



Gelegentlich wird die passende ÖBB-Werbelok 1116 195 «nightjet» vorgespannt, speziell zu Medienanlässen. Dem Einsatz vor dem NJ 446 am 1. Juli 2020 ging aber kein besonderes Ereignis voraus. Hier unter dem Sämtis bei Hohenems auf der Fahrt nach Bregenz.

eine tägliche und direkte Anbindung mit Nachtzügen von Zürich in die Westschweiz (Bern, Lausanne und Genf) geplant.

Künftige Nightjet-Verbindungen im Rahmen von «TEE 2.0»

Eine weitere Absichtserklärung wurde am 8. Dezember 2020 von den Unternehmensspitzen der DB, ÖBB, SBB und SNCF mit Unterstützung der Politik in Berlin unterzeichnet. Die Absichtserklärung basiert auf den Plänen des deutschen Verkehrsministeriums zur Ausbildung für ein neues Netz von Trans-Europ-Express-Zügen «TEE 2.0» samt Nachtzugsverkehren. Die Verkehrsaufnahmen mit dem Fahrplanjahr 2022 sind ebenso Bestandteil dieser Vereinbarung wie die in zwei Jahren beabsichtigte Verkehrsaufnahme von Nachtzügen Wien/

Berlin–Brüssel/Paris. Ende 2024 folgt dann die Verbindung Zürich–Barcelona. Ab Dezember 2022 kommt die geplante Verbindung Zürich–Rom.

Die Vereinbarung benennt keine Verkehre in Richtung Skandinavien, für welche die ÖBB ebenfalls eingebunden werden. Ein derartiges Verkehrsangebot ist noch nicht beschlossen und hängt wesentlich von der Verfügbarkeit adäquaten Rollmaterials ab.

Der Fuhrpark

Die ÖBB griffen zur Abwicklung ihres Nachtzugsverkehrs einerseits auf eigenes Rollmaterial zurück, andererseits wurde die Schaffung des Zusatzverkehrs mit Deutschland insbesondere durch die Übernahme der Schlaf- und Liegewagen durch die DB ermöglicht. Die Wagen erfuhren eine opti-

sche Aufarbeitung, bei den zugekauften Fahrzeugen wurden in den eigenen Werkstätten ebenfalls verschiedene Anpassungen vorgenommen.

Der ÖBB-Nightjet-Fuhrpark besteht aus neun verschiedenen Wagentypen. Für die neuen Verkehre im Fahrplanjahr 2022 griff man auf gemietetes Material zurück. Dabei sind aber alle Typen nicht im gesamten Netz frei einsetzbar. Spezielle Erfordernisse für die Nachbarstaaten, insbesondere für Italien, schränken die freie Verfügbarkeit des Fuhrparks ein. In Italien sind daher nur jene Fahrzeuge zugelassen, die über eine seitenselektive Türsteuerung verfügen. Einschränkungen gelten auch für die Doppelstock-Schlafwagen, die durch ihr Fahrzeugprofil nicht auf der Semmeringstrecke eingesetzt werden können.

Aus den eigenen Beständen stammen die Liegewagen Bcmz 59-90 (29 Fahrzeuge), Bcmz 59-91.100 (10) und Bcmz 59-91.200 (20), die Doppelstock-Schlafwagen WLBmz 76-94.200 (5, derzeit 4) und WLABmz 76-94.300 (5) und die Sitzwagen Bmz 21-91.100 (41 von 92), Bmz 29-91.500 (12) und Bbmz 28-91.100 (12). Des Weiteren wird der Bestand um 22 neue Liegewagen Bcmz 59-91.300 ergänzt, die durch Umgestaltung aus Bmz 21-91.100 entstehen.

Die Liegewagen Bbcmz 59-91.300 (15) und die WLABmz 72-90.0 (42) sind Wagen von der DB, die zunächst im Lackierungsschema der DB mit entsprechenden Anschriften im Einsatz standen und in weiterer Folge dem neuen Erscheinungsbild angepasst wurden. Für den Transport von Autos wird auf die vorhandene Flotte der DDm 98-70 zurückgegriffen, wobei diese Nachtzüge nur mehr eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h gestatten.



Reisen wie in alten Zeiten mit dem Auto im Gepäck beim NJ 421 am 26. August 2017.