



ÖBB/HARALD EISENBERGER

Der Schlafwagen erlebt ein Comeback. Aus Umweltgründen, aber auch weil's praktisch ist

Im rollenden Bett auf Entdeckungsreise

Etliche Schlafwagenverbindungen gibt's nicht mehr, dafür bestehen andere aber wie eh und je. Die wenig bekannten Strecken nach Graz und ab Ljubljana haben wir für ein verlängertes Wochenende genutzt. Fazit: Wir sind entspannt gereist und haben hinreissende Städte und Landstriche entdeckt.

REPORTAGE PETER HUMMEL

Wie schnell doch die Zeiten ändern: 2016 stellte die DB ihr City-Night-Line-Netz mangels Rentabilität ein. Schon zuvor hatten SBB, SNCF und die Benelux-Bahnen den internationalen Nachtverkehr aufgegeben. Doch nur zwei, drei Jahre später hat der Wind mächtig gedreht: Unter dem erwachten Bewusstsein des Klimawandels und des nachhaltigen Reisens wird eine verstärkte Rückkehr zu den Nachtzügen gefordert. Zum Glück sind die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) mit ihrem neuen Produkt Nightjet in die Bresche gesprungen und haben nahtlos ein minimales Nachtnetz aufrechterhalten. Sie stellen mit ihren Partnerbahnen ab Zürich noch Verbindungen nach Hamburg, Berlin, Wien/Prag/Budapest und Graz sicher. Und es gibt immer noch den exotischen Nachtkurs der Kroatianischen Bahnen Hrvatske Željeznice nach Zagreb. Letztere beiden

Züge ermöglichen eine attraktive Schlafwagenrundreise: mit dem Nightjet nach Graz, mit dem Regionalzug und dem Pendolino via Maribor weiter nach Ljubljana und mit dem Euronight zurück in die Schweiz.

Viel Schlaf und frische Brötchen

In Zürich erwartet uns ein langer Zug – die eine Hälfte, in der wir Platz nehmen, verkehrt nach Graz, die andere nach Zagreb. Wir beziehen unser geräumiges Double-Abteil, es ist zeitlos-funktionell; drei Deluxe-Abteile verfügen sogar über eine eigene Dusche und Toilette. In einer Wundertüte namens Welcome-Bag finden die Passagiere Wasser, Saft, ein Fläschchen Prosecco und Knabberzeug, dazu Schlappen, Handtuch und Ohrstöpsel (leider keine Ohropax). Die Nachtfahrt quer durch Österreichs Alpen bietet genügend Zeit für ausreichend Schlaf. →



Grösse, ein Schlossberg, eine intakte Historismusarchitektur und ein Fluss quer durch die Stadt. Im Gegensatz zur Mur herrscht an den Ufern der Ljubljanica in der warmen Jahreszeit reges Treiben. Eindrücklich wirkt die Innenstadt durch die stilprägenden Bauten von Jože Plečnik; Ljubljana ist quasi sein Gesamtkunstwerk.

Kroatische Gastfreundschaft

Gespannt warten wir abends um 21 Uhr auf unser rollendes Hotel aus Zagreb, das in dieser Relation als Euronight läuft, weil es ein kroatischer Zug ist, der in Kooperation mit ÖBB und SBB betrieben wird. Der ungewohnte weiss-blaue Aussenanstrich und das freundliche, hellblaue Interieur verströmen eine gewisse Exotik. Im Abteil finden wir einen Schokogipfel und Orangensaft vor, dazu einen Schuhputzschwamm. Kaffee (gratis) und ein kleines Imbissangebot gibt's auf Bestellung. Beim Frühstück ist alles abgepackt, die Exklusivität der italienischen Espressomaschine gibt's leider nicht mehr, doch die ausnehmende Freundlichkeit der Stewards (im Dienste der Kroatischen Bahnen selber), macht diesen Verlust mehr als wett. ♦

Die Recherche war mit freundlicher Unterstützung von SBB, Steiermark Tourismus und Ljubljana Tourism möglich.

Ljubljana bei Nacht Die Ausgehmeile an den Ufern der Ljubljanica ist bei Einheimischen und Besuchern beliebt

Freundlicher Service Die Schlafwagenschaffner des kroatischen Zugs sind sehr um ihre Gäste bemüht



GUT ZU WISSEN

Graz wie Ljubljana sind ideale Schlafwagenziele, weil es ab Zürich nur jeweils abends einen Direktflug gibt. Im Gegensatz zu den stark ausgelasteten Verbindungen nach Hamburg, Berlin und Wien bestehen bei diesen beiden Zügen auch gute Chancen für kurzfristige Buchungen. Der Spätherbst gilt in der Südsteiermark als besonders schön. Preis ab Zürich, 2. Klasse, Schlafwagen, Eco Double, pro Person mit SBB-Halbtax: 354 Franken. Bei früher Buchung sind Sparpreise erhältlich (bis zu dreissig Prozent günstiger). Je nach Programm in der Südsteiermark empfiehlt sich ein Mietwagen ab Graz.

Ausblick: Die ÖBB glauben an den Nachtverkehr und investieren 700 Millionen Euro in die Erneuerung und den Ausbau von Nightjet-Flotte und -netz. Zwischen Frühjahr 2023 und 2025 werden 33 neue Siemens-Nachtzüge in Betrieb genommen – etwa mit Minisuiten, Family-Abteilen, die mit Kinderliegen ausgestattet werden können, sowie Duschen und WCs in allen Zweibettabteilen. Bereits ab Fahrplanwechsel im Dezember nehmen die SBB ebenfalls unter der Marke Nightjet den Schlaf- und Liegewagenzug nach Amsterdam wieder auf, vorläufig mit gemieteten Waggons. Das neue Nightjet-Rollmaterial wird auch in der Schweiz eingesetzt werden, die Verbindungen sind noch nicht bekannt. Auf der Wunschliste der SBB steht auch die Wiedereinbetriebnahme der Nachtkurse nach Rom und Barcelona; nach der Ablehnung des CO₂-Gesetzes fallen jedoch die dafür erhofften Zuschüsse weg, womit die Finanzierung noch nicht gesichert ist.