

■ Überregional

Euronight Berlin - Malmö: Werden Fahrplanverbesserungen von der DB Netz AG verhindert?

aus SIGNAL 04/2003 (August/September 2003), Seite 14 (Artikel-Nr: 10002499)
IGEB



Umwegfahrt: Der Nachtzug Malmö - Berlin im Bahnhof Schönefeld. Den Zug sucht man übrigens auf allen Aushangfahrplänen im Bahnhof vergebens! (Foto: Christian Schulz)

Bereits seit dem 24. September 2000 wird die Nachtzugverbindung Berlin - Malmö durch die Georg Verkehrsorganisation (GVG, Frankfurt/Main) in Zusammenarbeit mit den Schwedischen Staatsbahnen (SJ) betrieben. Nicht zufriedenstellen kann der derzeitige Ersatzfahrplan für die Verbindung aus Richtung Malmö.

Seitens der GVG wurden anfangs slowakische Wagen eingesetzt, seit dem 2. November 2001 verkehren moderne schwedische Schlaf- und Liegewagen. Damit wurde der Komfort für den Bahnkunden erheblich verbessert bzw. diese Verbindung entsprechend attraktiver gestaltet.

Nicht eingehalten werden konnte allerdings bislang der im DB-Kursbuch für das laufende Fahrplanjahr abgedruckte Fahrplan mit der morgendlichen Ankunft des EN 111 in Berlin-Ostbahnhof.

Derzeit gilt für die Euronight-Verbindung »Berlin-Night-Express« folgender Fahrplan:

EN 110

Berlin-Lichtenberg ab 22.42 Uhr
Berlin-Ostbahnhof an 22.53 Uhr

Berlin-Ostbahnhof ab 23.14 Uhr
Malmö Central an 7.59 Uhr

EN 111

Malmö Central ab 21.52 Uhr
Berlin-Schönefeld an 6.10 Uhr

Berlin-Schönefeld ab 6.56 Uhr
Berlin-Lichtenberg an 7.14 Uhr

Die Ankunft in Berlin-Ostbahnhof war für EN 111 um 6.14 Uhr vorgesehen. Speziell für ortsfremde Fahrgäste - es handelt sich schließlich um eine internationale Zugverbindung - sind die nunmehr abweichenden Abfahrts-/Zielbahnhöfe verwirrend.

Unbefriedigend ist auch die lange Standzeit von fahrplanmäßig 46 Minuten in Berlin-Schönefeld. Die direkte Anbindung von Berlin-Ostbahnhof sollte dagegen aufgrund seiner zentralen Lage und der Bedeutung als Umsteigebahnhof im Fern-/Regional- und S-Bahn-Netz gewährleistet sein.

Die GVG teilte auf unsere Anfrage mit, dass die im Vergleich breiteren schwedischen Schlaf- und Liegewagen nur eingeschränkt im DB-Netz eingesetzt werden können. Im vorliegenden Fall ist ein Gleislagefehler im Bereich Rummelsburg/Ostkreuz Ursache für diesen Ersatzfahrplan. Nachts können Zugbegegnungen im kritischen Abschnitt ohne größere Probleme für den Betriebsablauf vermieden werden, bei der morgendlichen Ankunft sei dies aber nicht möglich. Begründet wird dies mit der größeren Zugdichte. Der Geschäftsbereich DB Netz zeigte bislang kein Entgegenkommen bei der Lösung des Problems mit der Begründung, daß schliesslich »normale" Wagen eingesetzt werden könnten.

Die GVG hat angesichts der nunmehr seit vielen Monaten unveränderten Situation mit zahlreichen ergebnislosen Gesprächen das Eisenbahn-Bundesamt eingeschaltet. Leidtragende sind - neben der GVG als Anbieter - einmal mehr unzählige Bahnkunden.

Der falsche Weg bei der Lösung des Problems wären der Ersatz des schwedischen Wagenmaterials bzw. Einschränkungen beim Reisekomfort.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002499>.

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