



AUF EINEN CAFÉ AU LAIT INS BISTRO!

Paris, die Stadt der Liebe! Nicht nur am Valentinstag, dem 14. Februar, ist die französische Hauptstadt eine Reise wert. Ganzjährig laden weltberühmte Museen zum Staunen, bunte Märkte zum Bummeln und die typischen Bistros mit runden Tischen auf einen schaumigen Café au lait ein. Der Nachtzug zwischen Wien und Paris verbindet zwei traditionsreiche Jugendstilmetropolen und rollt auf derselben Trasse, die einst der legendäre Orient-Express nahm ...

B litzlicht, Fernsehkameras, Scheinwerfer: Nur selten steht ein Gleis im Hauptbahnhof Wien so im Rampenlicht wie an jenem 13. Dezember 2021. Nicht das Bauwerk, sondern vielmehr ein Zug genoss an jenem Abend die ungeteilte Aufmerksamkeit von Reportern und Bahn-Bloggern: Der NJ 468, ein Nightjet der ÖBB, stand für seine »Jungfernfahrt« nach Paris bereit. Das Medienecho war groß, denn die Strecke Wien–Paris war unglaubliche 14 Jahre vom nächtlichen Schienenverkehr ausgenommen. Die Medien riefen flugs das »Comeback der Nachtzüge« aus und feierten den Nightjet als »neuen Orient-Express«.

Ein Gebäck verbindet Wien und Paris

Croissants gelten als das französische Nationalgebäck. Sie sind jedoch eine Wiener Erfindung! Als das osmanische Heer 1683 Wien belagerte, versuchten die Truppen einen Tunnel unter der Stadtmauer zu graben – wurden jedoch früh morgens von Wiener Bäckern ertappt. Der Überraschungscoup misslang und die türkischen Truppen gaben die Belagerung schließlich auf. Gefeierte wurde mit



einem Gebäck, das die Form des türkischen Halbmondes hatte. In Frankreich wurden Croissants unter Marie-Antoinette populär, deren Mutter Maria Theresia von Österreich war. Die Kipferl oder Kipfel wurden in Frankreich »croissant de lune« genannt, nach dem zunehmenden Mond.

Wer mit dem Nachtzug zwischen Donau und Seine unterwegs ist, reist zumindest in der Oberklasse: Zwar sind keine Samtpolster, kein Piano und auch kein Salonwagen an Bord, wie einst im legendären Orient-Express-Sonderzug, dafür geht es in soliden modernisierten Waggons der Komfortkategorien Schlafwagen, Liegewagen oder Sitzwagen in die Nacht. Im Goodie-Bag für Schlafwagen-Passagiere stecken unter anderem Pantoffeln, Ohrstöpsel und ein Stoffhandtuch. Eine Toilette und Dusche im Abteil ersparen den Gang ans Ende des Waggons, zumindest in der gehobenen Klasse.

Die Deluxe-Ausstattung gibt es im Schlafwagen im NJ 468 – der in der Gegenrichtung als NJ 469 verkehrt – bislang nur in drei Abteilen. Die drei Sitzplätze eines Schlafwagenabteils, mit zeitlos-samtrottem Polsterüberzug, werden vom Zugbetreuer gegen 21 Uhr mit wenigen Handgriffen in Betten verwandelt. Wer mehr als drei Liegeplätze benötigt, bucht einfach das Nachbarabteil mit praktischer Verbindungstür dazu –

ideal für Familien. Ab 2023 versprechen die ÖBB, die auf dieser Trasse mit der DB und der französischen SNCF kooperieren, noch mehr Komfort mit WLAN, Duschen und Toiletten in allen Standard- und Deluxe-Abteilen sowie ein moderneres Design, das an Hotelzimmer erinnert.

Die Mahlzeiten werden im Abteil serviert: Ravioli, Reis mit Hähnchen, Gemüseeintopf – alles auf Porzellantellern. Die Zugbetreuer bringen auch Gute-Nacht-Tee, einen Piccolo oder Knabbereien direkt an den Platz, denn einen Speisewagen führen die Züge nicht mit.

Hinter der Bezeichnung »Taurus«, die so nur in Österreich verwendet wird, verbirgt sich die Elektrolok ES64U2 von Siemens aus der Eurosprinter-Familie. Bis 2008 schaffte die ÖBB insgesamt 382 dieser Triebfahrzeuge an, um den hoffnungslos überalterten Fuhrpark auf den neuesten Stand zu bringen. Mit 10.000 PS zieht so ein Taurus sowohl schwere Güterzüge als auch Personenzüge, letztere mit 230 Stundenkilometern in der Spitze. Die meisten sind sogenannte Zweisystemfahrzeuge, können also unterschiedliche Spannungen ab und eignen sich für den grenzüberschreitenden Verkehr, aber eben nicht alle. Für letztere ist noch vor Frankreich Schluss.

Stählernes Zugpferd ab **Wien** ist eine »Taurus«-Lokomotive. Diese passiert die Donaumetropole mit ihren imperialen Prachtbauten, die am Abend in warmes Licht getaucht sind, und nimmt auf der neuen Schnellbahntrasse »Westbahn 2« Fahrt auf. **St. Pölten**, Niederösterreichs barocke Landeshauptstadt, ist der nächste Halt. In **Linz**, das für seine Gittermuster-Torte und eines der modernsten Musiktheater Europas berühmt ist, steigen weitere Fahrgäste ein. Die Mozartstadt **Salzburg**, die sich unter dem malerischen Burg-
hügel an der Salzach erstreckt, wird gegen 22.15 Uhr erreicht. Dort klettern, trotz einheitlichem Schengen-Raum, deutsche Grenzbeamte in den Zug, um vereinzelt Reisepässe zu überprüfen. Im Dunkeln breitet sich das oberbayerische Alpenvorland aus, mit einem Stopp in **Rosenheim**: Hier ermitteln seit über 500 Folgen die Kommissare der ZDF-Polizeiserie *Die Rosenheim-Cops*, tagsüber werden Fans zu den Drehorten gelotst.

Gegen Mitternacht rollt der Nachtzug in den Bahnhof **München-Ost** ein: Das 78 Meter hohe Riesenrad im Werksviertel ragt dort, nur wenige Meter südlich, in den Nachthimmel. Ohne weiteren Halt durchquert

der Nachtzug Bayern von Ost nach West, passiert Bayerisch-Schwaben und die Donaustadt **Ulm** samt dem imposanten Münster sowie mehrere Kleinstädte auf der Schwäbischen Alb, deren Fachwerkhäuser sich in dunkle Senken ducken. Ab **Esslingen** flankieren Weinberge die Bahntrasse und ziehen sich bis ins Stadtgebiet von **Stuttgart** hinein. Dort erkennt man das Stammwerk von Mercedes-Benz am dreieckigen Stern sogar in tiefster Nacht. Ohne weiteren Halt rattert der Nachtzug gegen drei Uhr morgens aus Stuttgart gen Westen. Er passiert das Bietigheimer Viadukt und den hell erleuchteten Bahnhof der Goldschmiede-Stadt **Pforzheim**. Durch das beschauliche Pfinztal folgt der Zug einer Trasse, die tagsüber den Regionalzügen, dem IC und den quietschgelben S-Bahnen des Karlsruher Verkehrsverbundes (KVV) gehört. Gegen halb vier Uhr morgens stoppt er in der nordbadischen Stadt **Karlsruhe** mit dem Schloss Gottesau, auf das man kurz vor Einfahrt in den Hauptbahnhof dank der Nachtbeleuchtung einen Blick erhaschen kann. Der Bahnhof von 1913 überrascht mit Weite und einem Mix aus klassizistischen und Jugendstilelementen.



Das Riesenrad Umadum im kreativen Münchner Werksviertel zählt 27 Gondeln mit 423 Plätzen – darunter auch eine VIP-Gondel.



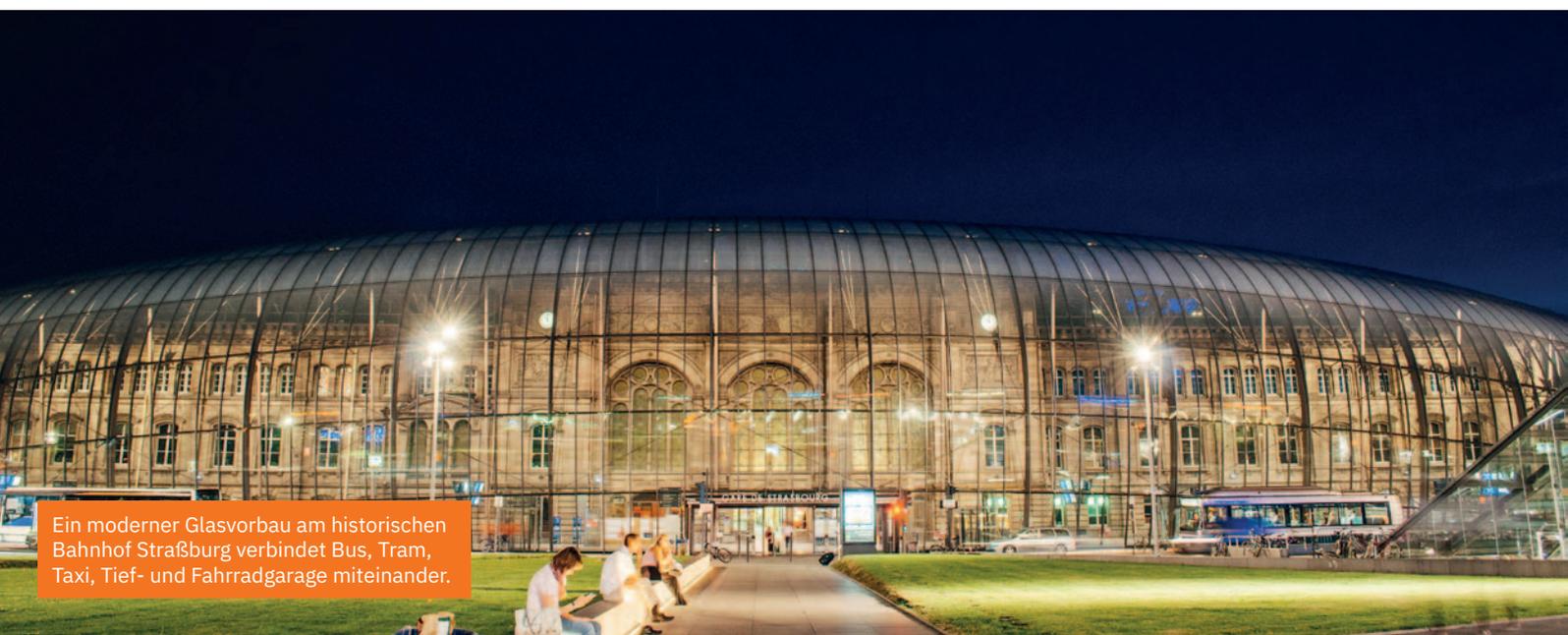
Die Rheinbrücken bei Kehl überspannen die Grenze zwischen Deutschland und Frankreich.

Hier lässt sich gut verweilen, genau genommen ganze 40 Minuten: Die Taurus-Lokomotive verabschiedet sich und eine Bombardier-Lokomotive der SNCF übernimmt die Führung, abgestimmt auf die französische Stromspannung. Die Zugstrecke führt durch die Oberrheinische Tiefebene nach Süden. Linkerhand zeichnet sich die dunkle Schraffur der Schwarzwaldausläufer in der Ferne ab. Letzte Station in Deutschland ist die Grenzstadt **Kehl**, nach dem Bahnhofshalt lohnt sich der Blick aus dem Fenster: Der Zug rollt ganz langsam im Morgengrauen über die Rheinbrücke, die Deutschland und Frankreich verbindet, um daraufhin im Bahnhof von Straßburg unter dem riesigen Glasdach, das über den historischen Teil des Bahnhofs installiert wurde, zu verschlaufen.

Es ist fünf Uhr morgens, noch sind es viereinhalb Stunden Fahrt ins 500 Kilometer entfernte Paris. Wer die Langsamkeit liebt, ist im Nachtzug richtig. Wer hingegen möglichst rasch nach Paris will, steigt in **Straßburg** lieber in den TGV ein, der nur ein Drittel

der Fahrtzeit bis nach Paris benötigt. Neue Passagiere kommen nun in den Liege- und Schlafwagen nicht mehr dazu.

Die Landschaft des Elsass wirkt beruhigend, Äcker, Felder und Wiesen wechseln sich ab, dort wellen sich die Vogesen, der Zug passiert **Nancy**, die Mosel und südlich von Metz wird der Fluss Marne zur Begleiterin – im Ersten Weltkrieg Schauplatz dessen, was der Chansonnier Jacques Brel später als »Champs d’horreur« bezeichnet. Ein Croissant, ein Kipferl oder ein Hörnchen – ganz gleich, wie man sein Frühstücksgebäck nennt – wird serviert. Irgendwann werden die Häuserfronten größer. Moderne Regionalzüge stoppen an Nachbargleisen in den »banlieues«, den Vororten von Paris, Menschentrauben drängen zur Arbeit. Irgendwann ziehen immer mehr SNCF-Züge auf Abstellgleisen vorbei, bis der Zug auf das Gleis im Ostbahnhof von **Paris** einrollt. Der **Gare de l’Est** empfängt die Besucher mit gewölbten Arkaden und glitzernden Geschäften um 9.42 Uhr. Nach gut 14 Stunden Fahrt heißt es: »Bonjour à Paris!«



Ein moderner Glasvorbau am historischen Bahnhof Straßburg verbindet Bus, Tram, Taxi, Tief- und Fahrradgarage miteinander.