

Träumen und sparen:

# Reisen zu nachtschlafender Zeit

Von Erich Preuß

> Manche können im Schlafwagen einfach nicht schlafen. Das ist ein nicht zu leugnender Umstand und zugleich ein Vorurteil. Denn ebenso können manche im Schlafwagen sehr gut schlafen und dadurch die Nacht für die Anreise zu einem Termin oder in den Urlaubsort nutzen. Neue Preisangebote machen die Nachtreise erschwinglich.



## Angebot im Dunkeln

Seit 1855 geben die Bahnverwaltungen ihren Reisenden die Gelegenheit, in den Nachtzügen nicht nur zu sitzen, sondern sich auszustrecken – für Betuchte komfortabel im Schlafwagen, seit 1953, für weniger Geld und mehr für Touristen gedacht, im Liegewagen. Und auch im Nachtzug gilt wie auf dem Kreuzfahrtschiff: Jeder bekommt das,

was er bezahlt. Das soll heißen: Je größer der Komfort, desto höher der Preis.

Allerdings wissen heute nicht mehr alle Bahnbenutzer, dass es überhaupt noch Nachtzüge mit Schlafgelegenheiten gibt. Zum einen liegt das an dem Liniennetz der Intercitys und Intercity-Expresszüge, die den Tagesverkehr bedienen und abends und morgens aus und in den Linienrhythmus aus- und wieder eingefädelt werden sowie an den immer kürzer geworde-

nen Reisezeiten innerhalb Deutschlands (zum Beispiel Basel – Berlin in fünf Stunden!), zum anderen aber auch daran, dass die Nachtzüge nur von den wenigen gesehen werden, die spätabends auf einem Bahnhof verweilen.

## Vielfältiges Angebot

Wie bemerkt, es gibt sie noch, die Schlaf- und Liegewagen allerdings meistens

### Nachtzüge (Auswahl, Winter 2003/04):

CNL	Zürich – Karlsruhe <-> Dortmund – Hamburg	NZ	München – Fulda <-> Berlin – Stralsund (Binz)
CNL	Zürich – Karlsruhe <-> Bonn – Amsterdam	NZ	München – Fürth <-> Halle – Berlin
CNL	Zürich – Frankfurt Süd <-> Hannover – Berlin (Binz)	NZ	München – Augsburg <-> Hannover – Hamburg
CNL	Zürich – Frankfurt Süd <-> Erfurt – Dresden	NZ	Stuttgart – Nürnberg <-> Erfurt – Dresden
CNL	(Garmisch) München – Stuttgart <-> Bonn – Amsterdam	NZ	München – Nürnberg <-> Erfurt – Dresden
CNL	Dortmund – Mannheim <-> Salzburg – Wien	EN	Hamburg – Göttingen – Passau – Wien
NZ	Hagen – Köln – Hamm <-> Berlin – Stralsund (Binz)	EN	Berlin – Nürnberg – Passau – Wien – Budapest
NZ	Hagen – Köln – Hamm <-> Berlin – Dresden	EN*)	Berlin <-> Malmö
NZ	Hagen – Köln – Hamm <-> Flensburg – Kopenhagen	<->	Nachruhephase zwischen Einstieg und Ausstieg
NZ	München – Fulda <-> Flensburg – Kopenhagen	*)	Anbieter Fa. Georg, Buchung als Auslandsverbindung der SJ

nicht mehr an einen gewöhnlichen Schnellzug angehängt, sondern als Bestandteil eines „Nachtzuges“. So nennt sich auch die 1999 von der Deutschen Bahn ausgegründete Tochtergesellschaft mit Sitz in Dortmund, sie ist identisch mit der anderen Tochtergesellschaft, die sich DB-Autozug nennt.

Da bei der Deutschen Bahn nichts einfach sein darf, kommen zu den Nachtzügen (NZ) der Urlaubs-Express (Uex), EuroNight (EN) und CityNightLine (CNL) sowie einige als D-Zug geführte Auslandsverbindungen hinzu. Bis auf die nicht von der DB verantwortete Verbindung Berlin – Malmö sind aber alle Züge in einem gemeinsamen Prospekt „Nachtzugreise“ und in einem gemeinsamen Internet-Auftritt [www.nachtzugreise.de](http://www.nachtzugreise.de) zu finden.

DB-Nachtzug verwaltet eine Flotte von Schlaf-, Liege-, Speise- und Sitzwagen, auch die Fahrzeuge der Bauart Talgo, die zwischen Berlin und Hamburg bzw. München eingesetzt werden. Die Talgo-Züge, bis 1999 IntercityNight (ICN) genannt, sind zumindest im Schlafwagen das Komfortabelste, das die Deutsche Bahn derzeit anzubieten hat: Dusche und WC im Abteil, ruhiger Lauf der Wagen, gutes, im Bettpreis inbegriffenes Frühstück im Speisewagen.

Weniger angenommen wurden die Ruhesessel. Am meisten störte das Zischen der sich öffnenden und schließenden Türen, wenn jemand durch den Wagen ging. Deshalb wurden einige Wagen in Liegewagen umgebaut, aber entgegen dem bisherigen Brauch mit je zwei Liegen längs zur Fahrtrichtung und durch Vorhänge abgetrennt, so genannte Kajütliedgewagen.

Wer es liebt, während der Fahrt zu speisen, wird es zu schätzen wissen, dass viele der Nachtzüge einen Speisewagen

führen und obendrein ein originelles und nicht einmal teures Angebot haben. Das argentinische Steak auf Toast mit Champignons zu 7,60 Euro oder die 0,75-l-Flasche Rhein-Riesling zu 16,20 Euro – da kann man nicht meckern.

Die DB-Nachtzug ließ die Schlaf- und Liegewagen modernisieren, führte im Liegewagen statt der Sechser- die Fünferbelegung ein und verkauft auch ganze Abteile, sodass der Reisende wählen kann, ob er mit fremden Mitreisenden oder allein im Abteil ist. Entsprechend ist auch der Preis höher.

Das andere Unternehmen, die CityNightLine (CNL), war einst die „DACH“ genannten deutsch-österreichisch-schweizerischen Hotelzug-Aktiengesellschaft. Sie ist jetzt ein rein Schweizer Unternehmen. Die CNL-Nachtzüge fahren mit Liege-, Ruhesessel- und doppelstöckigen Schlafwagen. Toilette und Dusche im Abteil gibt es allerdings nur in dem der 1. Klasse („Deluxe“). Daneben werden im CNL die Schlafwagen als Economy Single, Double, Vierer und Family (= Doppelabteil) angeboten.

### Eigentlich nicht teuer

**W**er sich statt der Tagesreise im ICE für den Nachtzug entscheidet, wägt ab, was ihm Fahrgeld und Hotelübernachtung oder nur der Preis im Nachtzug kosten. Gehörte früher zu Fahrkarte oder Fahrschein die Bett- oder Liegeplatzkarte, so gelten bei DB-Nachtzug Pauschalpreise für Fahrt und Platz. Wer bereits einen Fahrschein gelöst hat, bezahlt im DB-Nachtzug Aufpreise.

Rechnen wir: Der ICE Hamburg-Altona – München Hbf kostet in der 2. Klasse 107 Euro. Mit der Bahn-Card bezahlt man 53,50 Euro. Abfahrt um 16.48 Uhr, Ankunft 23 Uhr; dazu wäre aber noch die Hotelübernachtung zu rechnen, die in

München nicht gerade billig ist. Im „Eden-Hotel-Wolff“ neben dem Hauptbahnhof 127 bis 251 Euro.

Der Nachtzug 1989 Typ Talgo fährt 21.48 Uhr in Hamburg-Altona ab und ist 7.04 Uhr auf dem Münchner Hauptbahnhof. Allein im Schlafwagenabteil zahlt man 179 Euro, zu zweit je 89 Euro. Im Liegewagen kostet es 49 Euro und im Sitzwagen wird man im Tarif „Spar-Night“ bereits für 29 Euro mitgenommen! Zum vorher genannten Normalpreis hätte man 130,65 bzw. 22 Euro zuzuzahlen.

Bei CNL gelten seit 15. Juni 2003 ebenfalls Pauschal- (On-Board-Preise genannt) und Aufpreise: Schlafessel 9 Euro, Liegen im Sechserabteil 19 Euro, im Viererabteil 29 Euro, im Economy Vierer 39 Euro, im Economy Double 49 Euro, im Economy Single 99 Euro, im Deluxe Double 99 Euro, im Deluxe Single 149 Euro – zu Hochsaison-Tagen etwas mehr. Auch bei CNL ist der Sparpreis allerdings kontingentierte und vier Wochen vorher zu buchen, ziemlich billig. Wer Glück hat, dass solche Plätze frei sind, zahlt, um die billigsten und teuersten Beispiele zu nennen: im Ruhesessel 29 Euro und allein im Deluxe-Abteil 179 Euro.

Wer Fahr- oder Flugpreise, auch die Kosten der Autofahrt und die der Hotelübernachtung addiert, muss zugeben, dass die Gesellschaften CNL und DB-Nachtzug marktgerecht auftreten. Wenn nur das Vorurteil nicht wäre, dass man im Zug nicht schlafen könne! Inzwischen hat sich durch die seit 23. Juli „dauerhaft“ geltenden Sparpreise (über 01805/141514 mit Kreditkarte zu buchen) im Sitzwagen ein Klientel gebildet, das spottbillig reist, wenn auch übermüdet ankommt. Berlin – Stuttgart kostet sitzend 29 Euro, im Liegewagen 10 Euro mehr, tagsüber über 100 Euro.

Anzeige



**Besser als Ihr Reisebüro:**

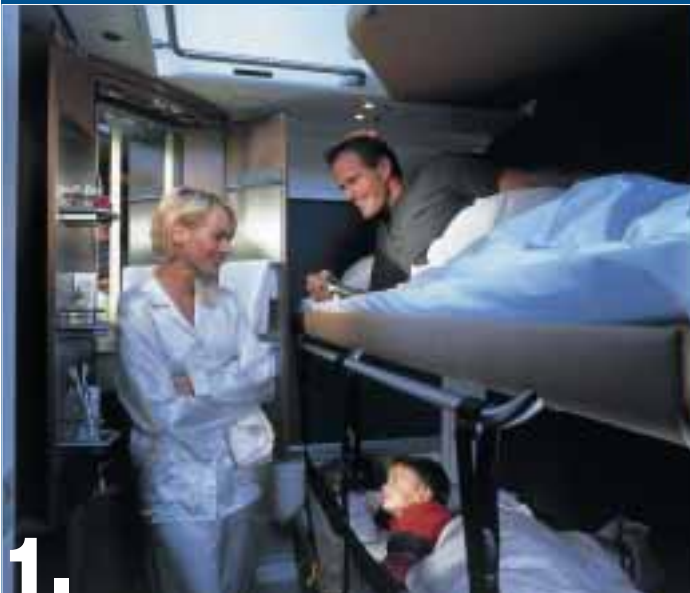
**PRO BAHN Fahrplan-Service im Internet**

Der kostenlose und werbefreie Fahrplanservice im Internet unter:

→ **[www.pro-bahn.de/auskunft](http://www.pro-bahn.de/auskunft)**

eröffnet den Zugang zu Informationen über Fahrpläne, Tarife und Streckennetze aus annähernd fünfzig Staaten der ganzen Welt.





1.



2.

Foto: CNL

## Reisen zu nachtschlafender Zeit



3.

Foto: DB (2)



4.

Foto: Link

1. *Das Economy-Dreierabteil: eine Chance für Eltern, ihrem Sprössling das Stillsitzen auf dem Rücksitz des Autos zu ersparen.*
2. *In fast allen Nachtzügen können Fahrräder mitgenommen werden.*
3. *Für DB Nachtzug werden neue Schlafwagen beschafft.*
4. *Bis nach Kaliningrad reicht jetzt das Angebot für die Schlafwagenreise.*