

VERKEHR

Zug nach Nirgendwo

Familien und Motorradbesitzer fahren gern mit dem Autoreisezug nach Süden. Doch weil das Angebot Verlust macht, erwägt die Bahn, den Service einzustellen.

Wer sich auf einer Party als Schlafwagenschaffner zu erkennen gibt, muss damit rechnen, dass sein Gegenüber mit einem blöden Witz antwortet – oder mit einem gelangweilten Gähnen. Nicht so bei Joachim Holstein. Wenn der 52-jährige Zugbegleiter von seiner Arbeit erzählt, klingt es eher nach Freiheit und Abenteuer.

Früher mal musste er einen Waggon bei Minustemperaturen von innen enteisen, inklusive der gefrorenen Getränkeflaschen. Dann knallten eine Zeitlang reihenweise während der Fahrt Autoheckscheiben weg, wenn die Fahrzeuge zu schnell befördert wurden. Die Autozugreisenden freilich sind ihm die liebsten Gäste, weil sie so ein „angenehmes Publikum“ sind, wie er findet.

Doch wie lange er dieses Publikum noch betreuen darf, ist ungewiss. Derzeit rollen Nacht für Nacht Autoreisezüge von Hamburg nach Lörrach oder von Berlin nach München; wer will, kann auch nach Bozen, Alessandria, Wien oder Narbonne reisen.

Weil aber das Geschäft (Bahn-Slogan: „Wir machen Strecke – Sie machen Urlaub“) seit langem rote Zahlen schreibt, will der Konzernvorstand jetzt reagieren. Ab Mai nächsten Jahres starten keine Autoreisezüge mehr von Berlin – die Hauptstadt ist damit komplett vom Autozugnetz abgekoppelt. Und längst geht es im Hintergrund um die Existenzfrage des gesamten Angebots. Stellt die Bahn ihr Angebot ein, würde sie einem Trend folgen: Großbritannien, Belgien, Spanien, Portugal – dort haben die Konzerne den Service bereits vor vielen Jahren abgeschafft.

Der Fahrer döst im Liegewagen, das Auto reist im Transportanhänger mit, so lautet das vermeintlich stressfreie und umweltfreundliche Geschäftsprinzip. Doch wirklich Geld verdient hat die Deutsche Bahn mit ihren Autoreisezügen nie. Nun wird die Zukunftsfrage akut; die Auto-transportwagen sind mittlerweile so alt, dass sie nach und nach ihre Betriebsgenehmigungen verlieren. Neue zu kaufen ist schwierig. „Die Wagen werden gar nicht mehr hergestellt, man müsste



Transportwaggon im Bahnhof Hamburg-Altona

eine Sonderanfertigung bestellen“, sagt ein Bahn-Manager, der anonym bleiben möchte.

Doch das würde sich kaum rechnen. Auf einen Euro Umsatz kommen schon heute rund 1,40 Euro Kosten im Autoreiseverkehr – trotz happiger Preise von manchmal mehr als tausend Euro für die Beförderung eines Autos und die Schlafplätze für eine Familie. Die Auslastung der Züge ist meist mager, in der Hochsaison liegt sie bei knapp über

60 Prozent, in den restlichen Monaten bei rund 30 Prozent.

Neun Monate im Jahr könnte man die Transportwaggons gleich ganz auf dem Abstellgleis parken. Dann rollen nach Mitternacht Geisterzüge durch Deutschland. „In den drei Sommermonaten reist die Hälfte aller Autoreisezug-Kunden“, sagt der Bahn-Mann.

Die Fahrpreise sind saftig, entsprechend überschaubar ist die Klientel. Neben Oldtimer-Besitzern, die ihr Auto schonen möchten, sind es Motorradfahrer, Senioren oder Familienväter, die keinen Stress auf der Autobahn haben wollen. Für die große Masse der Reisenden sind Billigflieger oft die bessere Wahl: Meist ist es günstiger, in die Ferien zu fliegen und vor Ort einen Wagen zu mieten.

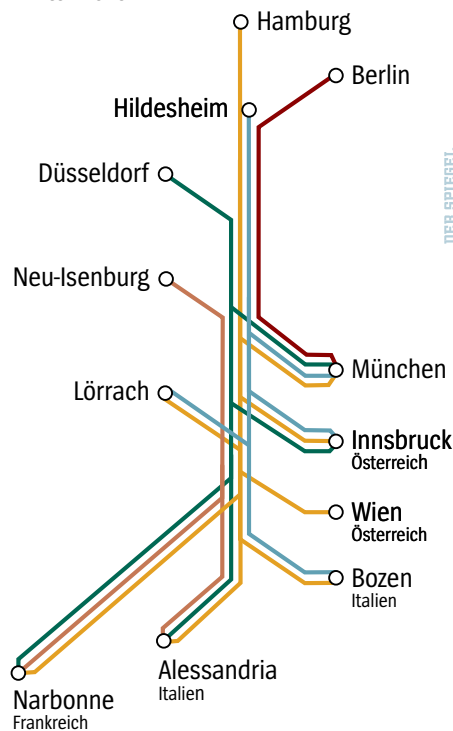
Nicht nur die Autoreisezüge sind unrentabel, auch das klassische Nachtzuggeschäft macht Verlust. Auch von Qualitätsproblemen spricht der Bahn-Manager. Das Rangieren mit verschiedenen Zugteilen reiße die Fahrgäste manchmal aus dem Schlaf, nicht alle Wagen seien zeitgemäß ausgestattet. Laufen ihre Genehmigungen aus, stellen sich wohl bald ähnliche Fragen wie im Autoreiseverkehr: Neuanschaffung oder Einstellung? Prophylaktisch schwärmt die Bahn schon mal von ganz gewöhnlichen ICE-Zügen, die nachts durch Deutschland rollen.

Für Nachtschaffner Holstein wäre das ein Verlust. Mit den Zügen, so glaubt er, ginge auch ein Stück Reisekomfort verloren: „Wer einmal nachts gut bei uns geschlafen hat und am nächsten Morgen mitten in der Stadt ankommt“, schwärmt er, „will sich nicht mehr bei einer Billigfluglinie in den Sitz pressen.“

MARTIN U. MÜLLER

Strecken der Autoreisezüge

Winter 2013



DER SPIEGEL