiger Zeit setzt die Deutsche Bahn auf dieser Strecke nun vermehrt zwölfteilige ICE-4- anstelle von ICE-3-Zügen ein. Der ICE 4 kann die Strecke zwar bewältigen, ist aber ansonsten nicht in der Lage, das geforderte Leistungsprofil zu erfüllen. Dies betrifft in erster Linie die Höchstgeschwindigkeit des Zuges und damit die Fahrzeiten. Um die – im Vergleich zum auf diese Strecke abgestimmten ICE 3 – geringeren Höchstgeschwindigkeiten zu kompensieren, fährt der Zug die bisherigen Unterwegshalte nicht mehr konsequent an. Somit hilft den Betroffenen daher nicht der Hinweis, dass der ICE 4 über ein größeres Platzangebot verfügt (vgl. www.general-anzeiger-bonn.de/region/sieg-und-rhein/siegburg/Neuer-ICE-4-bringt-für-Siegburg-auch-Nachteile-article3968231.html).

Das auf Unterwegsbahnhöfen verringerte Angebot trifft viele. Gerade in der Region Bonn/Rhein-Sieg haben sich viele Menschen bewusst niedergelassen, weil die Verbindung in das Rhein/Main-Gebiet so schnell und attraktiv ist.

Einige Kunden aus dem Einzugsbereich des Bahnhofes Siegburg/Bonn werden nun aufgefordert, alternativ mit dem Regionalverkehr nach Köln zu fahren, um dort in einen ICE in Richtung Frankfurt umzusteigen. Dies verlängert die Fahrzeiten auf dem Hin- und Rückweg so erheblich, dass die Bahnverbindung an Attraktivität verliert.

Diese Verschlechterungen sind aus Sicht der Fragesteller ein Rückschritt. Sie führen dazu, dass Kunden von der Bahn abwandern. Der Hinweis auf das größere Platzangebot des ICE 4 hilft den Reisenden insofern nicht.

Die Bundesregierung plant derzeit drei neue ICE-Schnellstrecken zwischen Hannover und Berlin, Frankfurt am Main und Mannheim sowie Würzburg und Nürnberg (www.spiegel.de/reise/aktuell/ice-mit-tempo-300-regierung-plant-drei-weitere-schnelltrassen-a-1258972.html). Vor diesem Hintergrund kann der zwangsläufige Umstieg auf den PKW politisch nicht gewollt sein. Die bereits vorhandene Schnellfahrstrecke Köln–Rhein/Main sollte auch entsprechend genutzt werden.

1. Was sind die Gründe, dass Züge des Modells ICE 3 nicht mehr zwischen Köln und dem Rhein/Main Gebiet eingesetzt werden sollen?

Nach Auskunft der DB AG wird der ICE 3 nach wie vor auf der Schnellfahrstrecke Köln–Frankfurt eingesetzt.

2. Gewährleistet der ICE 3 eine rentable Erschließung und Nutzung der genannten Strecke, und teilt die Bundesregierung die Meinung, dass die ICE-Züge der zweiten und dritten Generation zu leistungsschwach für diese Strecke sind?

Der ICE 3 hat sich auf der Schnellfahrstrecke Köln–Rhein/Main bewährt. Auch die ICE der zweiten und dritten Generation sind nach Auskunft der DB AG für den Einsatz auf der Schnellfahrstrecke Köln–Rhein/Main konzipiert und für das Streckenprofil adäquat ausgerüstet. Das gilt gleichermaßen für die Sicherungssysteme wie für die Leistungsfähigkeit der Antriebe und Bremsen.

3. Warum werden vermehrt Züge des Modells ICE 4 auf genannter Strecke eingesetzt, obwohl diese das Leistungsprofil der Strecke und somit die Erreichung der Höchstgeschwindigkeiten nicht erfüllen?

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2018 setzt die DB AG auf der Schnellfahrstrecke Köln–Rhein/Main bei einzelnen Fahrten den ICE 4 ein. Er bietet den Fahrgästen laut DB AG eine größere Sitzplatzkapazität, mehr Komfort sowie die Möglichkeit, Fahrräder mitzunehmen. Damit stehen die ICE 3 auch für zusätzliche Fahrten auf anderen Strecken als der Schnellfahrstrecke Köln–Rhein/Main zur Verfügung. Außerdem wird das Sitzplatzangebot auf der Schnellfahrstrecke Köln–Rhein/Main erhöht, indem einige ICE-3-Fahrten um einen zweiten Zugteil verstärkt werden können.

4. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die Verlängerung der Fahrtzeit für Kunden des Einzugsbereiches Siegburg/Bonn durch den Wegfall vom ICE 3 dazu führen wird, dass diese vermehrt auf PKWs umsteigen könnten und die Deutsche Bahn dadurch viele Kunden verlieren könnte?

Im Zusammenhang mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2018 entfallen im ICE-Bahnhof Siegburg/Bonn täglich vier Fernverkehrsabfahrten außerhalb der nachfragestarken Pendlerzeiten. Dabei hat die DB AG zwei Halte durch zusätzliche Halte anderer ICE-Linien in zeitlicher Nähe ersetzt. Da das Angebot mit bis zu 60 ICE-Abfahrten pro Tag weiterhin eine sehr gute Anbindung von Siegburg/Bonn gewährleistet, geht die DB AG nicht davon aus, dass Kunden vermehrt auf Pkws umsteigen.

5. Wie gedenkt die Bundesregierung, den durch Wegfall des ICE entstandenen Standortnachteil der Region Siegburg/Bonn zu kompensieren?

Teilt die Bundesregierung die Ansicht, dass die Region Siegburg/Bonn durch den Wegfall des ICE 3 auch einen Standortvorteil und somit an Attraktivität verlieren könnte?

Der ICE-Bahnhof Siegburg/Bonn ist für die DB AG ein wichtiger Fernverkehrshalt und in der langfristigen Fahrplankonzeption fest verankert. Laut DB AG bleibt in den nächsten Jahren die Anzahl der ICE-Halte für Siegburg/Bonn mindestens auf dem heutigen Niveau. Von einem Verlust an Standortattraktivität ist daher nicht auszugehen.

