



Mit MTR Express mischt nun erstmals ein internationaler Eisenbahnbetreiber den schwedischen Fernverkehr mit modernen Zügen auf.

Schweden

Die liberale Schiene fahren

Nach der Liberalisierung des Bahnmarktes 2010 steht Schweden im europäischen Vergleich in der Spitzengruppe. Während bei den Güter-EVU die staatliche Green Cargo fast die Hälfte des Auftragsvolumens an andere verlor, hat sich die Statens Järnvägar (SJ) ganz aus dem regionalen SPV verabschiedet und fokussiert nun den Interregio- und den Fernverkehr.

Im Gegensatz zu Norwegen und Finnland hat sich in Schweden in den letzten 25 Jahren einiges bewegt. Für 2016 beantragten 38 Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) in Schweden Trassen. Davon sind 22 EVU

dem Personenverkehr zuzuordnen. Den Rest bilden Güterunternehmen und die PostNord. Zurzeit belegen rund 4000 Züge täglich das Netz. Was 1988 mit der Aufteilung der staatlichen Bahngesellschaft SJ und der

neuen Trassengesellschaft Banverket begonnen hatte, führte in den Folgejahren zur Bildung einer eigenständigen Sicherheitsbehörde und 1990 zur Ausschreibung von regionalen Verkehrsleistungen. Drei Jahre später folgten die interregionalen Verbindungen und nach weiteren drei Jahren wurde der Frachtmarkt liberalisiert. 2001 folgte schließlich die Aufteilung der SJ in eigenständige Divisionen, die später verselbständigt wurden.

Wo steht Schweden heute?

Sowohl Green Cargo wie auch SJ AB mussten sich in den letzten Jahren einschneidenden Spar- und Personalabbau-Maßnahmen unterziehen, um die jährlichen Betriebsverluste zu minimieren. Während die Liberalisierung im Personenverkehr mit Ausnahme der Regionalverkehre nur schleppend Formen annimmt, hat die Privatisierung im Gütermarkt zwei Bewegungen ausgelöst: Andere Staatsbahnen wie Trenitalia/TX Logistik, CargoNet aus Norwegen, CFL aus Luxemburg und Captrain (SNCF Geodis) etablierten sich schwerpunktmäßig im Intermodalverkehr, während private Unternehmen wie Rush Rail, Hector Rail und TÅGAB



Mit einer Siemens-Lok von Hector Rail betreibt Transdev mit alten Reisewagen ein- bis zweimal tägliche Snälltåget-Verbindungen zwischen Stockholm und Malmö.

FOTOS: P.TRISSI-SERVICES

(Tågåkeriet i Bergslagen AB) sich auf den Holzmarkt, die Papierindustrie und kundenorientierte Dienste fokussieren.

Fernverkehr quo vadis?

Auf den Paradestrecken Stockholm-Göteborg beziehungsweise Malmö versuchen private Unternehmen – wie MTR, Skandinaviska Jernbanor AB mit dem BLÅ TÅGET (Blauer Zug) und Transdev (ehemals Veolia Transport Sweden AB) mit der Marke Snälltåget – der SJ Marktanteile streitig zu machen.

Während Skandinaviska Jernbanor AB 2013 mit der Anmietung von zwei Vectron-Lokomotiven und aufwendigen Renovierungen von Personenwagen einen großen Einstieg in den Passagiermarkt ankündigte, werden heute nur gerade mal fünf Verbindungen pro Woche zwischen Göteborg, Stockholm und Uppsala mit gehobenem Reisekomfort angeboten. Snälltåget ist auf der Relation Stockholm–Malmö als Niedrigpreis-Anbieter ebenfalls ein Nischenanbieter geblieben. Nachteile hier: die um eine Stunde längere Reisezeit und die durch SJ-Überholungen bedingten Seitenstellungen mit entsprechenden Verspätungen.

„Kreative“ Preisrelationen, dreisprachige Buchung

Die von SJ angebotenen Regional-, Intercity- und HGZ-Verbindungen gibt es nur mit Sitzplatz-Reservierungen und zu variablen Preisen. Die Preisspanne reicht dabei bis zum Dreifachen, die erste Klasse liegt bis zu 60 Prozent höher, kann aber je nach Zeitlage und Auslastung auch unter dem Zweite-Klasse-Tarif liegen. Auch können kürzere Verbindungen teurer sein als längere Strecken!

Die privaten Snälltåget wie der BLÅ TÅGET werden auch von der staatlichen SJ angeboten, jedoch mit einem kleinen Preisaufschlag. Da der Internet-Buchungsvorgang bei SJ professioneller und dreisprachig verfügbar ist, kann sich dieser Aufschlag durchaus bezahlt machen.



Die 36 Kompositionen X2000 bestehen aus einem Triebkopf, vier Wagen und je einem Bistro- und Steuerwagen und werden auch als Doppelheiten eingesetzt.

MTR Express – eine neue Herausforderung für SJ?

Die in Hongkong beheimatete MTR Corporation gehört zu den größten Bahnbetreibern weltweit. Im Jahr 2009 hatte MTR den Betrieb und die Instandhaltung der Stockholmer U-Bahn übernommen. MTR Stockholm (MTRS) betreibt heute drei Linien, 100 Haltepunkte, 108 Kilometer Schienennetz und befördert 1,1 Millionen Fahrgäste pro Wochentag.

Mit dem Open-Access-Betreiber MTR Express konkurriert MTR nun mit den SJ-Verbindungen zwischen Göteborg und Stockholm und erhebt damit den Anspruch, sich als modernes EVU auf dem schwedischen Schienenverkehrsmarkt zu etablieren. Mit sechs fabrikneuen, 200 km/h schnellen FLIRT-Kompositionen will MTR bis August 2015 wöchentlich rund 90 Verbindungen aufbauen und sich von den in die Jahre gekommenen X2000-Hochgeschwindigkeitszügen der SJ abheben.

Ob Letzteres gelingt, ist offen; die Businesspassagiere werden der komfortablen 2+1-Bestuhlung der X2000 wohl die Treue halten, da hilft ein freier Gratissitz in einer 2+2-Economy-Bestuhlung in den neuen FLIRT-Erste-Klasse-Abteilen der MTR wenig.

SJ X2000 nimmt am Refit-Programm teil

Die Hochgeschwindigkeitszüge, die etwa die Hälfte ihrer Lebensdauer erreicht haben, werden von ABB neue technische Komponenten wie Stromrichter, Trafos, Transformer und neue Führerstände erhalten. Stadler Rail übernimmt die Demontage der bestehenden Komponenten, die Montage der neuen Ausrüstungen und die statische Inbetriebsetzung der Züge in Schweden. Für die diesbezüglichen Arbeitsvorbereitungen befindet sich ein Teil einer X2000-Komposition zurzeit in der Schweiz. Die X2000 erhalten auch ein neues Fahrgastinformationssystem und werden wesentlich weniger Energie verbrauchen. In einer zweiten Phase plant die SJ ein Refurbishment des Interieurs.

Auch am Markt gibt sich die SJ nicht geschlagen: Sie konnte die Fahrgärtzzahlen allein im März 2015 gegenüber dem Vorjahr auf der Strecke Stockholm–Göteborg um elf Prozent steigern und mit einer optimierten Fahrstrecke auch auf der Strecke Stockholm–Malmö im Nachtzugverkehr sogar um 55 Prozent zulegen. Für Spannung im schwedischen Bahnmarkt ist wohl weiterhin gesorgt.

Von Peider Trippi,
Fachjournalist Schweiz