SIGNALARCHIV.DE

Umland

Die Öresundverbindung zwischen Kopenhagen und Malmö

aus SIGNAL 04-05/2000 (Juni/Juli 2000), Seite 28-29 (Artikel-Nr: 10001917)
IGEB, Abteilung Fernverkehr

Chance auch für eine Verbesserung des Bahnangebotes zwischen Berlin und Dänemark/Schweden?

Am 1. Juli 2000 wird die 16 Kilometer lange Schienen- und Straßenverbindung über den Öresund zwischen Kopenhagen und Malmö offiziell für den Verkehr freigegeben. Am 2. Juli erfolgt dann die Betriebsaufnahme des planmäßigen Zugverkehrs.

Die feste Verbindung wurde in siebenjähriger Bauzeit durch eine Kombination von Tunnel-Insel und Brücke hergestellt; bei letzterer handelt es sich um eine doppelstöckige Konstruktion (oben Straßen-, unten Schienenverkehr), wobei die Bahnstrecke zweigleisig ausgeführt wurde und Geschwindigkeiten von 200 km/h für Reise- und 120 km/h für Güterzüge zuläßt. Die Öresundverbindung wurde dabei mit dem in Dänemark üblichen System 25 kV, 50 Hz elektrifiziert, die Trennstelle zum schwedischen System (15kV, 16,7 Hz) liegt auf schwedischer Seite bei Lernacken. Somit ist der Einsatz von 2-System-Fahrzeugen erforderlich.

Die Fahrzeit zwischen Malmö C und Kopenhagen Flughafen ist mit 20 Minuten, zwischen Malmö C und Kopenhagen H mit 33 Minuten vorgesehen.

Entwicklung des Bahnangebotes Berlin - Dänemark/Schweden

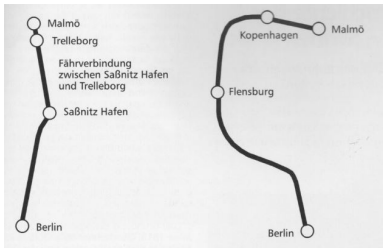
Zur Zeit gibt es zwischen Berlin und Malmö eine umsteigefreie Tages- (IR 316/317) und eine Nachtverbindung (D 318/319). Die Tatsache, daß das InterRegio-Zugpaar seit 28. Mai 2000 ab/bis Leipzig verkehrt, kann allerdings nicht darüber hinwegtäuschen, daß dieses Zugangebot in seinem Bestand akut gefährdet ist. Unverständlich ist dies vor dem Hintergrund, da bis 1999 eine positive Entwicklung des Reisendenaufkommens zu verzeichnen war. Als Grund für die Einstellungspläne - vorerst speziell der Nachtzugverbindung - wird seitens der Bahn einmal mehr die nicht ausreichende Wirtschaftlichkeit angeführt. Originalton DB AG: Die Ursache dafür liegt einerseits in der über das gesamte Jahr betrachtet niedrigen Auslastung dieser Züge, andererseits an den hohen Produktionskosten durch die Fährüberfahrt (Trajektierungs- und Hafenkosten).

Damit dürfte sich bei der DB AG die wenig kundenfreundliche Tradition fortsetzen, internationale Direktverbindungen nach und nach einzustellen.

Bereits im September des Jahresfahrplanes 1997/98 war die Direktverbindung Berlin - Hamburg - Kopenhagen mit EC 182/183 eingestellt worden, bereits zuvor die traditionelle Verbindung über Warnemünde - Gedser. Das gegenwärtige Dilemma in dieser Relation wird auch bei einem Fahrzeit- bzw. Fahrpreisvergleich Bahn/Linienbus deutlich:

Eisenbahn

Können internationale Verbindungen - wie hier IR 316 (Berlin - Malmö) bei der Einfahrt in Eberswalde Hbf - wirklich nur mit finanziellen Verlusten aufrechterhalten werden? Nicht überzeugen können hier entsprechende Aussagen der DB AG. Wie vertragen sich die in den letzten Jahren in diesem Bereich vorgenommenen Einschränkungen eigentlich mit dem Sinn eines Dienstleistungsunternehmens? (Foto: Christian Schulz,Mai 2000)



Links im Bild ist die alte Verbindung zwischen Berlin und Malmö (431 km) zu sehen, rechts die von der DB AG gepriesene neue Strecke über Flensburg. (Zeichnung: Karl-Heinz Gräßer)

Kursbuch der Deutschen Reichsbahn, Jahresfahrplan 1990/1991. (Sammlung: IGEB-Archiv)

Reisezeit ab Berlin Ostbahnhof:
Stunden, 44 Minuten (Übergangszeit in Hamburg Hbf über eine halbe Stunde!).
Fahrpreis (Normaltarif) für die einfache Fahrt, 2. Klasse: 202 - DM.

Linienbus

Reisezeit ab Berlin, ZOB am Funkturm:
Stunden, 45 Minuten (Direktverbindung!).
Fahrpreis (Normaltarif) für eine einfache Fahrt: 65,- DM.

Diesem Vergleich liegt dabei der Jahresfahrplan 2000/2001 der Bahn und der Linienbus-Sommerfahrplan 2000 zugrunde.

Direktverbindung
Berlin - Flensburg - Kopenhagen - Malmö als Fahrgastfreundliche Alternative?

Die feste Öresundverbindung wird eine durchgehende Schienenverbindung Berlin - Hamburg - Flensburg - Kopenhagen - Malmö ermöglichen. In der Praxis stellt ein derartiger Laufweg jedoch einen erheblichen Umweg dar mit der Folge eines entsprechend unattraktiven Fahrpreisniveaus. Zwischen Hamburg und Kopenhagen wird diese Verbindung zur Zeit vom Nachtzugpaar EN 482/483 genutzt. Auch eine Umsteigeverbindung Zug - Fährschiff -Zug/Bus entspricht - insbesondere zur Verbindung europäischer Großstädte - absolut nicht den Forderungen des Marktes. Bei der gegenwärtigen recht schwachen Qualität des Bahnangebotes wird zumindest teilweise wichtiges Kundenpotential freiwillig der Konkurrenz überlassen.

IGEB-Vorschläge zur Attraktivitätssteigerung des Bahnangebotes Berlin - Dänemark/Schweden

Vor dem Hintergrund des Zusammenwachsens der europäischen Länder ist ein Ausbau der Verbindungen mindestens zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit dringend erforderlich. Aufgrund dieser Tatsache werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- Schaffung einer Nachtverbindung Berlin - Kopenhagen Als sinnvolle Maßnahme bietet es sich hier an, das bestehende Nachtzugpaar D 318/319 (Berlin - Malmö) um eine Wagengruppe Berlin - Kopenhagen (über die neue Öresundquerung) zu erweitern. Direktverbindung Berlin - Stockholm Wünschenswert wäre die Verlängerung des Nachtzugpaares D 318/319 zur Herstellung dieser Direktverbindung. Qualitätsverbesserung der Nachtzugverbindung D 318/319 Deutlich kundenfreundlicher kann diese Verbindung durch den Einsatz modernisierter Fahrzeuge, zur Service-Verbesserung zusätzlich auch eines Speisewagens, werden. Speziell auf den innerdeutschen Strecken wurde mit dem modernen Nachtzug-System auf diese Weise erfreulicherweise ein erheblich höheres Komfortniveau realisiert. Führung aller Züge der Relation Berlin - Malmö über die Stadtbahnstrecke um eine kundenfreundliche Erschließung Berlins sowohl mit dem Tages- als auch mit dem Nachtzugpaar zu gewährleisten, ist die Führung über die Stadtbahnstrecken notwendig (ab 18. Mai 2000 verkehrt ausgerechnet das akut einstellungsgefährdete Nachtzugpaar D 318/319 ab/bis Berlin-Lichtenberg!)
Wiedereinführung von direkten Tagesverbindungen Berlin - Kopenhagen Da es bislang versäumt wurde, die Eisenbahnstrecke Berlin - Rostock- (Warnemünde) für

160 km/h auszubauen, weiterhin in Anbetracht der stillgelegten Fährinfrastruktur in Warnemünde, wird der alternative Laufweg Berlin - Wittenberge - Buchen - Ratzeburg - Lübeck - Puttgarden - Kopenhagen vorgeschlagen. Ein Grundangebot von täglich zwei Zugpaaren sollte in dieser Relation verkehren. Um attraktive Reisezeiten und einen hohen Komfort zu ermöglichen, müssen in diesem Fall Dieseltriebwagen zum Einsatz kommen. Der DB AG stehen hier zur Zeit für den Fernverkehr ausschließlich die vierteiligen Diesel-ICE-T der Baureihe 605 (mit Neigetechnik) zur Verfügung. Der Einsatz dieses Fahrzeuges hätte dabei den Vorteil, daß die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h nach realisiertem Ausbau der Strecke Berlin - Hamburg optimal genutzt werden kann.

Die Gleislänge der seit 1997 zwischen Puttgarden und R0dby eingesetzten Doppelend-Fährschiffe ist mit 118 Meter für die Trajektierung dieses Fahrzeuges ebenfalls ausreichend bemessen. Nicht unterschätzt werden darf auch die Tatsache, daß bei Verwirklichung dieser Lösung die Ferieninsel Fehmarn aus der Region Berlin endlich für Bahnnutzer attraktiv zu erreichen wäre.

Perspektivisch fügt sich ein derartiges Angebot auch in die Pläne einer festen Fehmarnbelt-Querung ein.

Tarifliche Maßnahmen
Unerläßlich sind gezielte tarifliche Sondermaßnahmen (eventuell mit zeitlichen Einschränkungen), um ein qualitativ verbessertes Bahnangebot zu stützen. Dies muß natürlich in Zusammenarbeit mit den Dänischen (DSB) und Schwedischen Eisenbahnen (SJ) geschehen. Ohne derartige Maßnahmen besteht die Gefahr, daß die Bahn in der Tat zum Luxusverkehrsmittel wird.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10001917.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten