



Fotos: Absolute Touring

Kaffee, Kojen, Kilometer

„Kleine Flotten“ haben oft nicht mehr als 30 Fahrzeuge. Was aber, wenn jedes dieser 30 Fahrzeuge knapp 14 Meter misst? Das schauen wir uns an: Willkommen im Nightliner!

Bis zu eine Million Euro kostet ein nach Wunsch ausgestatteter Nightliner, den es auch in Farbe geben würde.

Es ist kurz nach Mitternacht, irgendwo hinter einer Mehrzweckhalle am Stadtrand. Der Parkplatz liegt im Halbdunkel: kein Stimmengewirr, kein Applaus mehr, keine Gitarrenriffs. Stattdessen: das leise Zischen einer Druckluftanlage, das gedämpfte Brummen eines Motors.

Ein Bus setzt sich in Bewegung. Drinnen sind Menschen, die kurz zuvor auf einer Bühne standen. Für sie ist der Tag vorbei. Für andere beginnt jetzt die Arbeit. Nightliner sind rollende Hotels und Aufenthaltsräume. Sie verbinden Städte, Länder, Auftrittsorte – und zwei Welten: die sichtbare des Showgeschäfts und die unsichtbare dahinter. Wer nachts an ihnen vorbeifährt, sieht meist nur einen großen Bus mit dunklen Scheiben. Was darin passiert, bleibt verborgen.

Rollende Luxushotels

Die Firma, die diesen Nightliner gebaut und auf Tour geschickt hat, kennt diese Welt seit vielen Jahren. Sie rüstet Reisebusse zu mobilen Wohn- und Arbeitsräumen um – und bringt sie selbst auf die Straße. Umbau, Wartung, Logistik, Fahrdienst: alles aus einer Hand. Der Inhaber und Gründer von Absolute Touring, Marco Zaccaria, stellt sein Unternehmen vor, das mit 30 Fahrzeugen zu den Top-3-Anbietern gehört. Marktführer ist „Beat The Street“ aus Österreich. Die Firma hat in Europa und den USA 176 Busse im Einsatz.

Die Geschichte von Absolute Touring reicht indirekt bis in die 90er-Jahre zurück. Damals arbeitete Zaccaria in der Entertainment-Branche. 1999 schaffte das damalige Unternehmen, das eigene Tourneen organisierte, einen Bus an, um die Künstler von A nach B zu bringen. Als Zaccaria ausstieg, übernahm er dieses Fahrzeug „in völliger Unkenntnis davon, was mich erwartet“ und machte sich im Nightliner-Geschäft selbstständig. Über die Jahre wuchs das Unternehmen kontinuierlich. In der Hochsaison sind rund 80 Mitarbeiter beschäftigt, die dafür sorgen, „dass unsere 30 Busse auf der Straße sind.“

Zaccaria verfolgt dabei die Philosophie, immer alles in einer Hand zu haben. „Warum sollten wir für den Aus- oder Umbau eine andere Firma bezahlen? Lieber selbst machen!“ Neben einer Werkstatt verfügt Absolute Touring deshalb auch über eine eigene Tischlerei, Sattlerei sowie umfassende Kapazitäten für den Aus- und Umbau der Fahrzeuge. Weitere Mitarbeiter sind in Planung und Verwaltung tätig oder arbeiten als Fahrer im Tour-service. Für Zaccaria steht dabei das „große Ganze“ im Mittelpunkt – getragen vom Team, das sämtliche Kompetenzen bündelt.

300.000 Euro für den Umbau

Ein neuer Reisebus kostet 500.000 Euro, ein gebrauchtes Modell etwa die Hälfte. Für einen kompletten Umbau

zum Nightliner werden nochmals 300.000 Euro fällig, bei besonders aufwändigen Ideen und Wünschen auch mal 400.000 Euro. Dann stehen da nicht mehr Setra- oder Van-Hool-Busse, sondern eine Flotte mit klangvollen Namen wie Highdeck XL, Doubledeck XL und Superhighdeck XL und sind für die nächsten zehn Jahre einsatzbereit.

Zaccaria erklärt: „Der Doubledeck XL hat zwischen 12 und 18 Kojen, optional mit einer Star-Lounge. Das sind die Flaggschiffe unserer Flotte. Diese luxuriösen XL-Doppeldecker bieten Bands und Künstlern auf Tournee in Europa höchsten Komfort. Die Ausstattung: WLAN, Klimaanlage, Beleuchtungskonzept, GPS, Heizung, Küche, Lounge, Mediabox, Parkplatz-Klimaanlage, Standheizung, Premium-Soundsystem, TV und WC. Der Highdeck XL hat zehn bis zwölf Schlafplätze und ein voll ausgestattetes Passagierdeck. Der Superhighdeck XL bietet neben einem herausragenden Komfort einen großen Laderaum. Das durchgehende Deck von der Front bis zur Heckscheibe bietet viel Platz. Die Ausstattung ist jeweils identisch.“

Die Kundschaft ist gleichermaßen national wie international. Seit der Gründung hat sich der Nightliner-Markt stark gewandelt. Es sind heute hochspezialisierte Unternehmen mit umfassend umgebauten Bussen. „Früher wurden zwei Sofas reingestellt, Betten und ein Fernseher, fertig war der Tourneebus.“ Vom ursprünglichen



1



2



3



4

1 Wohnzimmer gibt es nicht nur zu Hause. **2** Und auch in der Küche eines Nightliners ist alles drin und dran, um Mahlzeiten zubereiten zu können. **3** Wer drauf besteht, bekommt neben einem Zusatz-Klo auch einen Jacuzzi – die Wünsche sind vielfältig und oft umsetzbar. **4** Luxuriös: Bis zu 18 Personen können im Nightliner reisen und schlafen.

Reisebus bleiben heute im Grunde nur Chassis und äußere Erscheinung; der Innenraum wird neu konzipiert.

Auch Komfort und technische Standards haben sich massiv verändert. Unterbrechungsfreie Stromversorgung, Internet, vollautomatische Kaffeemaschinen, Gastronomiekühlschränke oder Standklimaanlagen waren in den 2000er-Jahren noch keine Selbstverständlichkeit. Heutige Nightliner sind technisch und funktional auf einem ganz anderen Niveau. Am Umbau auf dem Firmengelände von Absolute Touring in Willich bei Krefeld sind zahlreiche Gewerke beteiligt: Mechaniker – insbesondere für Schweißarbeiten und Innenraumanpassungen –, Tischler, Sattler, Fliesenleger, Elektriker sowie Sanitärfachleute. Der Innenraum wird vollständig neu aufgebaut.

Ein solcher Umbau kann bis zu sechs Monate dauern. Über Layout, Materialien und Farben entscheiden Verkaufsteam, Innendesigner und Geschäftsleitung gemeinsam. Dabei spielen aktuelle Designtrends eine wichtige Rolle – vergleichbar mit Entwicklungen in der Hotellerie. Unterschätzt werden laut Zaccaria häufig Details wie große Kühlschränke oder geräumige Bäder. Außergewöhnliche Wünsche sind ebenfalls keine Seltenheit: So wurde bei einem Branchenkollegen für einen sehr bekann-

ten Künstler sogar einmal ein Jacuzzi in einen Bus eingebaut.

Stresssituationen oder Konflikte auf einer Tour bleiben in der Regel im Hintergrund und werden selten öffentlich sichtbar. Zwar gibt es immer mal wieder prominente Fälle von Tourneeabbrüchen, über die auch in den Medien berichtet wird – die tatsächlichen Gründe werden jedoch häufig nur hinter vorgehaltener Hand genannt. Die finanziellen Folgen einer abgesagten oder abgebrochenen Tour sind enorm. Deshalb kommt ein solcher Schritt meist nur bei sehr großen und entsprechend hoch versicherten Produktionen infrage – und gerade diese versuchen in der Regel alles, um einen Abbruch zu vermeiden.

Moses Pelham: Klassenfahrt

Viel häufiger als Konflikte steht auf einer Tour allerdings der Spaß im Vordergrund. Moses Pelham verglich das Reisen mit einem Nightliner mal mit einer Klassenfahrt. Leider gelangen lustige Begebenheiten genauso selten an die Öffentlichkeit wie Konflikte. Eine Anekdote hat Marco Zaccaria dennoch parat: „Ein Musiker wollte nur mal kurz raus, aber die 45-Minuten-Pause des Fahrers ging dem Ende zu. Wer den Bus in einer solchen Situation verlässt, muss zwingend Bescheid geben oder seinen Tournee-

pass hinterlegen. Der Musiker sah noch die Rücklichter des Busses – und stand in Unterhose und T-Shirt auf dem Parkplatz. Sein Fehlen wurde erst Stunden später bemerkt (der Bus ist groß). Er kam per Anhalter zur nächsten Halle. Bekleidet mit einer Jogginghose, die er von einem hilfsbereiten Trucker erhalten hatte, T-Shirt und Flipflops. Das war noch in Zeiten vor mobilem Internet. Er musste erst einmal herausfinden, in welche Stadt er gelangen musste.“

Ein verbreitetes Missverständnis über Nightliner besteht darin, dass viele Menschen glauben, die Busse gehörten den Künstlern. In den USA kommt das gelegentlich vor. In Europa hingegen handelt es sich überwiegend um ein Mietgeschäft, bei dem die Fahrzeuge je nach Bedarf angepasst werden. Erstinutzer reagieren oft mit ganz banalen Fragen – etwa, ob sie ihre Bettwäsche mitbringen müssen.

Für die Fahrer dieser Eine-Million-Euro-Vehikel gelten indes besondere Anforderungen: Neben der klassischen Fahrerqualifikation brauchen sie Geduld, technisches Wissen über die umfangreichen Zusatzeinrichtungen, Englischkenntnisse, gute Orientierung, Sinn für Ordnung und Sauberkeit sowie ein hohes Maß an Selbstorganisation – so wie es der zweite Geschäftsführer, Johannes Kreiskott, mitgebracht hat.

Wie lange fährst Du Nightliner?

Johannes Kreiskott: Vor zehn Jahren habe ich meine erste Tour begonnen. Ich erinnere mich an die erste Fahrt mit dem Doppeldecker durch die Nacht und die verblüfften Blicke der Kundschaft, als ich erzählte, dass das meine erste Tour ist.

Wie sieht Dein Arbeitstag aus?

J. Kreiskott: Man hat einen sich wiederholenden Ablauf und steht nachts, meist gegen Mitternacht, auf, geht nochmal ins Backstage, um sich frisch zu machen, und vielleicht noch einen Aftershow-Snack zum Frühstück abzustauben. Dann fragt man auch mal, wie die Show war, und hält ein Pläuschchen. Anschließend geht es wieder in den Bus, im Fahrerbereich klar Schiff machen, mal

durch den Kundenbereich gehen, Müll leeren, schauen, dass alles gemütlich und wohl temperiert ist. Dann treffen Band und Crew im Nightliner ein, die seit der Show abgebaut, Truck oder Trailer geladen haben, danach geduscht, gesnackt und vielleicht noch etwas getrunken haben. Zum vereinbarten Buscall sollten sich alle im Gefährt versammeln und dann ist Abfahrt. Davor hat der Fahrer noch die Abfahrtskontrolle zu erledigen, das heißt, den technischen Zustand des Fahrzeuges zu checken: Reifen, Beleuchtung, Ölstand und solche Dinge.

Wenn man vom Tourmanager das Go bekommt, geht es los. Die Fahrten können von 50 km bis zu 2.000 km (mit drei Fahrern) sein. Das ist je nach Tour unterschiedlich.

Die Fahrtzeitunterbrechungen plant man sich in der Nacht so, dass man direkt an einer Tankstelle steht, wo man auch tanken kann und die Kunden sich etwas zu essen oder zu trinken kaufen können. Man nutzt die Zeit für einen Kaffee, einen kurzen Power-Nap oder einen kleinen Spaziergang über den Parkplatz.

Wenn man an der neuen Location angekommen ist, wird das Fahrzeug an den Strom gesteckt. Anschließend macht man einen kleinen Rundgang um den Bus, um zu schauen, ob alles in Ordnung ist. Dann legt man sich entweder nochmal hin oder geht direkt zum Frühstücksbuffet, was ja eher ein Snack nach der Fahrt ist. Man spricht mit den Fahrgästen, fragt den Tourmanager schon mal, ob man heute irgendetwas beachten muss, und

Anzeige

go-e

GERMAN
DESIGN
AWARD
WINNER
2026DESIGN
AWARD
2025**E-AUTO-FLOTTE SMART LADEN
& RECHTSSICHER ABRECHNEN****go-e Charger
PRO CABLE 11 kW**

- Skalierbar durch schnelle Installation an jedem Standort (IP66) sowie einfache Einrichtung.
- Integration in andere externe Systeme über WLAN, LTE, LAN sowie offene Schnittstellen.

**Made in Austria | www.go-e.com**App-
SteuerungMID
konformEichrechts-
konform*Last-
management

LAN



Photovoltaik

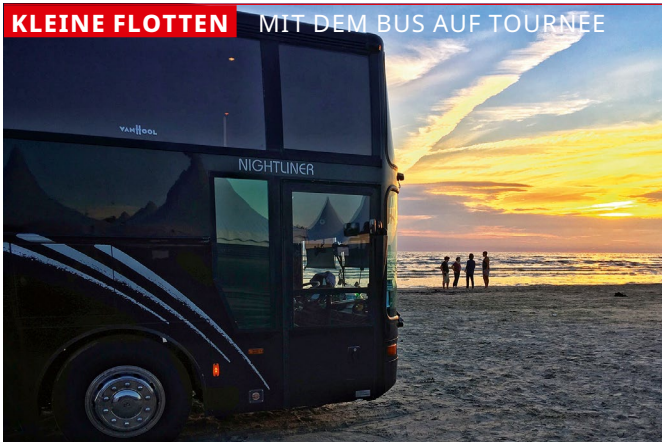


RFID

V2X
ready

API

*mess- und eichrechtskonforme Version go-e Charger PRO CABLE ME 11 kW



Unvergesslich bleibt für Johannes Kreiskott der Trip nach Lettland, inklusive Strandfahrt mit dem Nightliner.



Johannes Kreiskott ist auch mal „Papa und Psychologe“. Zehn-Wochen-Touren können zusammenschweißen.

dann kommt die Innenreinigung. Danach verbringt man Zeit in der Umgebung, erledigt Einkäufe, vielleicht auch Wäsche waschen etc. Tagsüber schläft man den ersten Teil seiner Ruhezeit, bereitet die Route für die kommende Nacht vor, um auf Wetter etc. reagieren zu können. Beim Abendessen spricht man üblicherweise nochmal mit dem Tourmanager und erklärt ihm die Besonderheiten der Fahrt in der kommenden Nacht. Weiterhin bekommt man meistens den ‚Bus-Stock‘, also die Bordvorräte, die vom Cateringdienstleister vor Ort gestellt werden, bevor man sich wieder schlafen legt und der ganze Ablauf mit dem Klingeln des Weckers wieder von vorne beginnt.

Gibt es eine Geschichte, die den Job besonders gut beschreibt?

J. Kreiskott: Es gibt unzählige Touren mit unzähligen Geschichten. Aber was den Job am besten beschreibt: Man verliert völlig den Bezug zur Außenwelt, wenn man als Tourneebusfahrer unterwegs ist. Man hat einen entgegengesetzten Tagesablauf zum Rest der Reisegruppe und zu Verwandten und Freunden. Man verliert den Überblick über Wochentage und lebt mit der Band in einer eigenen Blase, die sich ‚Tourneebus‘ nennt.

Was war die längste oder anstrengendste Tour, die du gefahren bist?

J. Kreiskott: Die längste ist nicht immer die anstrengendste Tour. Die längste Tour ging zehn Wochen, war aber bei weitem nicht die anstrengendste. Es steht und fällt mit dem Kontakt zur Band und dem Umgang

miteinander. Wenn man mit Menschen nicht warm wird, zieht sich ein Trip gefühlt ins Unendliche. Eine zehnwöchige Tour kann aber auch schnell vorbei sein und dann vermisst die Gäste sofort nach dem sogenannten Drop-off am Ende der Tour.

Gibt es Länder oder Strecken, die du besonders gerne fährst?

J. Kreiskott: Jedes Land und jede Strecke hat seine Sonnen- und seine Schattenseiten. Aber vieles ist nicht immer so, wie man es sich vorstellt. So gibt es die besten Autobahnen in Polen und Rumänien, die freundlichsten Menschen meist in Skandinavien. In Spanien kann ein plötzlicher Wintereinbruch einen überraschen und man fährt mit der Fähre nach Dänemark, dem Sonnenaufgang entgegen. Man darf nicht vergessen: Da man mit dem Nightliner meist nachts unterwegs ist, sieht man gar nicht so viel, wie man meint. Es ist ja dunkel.

Welche Eigenschaften sollte man unbedingt mitbringen, um diesen Job gut zu machen?

J. Kreiskott: Ein ruhiges Gemüt hilft ungemein. Weiterhin sollte man auch mal fünfere gerade sein lassen. Ein leichter Schlaf wäre aufgrund der ständigen Bewegung tagsüber im Bus ein Problem. In jedem Fall muss man gut mit Menschen umgehen können, denn man ist nicht nur Busfahrer, Reinigungskraft, Routenplaner und Fremdenführer, sondern auch mal ‚Papa‘ oder ‚Psychologe‘.

Dein unvergesslichster Moment?

J. Kreiskott: Es gibt Momente, an die

man sich erinnert. In Berlin stand DJ Bobo hinter mir im Catering. In Hamburg war Udo Lindenberg auf einer After-Show-Party im Backstage, auf einem Festival die Toten Hosen oder Green Day, woanders Guns N' Roses. Am Ende sind wir aber alle gleich. Und das ist etwas, was das Tourleben schnell lehrt. Jeder hat die gleichen Bedürfnisse, jeder hat einen Tagesablauf und jeder hat gute und schlechte Tage. Ein Moment, den ich nicht vergesse, ist der Tag, an dem ich mit dem Bus und einer Band in Lettland auf dem Strand stand, direkt hinter der Bühne eines Strandfestivals.

Was hat dich das Tourleben gelehrt?

J. Kreiskott: 1. Meckere nie über Essen. 2. Sei immer freundlich und zuvorkommend, genau das wird auch zurückkehren. 3. Es ist nicht immer so, wie es scheint. 4. In Skandinavien ist es nachts echt ganz schön dunkel!

Was vermisst du, wenn du nicht auf Tour bist?

J. Kreiskott: Das Summen der Lüftung beim Schlafen, die vielen Eindrücke und der Kontakt zu so vielen unterschiedlichen Menschen.

Gegen sechs Uhr morgens rollt der Bus auf einen Parkplatz hinter der nächsten Halle. Der Motor verstummt. Drinnen ist es still.

In ein paar Stunden wird jemand aufwachen und die Jalousie öffnen. Wieder eine neue Stadt, wieder ein neuer Tag auf Tour.

Holger Spille