

Der Nachtzugverkehr der DB Autozug GmbH

Wer in der Schweiz eine Nachtzugreise antritt, tut dies mit grosser Wahrscheinlichkeit mit den City-Night-Line-Zügen der DB Autozug GmbH. Diese bedienen ab Zürich und Basel Ziele in Deutschland, den Niederlanden, Tschechien und Dänemark. Andere Nachtzüge gibt es nur noch wenige: Die hauptsächlich von den ÖBB betriebenen Euro-Night „Wiener Walzer“ und „Zürichsee“ verbinden Zürich mit Wien, Budapest, Graz und Zagreb; erwähnenswert sind auch die Schlafwagen nach Minsk und Moskau, die bis Hannover im DB-Zug Basel – København laufen. Nachtzüge nach Frankreich und Spanien gibt es hingegen seit dem Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2012 nicht mehr; die Verbindungen nach Italien wurden schon vor Jahren eingestellt. Das DB-Angebot hingegen scheint zumindest für die nächsten Jahre gesichert. Bei einem Medienanlass in Zürich gab die DB Autozug im Oktober 2012 einen Einblick in das wirtschaftlich schwierige Geschäft.

Von der DACH Hotelzug AG zur DB Autozug GmbH

Zwischen 1971 und 1995 bestand in Mitteleuropa der internationale Schlafwagenpool „Trans Euro Nacht“ (TEN). 1992 gründeten die damaligen Staatsbahnen aus Deutschland, Österreich und der Schweiz die DACH Hotelzug AG; der Name stand für die drei Länderkürzel D, A und CH. Ziel war es, ein hochwertiges Angebot ausschliesslich mit Schlaf- und Ruhesesselwagen zu schaffen. Der Verzicht auf Liegewagen bewährte sich nicht und wurde bald korrigiert. 1997 verliessen die ÖBB das Gemeinschaftsunternehmen, und dieses wurde zur City Night Line AG (CNL AG) umfirmiert. Im Jahr 2000 stiegen auch die SBB aus.

Anfang 2010 wurde die CNL AG vollständig in die DB Autozug GmbH integriert. Diese hat ihren Sitz in Dortmund; für die Verbindungen ab der Schweiz gibt es in Zürich eine Zweigniederlassung. Die CNL AG wurde liquidiert. Nach wie vor sind aber viele Wagen in der Schweiz immatrikuliert, und ein Teil der Schlaf- und Liegewagenbetreuer mit Dienstort Zürich hat Anstellungsverträge nach Schweizer Recht. Da etliche Züge in Zürich beginnen und enden, ermöglicht dies eine Produktivitätssteigerung, die die höheren Lohnkosten ausgleicht.

Bereits seit Dezember 2007 verwendet die DB Autozug GmbH den Begriff „City Night Line“ als Marke für ihren gesamten Nachtreiseverkehr (ausgenommen die Autoreisezüge); die bis dahin noch verwendeten Begriffe „DB Nachtzug“ und „Urlaubs-Express“ verschwanden beim damaligen Fahrplanwechsel.

Schwieriger Spagat zwischen Kosten und Ertrag

Während im Tagesreiseverkehr Triebzüge immer mehr zum Standard werden, arbeitet DB Autozug weiterhin mit klassischen Wagenzügen, die nach unterschiedlichen Destinationen geflügelt werden. Ab den meisten Ausgangsbahnhöfen verkehren Züge mit je zwei Teilen nach unterschiedlichen Endbahnhöfen. Durch nächtliches Umstellen von Wagen hauptsächlich in Mannheim

und Hannover ist es möglich, relativ viele Direktverbindungen mit wenigen Zügen bedienen zu können, die überdies gut ausgelastet sind. Nachteile dieses Betriebskonzepts sind die relativ hohen Produktionskosten und gewisse Komforteinbussen für die Fahrgäste.

Grundsätzlich sollten alle CNL-Züge einen Speisewagen aufweisen, was aber nicht immer gewährleistet werden kann. 2012 gab es mit einem Teil der Wagen unerwartete technische Probleme. Da darüber hinaus einige DB-Autozug-Speisewagen an DB Fernverkehr vermietet waren, kam es auf dem CNL-Netz zu Ausfällen. Ein leidiges Thema, das beliebtes Objekt von Sparübungen, ist das Frühstück, das seit einigen Jahren in einer Kartonschachtel gereicht wird. Selbst die Reisenden in den De-Luxe-Abteilen werden mit pampigen Toastbrotchen bedient, die sich mit je einer Scheibe Aufschnitt und Käse nicht eben üppig belegen lassen. Die Zeiten, in denen knusprige, noch warme Brötchen serviert wurden, sind vorbei. Bei der DB Autozug kennt man das Problem und arbeitet an einer besseren Lösung.

Immer mehr Internet-Buchungen

Die CNL-Fahrkarten werden in Deutschland bereits zu 40 Prozent über das Internet verkauft; in der Schweiz liegt dieser Anteil erst bei 25 Prozent. Über die SBB-Website wie auch an SBB-Schaltern können nur Globalpreis-Fahrkarten gekauft werden, während bei der DB Reisende, die bereits eine Fahrkarte besitzen, auch nur die Platzreservierung mit dem Zuschlag beziehen können. Auch die Preise sind oft nicht einheitlich; vergleichen lohnt sich.

Der Zustieg in die Liege- und Schlafwagen ohne Fahrkarte und Reservierung ist nach wie vor möglich, wenn auch nicht zu empfehlen. Die Schlafwagenschaffner können die Fahrkarten direkt verkaufen, sofern Plätze verfügbar sind. Da Buchungen am

Schalter oder online bis eine Stunde vor Zugsabfahrt möglich sind, muss der Schaffner an einem in jedem Zug vorhandenen Terminal die Belegung überprüfen, auch wenn nach seiner Belegungsliste noch freie Plätze vorhanden sind.

Das preiswerteste Angebot im Sitzwagen wird vorwiegend von Rucksacktouristen genutzt; auch im Liegewagen dominieren die Touristen. Das hochwertige Angebot im Schlafwagen ist dank einer treuen Stammkundschaft von Geschäfts- und Freizeitreisenden das ganze Jahr über gut ausgelastet; die Betten sind meist als erstes ausgebucht. Aus der Schweiz wird ein besonders hoher Anteil an Schlafwagenkunden registriert.

Weniger Autoreisezüge

Neben den CNL-Zügen betreibt die DB Autozug GmbH innerhalb Deutschlands fünf Nachtverbindungen ausschliesslich für Reisende mit Auto oder Motorrad. Darüber hinaus werden, mit saisonalen Einschränkungen, ab Deutschland Züge nach Alessandria, Bozen, Innsbruck, Narbonne, Schwarzach-St. Veit und Villach geführt. Zum Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2012 wurde das internationale Angebot mit dem Wegfall der Züge ab Berlin deutlich reduziert. Etwa die Hälfte aller Fahrgäste in den Autoreisezügen stammt aus Deutschland, 13 bis 15 Prozent aus der Schweiz. Auf der Verbindung Lörrach – Hamburg sind 40 Prozent der Reisenden Schweizer; weiter stellen Skandinavier und Niederländer auf der Durchreise in den Süden einen hohen Anteil.

Bei den Autoreisezügen ist das Internet mit 60 Prozent der Buchungen bereits zum Hauptvertriebskanal avanciert. Weitere 15 bis 20 Prozent der Fahrten werden über das Call Center der DB reserviert. Das bisherige Preissystem mit vier Tarifstufen wird im Winter 2012/2013 durch ein flexibles Preissystem mit tagesaktuellen Preisen abgelöst. Das günstigste innerdeutsche Angebot kostet 99 Euro (ein Platz im Liegewagen inklusive Auto- oder Motorradtransport).

Ungewisse Zukunft

Die DB Autozug muss ihre Leistungen vollständig eigenwirtschaftlich erbringen. Während die Einnahmen die Kosten für den laufenden Betrieb decken, sind Ersatzbeschaffungen schwierig umzusetzen. Vor allem bei den Liege- und Sitzwagen ist die Flotte überaltert; ein Ersatz der wenig beliebten Ruhesessel-Wagen wird derzeit diskutiert. Bei den Schlafwagen sieht es besser aus: Die ältesten eingesetzten Wagen sind etwa 25 Jahre alt, die Doppelstockwagen gut 15 Jahre, die einstöckigen „Comfortline“-Wagen weniger als zehn Jahre.

Bei den klassischen CNL-Nachtzügen dürfte sich das Netz in den nächsten Jahren nur unwesentlich verändern. Gerne würde man Verbindungen nach London anbieten, was aber wegen der enormen betrieblichen Anforderungen und der hohen Trassenpreise nicht realistisch ist. Konkurrenz durch private Anbieter droht der DB Autozug angesichts der bescheidenen Renditeaussichten kaum. 2009 scheiterte der Versuch eines

DB Autozug in Zahlen

Die DB Autozug GmbH, eine hundertprozentige Tochter der DB Fernverkehr AG, beförderte 2011 mit 1100 Mitarbeitern 4,6 Millionen Reisende, die 1,5 Milliarden Personenkilometer zurücklegten, und 1,2 Millionen Strassenfahrzeuge (inklusive Sylt-Shuttle).

Die City-Night-Line-Züge verkehren im Fahrplan 2012 auf 17 Verbindungen in acht Ländern (Deutschland, Dänemark, Frankreich, Italien, Niederlande, Österreich, Schweiz, Tschechien). Der Rollmaterialbestand im Überblick:

- 56 Schlafwagen (davon 25 doppelstöckige)
- 97 Liegewagen (davon 15 mit Fahrradabteil)
- 25 Sitzwagen (davon 20 mit Fahrradabteil)
- 21 Ruhesesselwagen (Sleeperette)
- 9 Speisewagen

Die Wagen des Autoreisezugverkehrs sind in dieser Liste nicht berücksichtigt. (db/mr)



ARZ 13371 Hamburg – Narbonne, gezogen von der 115 336, bei Kreiensen auf der Strecke Hannover – Göttingen (Foto: J. Hörstel, 3. April 2009).

privaten Anbieters, eine Nachtzugverbindung von Stuttgart nach Berlin aufzuziehen, kläglich.

2012 hat DB Autozug 18 gebrauchte Autotransportwagen aus Österreich beschafft. Weitere Investitionen lässt das Budget derzeit kaum zu. Während derzeit alle Autotransportwagen für 160 km/h zugelassen sind, ist denkbar, dass man künftig bei eventuellen Neubeschaffungen eine Reduktion der Geschwindigkeit auf 120 km/h in Kauf nimmt, womit sich Standard-Güterzugsdrehgestelle verwenden liessen. Andererseits wären geschlossene Autotransportwagen vorteilhaft, um Diebstähle zu verhindern.

Wünschbare Angebotserweiterungen im Autoreisezug-Verkehr in Richtung Südeuropa scheitern unter anderem an den in Italien und Frankreich signifikant höheren Trassenpreisen.

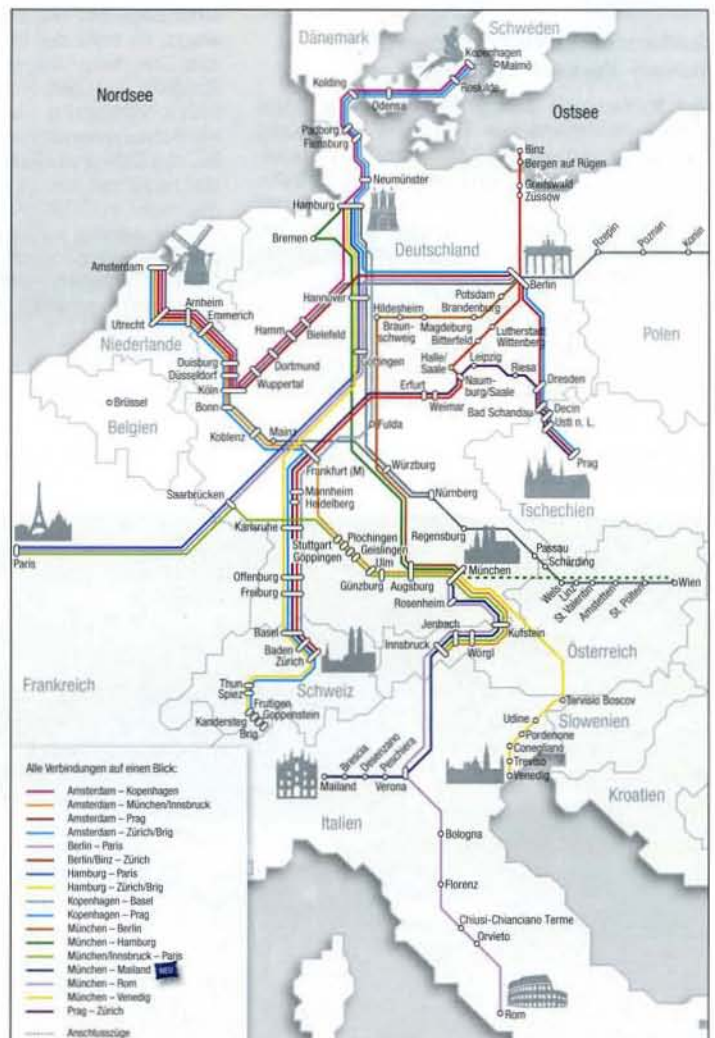
Schifffahrt und Inselverkehr

Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass DB Autozug auch den Sylt-Shuttle zwischen

dem Festland und der Insel Sylt betreibt. Jährlich werden dort mit mehr als 13 000 Zugsfahrten um die 440 000 Fahrzeuge über den Hindenburgdamm befördert.

Zudem obliegt DB Autozug der Betrieb des Fährverkehrs nach Wangerooge sowie der drei Kilometer langen meterspurigen Inselbahn. Die Fährschiffe sind jedoch nicht im Besitz der DB Autozug. (lüt/mr)

Das DB-Nachtzugnetz 2013 umfasst 17 Verbindungen; neu hinzugekommen ist zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 die Relation München – Milano. Nicht eingezeichnet sind die Autoreisezüge (Zeichnung: DB).



Vorübergehend gekürzte DB-Nachtzüge nach Italien

Seit 1. Januar 2013 dürfen in Italien nur noch Züge mit seitenselektiver Türfreigabe verkehren. Die DB Autozug ist hiervon stark betroffen, erfüllt doch das eingesetzte Rollmaterial diese Forderung zum grossen Teil nicht. Die seitenselektive Türfreigabe über die 18polige UIC-Leitung ist nicht international standardisiert; die FS wenden eine andere Lösung an als DB, ÖBB und SBB. Somit drohte den DB-Nachtzügen nach Italien die Stilllegung zum 31. Dezember 2012.

Bis wenige Tage vor dem Jahreswechsel war unklar, ob die Züge fahren können oder nicht, und Buchungen waren nicht möglich. Mehrere DB-Vertreter rangen in langen Verhandlungen mit „Rom“ um eine Kompromisslösung. In Italien teilte man die Meinung der DB, dass bei Nachtzügen die seitenselektive Türfreigabe angesichts der wenigen Halte nicht derart relevant ist wie bei anderen Verkehren, nicht uneingeschränkt. Schliesslich einigte man sich darauf, dass bis auf weiteres jeder Wagen mit einer zusätzlichen Aufsichtsperson besetzt werden muss!

Als direkte Folge dieser Vorgabe hat DB Autozug den Zug München – Roma drastisch gekürzt: Er besteht seit Anfang Januar statt aus acht noch aus drei Wagen. Die neue Wagengruppe nach Milano wurde von drei auf zwei Wagen gekürzt. Bei allen Beteiligten war die Erleichterung indes gross, den Verkehr nicht gleich ganz einstellen zu müssen. Bei Redaktionsschluss dieser Ausgabe zeigte sich Axel Hennighausen, Leiter City Night Line bei DB Autozug, optimistisch und ging davon aus, dass man sich „in absehbarer Zeit“ auf ein weniger personalintensives Betriebsfahren einigen und die Züge wieder in der geplanten Länge werde führen können. (mr)