

Eisenbahnverkehr Deutschland – Schweden

An zwei seidenen Fäden

Nachtzugpaar EN 111/110 Berlin – Malmö gerettet

Von Joachim Kemnitz



Seit 1909 gibt es den Nachtzug Berlin – Malmö. Zum Ende des Sommerfahrplans 1998 kündigte die DB seine Einstellung an. Tatsächlich fuhr er dann bis zum 24. September 2000 als DB-Zug. Seit dem 25. September 2000 fährt er unter gemeinsamer Regie der Privatfirma Georg Verkehrsorganisation (GVG) und der

schwedischen Staatsbahn „Statens Järnvägar (SJ)“ sowie mit konstruktiver Unterstützung durch die Fährreederei Scandlines Deutschland. Er ist neben einem dänischen IC3-Triebzug Hamburg – Kopenhagen – Malmö die einzige direkte Zugverbindung zwischen Deutschland und Schweden.

Mühsamer Neubeginn eines Nachtzugs ...

Können es ein kleines Privatunternehmen und eine kleine Staatsbahn besser als die große DB? Ein glücklicher Umstand kam zu Hilfe: Ende der achtziger Jahre hatte man ältere Schlaf- und Liegewagen für den Wintersportverkehr nach Nordschweden modernisiert. Trotz guter Annahme im Winter waren sie im Sommer immer schwerer auszulasten. Einen Einsatz auf der Berlin-Strecke mit Nachfragespitzen im Sommer sahen die SJ als „komplementär“ für die Ausnutzung dieser Wagen an.

Dass die schwedischen Wagen rund sieben Zentimeter breiter als ein ICE1-Triebkopf sind, sah man als ein eher kleines technisches Problem an. Wusste man doch bei der SJ, dass die deutsche Strecke von Saßnitz nach Berlin wegen der Breitspurwagen, die dort verkehren und in Mukran umgespurt werden, einen größeren Gleisabstand aufwies als sonstige DB-Strecken. Dass das Eisenbahn-Bundesamt, die DB Netz sowie die DB Reise & Touristik von der Antragstellung im April 2000 bis zur Zulassung am 2. September 2001 17 Monate brauchen würden, hatte man nicht erwartet.

So musste man sich bei Verkehrsaufnahme im September 2000 mit tschechischen Wagen behelfen, die komfort- und anzahlmäßig nicht voll ausreichten. Allein aufgrund der Anzahl der abgewiesenen Buchungswünsche im Sommer 2001 – 75

Prozent der Reisenden stammen aus Skandinavien – rechnet man mit einer Verdoppelung der Reisendenzahlen im nächsten Sommer, da nun die schwedischen Wagen seit 2. November 2001 im Einsatz sind.

... und ein Tageszug?

Mit Fahrplanwechsel am 9. Juni 2001 stellte die DB auch den Tageszug Berlin – Malmö ein. Hier wünschte man sich von schwedischer Seite ebenfalls die Wiedereinführung. Die SJ wären bereit, sich daran zu beteiligen, benötigen aber einen Partner auf deutscher

Seite. Der müsste dann vor allen Dingen das Vertriebsproblem lösen. Für den Nachtzug, bei dem die Vorbuchung üblich ist, ist der Vertrieb über Reisebüros praktikabel. Bei Tagesreisenden dagegen erscheint ein Fahrkartenverkauf am oder im Bahnhof unerlässlich. Noch sind konkrete Entwicklungen nicht absehbar.

Bilderläuterung oben: Schwedische Schlafwagen haben ungewöhnliche Maße: Breite 3,14 m, Länge 24,1 m. Das führt zu Schwierigkeiten bei der Zulassung in Deutschland.

Direktverbindung Berlin – Kopenhagen?

Die Direktverbindungen über die Fährstrecke (Rostock – Warnemünde – Gedser) wurden mit Ende des Fahrplanjahres 1995/96 aufgegeben. Für die Wiederaufnahme dieser Verbindung gibt es eine gute und zwei schlechte Nachrichten. Die gute zuerst: Im Rahmen des von der EU geförderten Projekts Interreg3 wird u. a. auch die Wiedereinführung einer solchen Bahnverbindung untersucht. Die zur Deutsche Bahn Gruppe gehörende Reederei Scandlines ist durchaus daran interessiert.

Doch nun die schlechte Nachricht: Mit den ersten Ergebnissen dieser Studie ist nicht vor 2004 zu rechnen. Und: Unter Berücksichtigung des Wettbewerbs durch Bus und Auto müsste man in vier

Stunden nicht nur von Berlin nach Gedser, sondern bis nach Kopenhagen kommen. Durch Schnellfähren allein ist diese Beschleunigung nicht zu erreichen, die Bahnstrecken müssten zusätzlich ausgebaut werden – in Dänemark noch stärker als in Deutschland. Und das kostet Geld. Am ehesten kann man sich noch einen gebrochenen Verkehr für Bahnreisende vorstellen: Der Zug fährt an beiden Seiten bis nahe an die Fähre heran. Unabdingbare Voraussetzung: Das Reisegepäck wird vom Zug auf die Fähre und von dort wieder zum Zug befördert. Dieses Problem zu lösen und damit für schnelles und komfortables Umsteigen zu sorgen traut sich Scandlines durchaus zu.