

Interview mit dem Verband „Ökologischer Tourismus in Europa e. V.“ (Ö. T. E.)

Sanft im Umgang mit der Natur reisen

Die Bonner Umwelt Zeitung sprach mit Rolf Spittler, dem Vorsitzenden des Verbands „Ökologischer Tourismus in Europa e.V.“ (Ö.T.E.). Der Ö. T. E. wurde 1991 als gemeinnützige Interessensvereinigung von elf Umwelt-, Naturschutz- und Freizeitverbänden gegründet und setzt sich übergreifend für einen umweltverträglichen und sozialverantwortlichen Tourismus ein. Seit 1992 prägte das Nachhaltigkeitsverständnis mehr und mehr die Arbeit des Verbands, der heute den Zusatz „Verband für nachhaltigen Tourismus“ trägt.

Nach gemeinsamen Interviews in 2009 und 2016 dankt die BUZ-Redaktion Herrn Spittler für seine erneute Bereitschaft zum Gespräch.

Ralf Wolff (RW)

1. Was sind die Aufgaben und Ziele Ihres Verbands zur Förderung des ökologischen Tourismus in Europa?

Ö.T.E.: Der Ö.T.E. leistet tourismuspolitische Arbeit, führt Informations-, Aufklärungs- und Weiterbildungsveranstaltungen durch, berät Tourismusakteure und informiert Verbraucher und Fachöffentlichkeit. Dazu führt er Modellprojekte zur Umsetzung nachhaltiger Tourismusformen im In- und Ausland in bestimmten Regionen durch. Konzeptentwicklung gehört auch dazu. Wir bieten zudem Touristikern Hilfestellung an, in welchem Bereich des nachhaltigen Tourismus sie aktiv werden können.

2. Im Jahr 2009 stellten Sie fest, dass der notwendige Umbau des gesamten Tourismussektors zu mehr Nachhaltigkeit noch nicht angegangen worden sei. Welche Fortschritte, Hindernisse oder Erfolge beobachten Sie? Gibt es inzwischen einen deutschland- oder europaweiten Trend hin zum Ökotourismus?

Ö.T.E.: Im Vergleich zu früheren Jahren ist sicherlich mittlerweile ein deutlicher Trend zum nachhaltigen Tourismus vorhanden und erkennbar.

Viele Regionen und Anbieter stellen sich der Herausforderung und ergreifen Maßnahmen.

In Deutschland vielleicht noch mehr als sonst in Europa. Allerdings sind auch im europäischen Ausland und international positive Entwicklungen erkennbar, dass man immer stärker auf den nachhaltigen Tourismus setzt.

Jedoch muss man auch konstatieren, dass eine gewisse Schere auseinander greift. Gerade die Anbieter und Touristiker in den Tourismusregionen beschäftigen sich zunehmend mit dem Thema Nachhaltigkeit, wohingegen dies bei den Gästen noch nicht so deutlich erkennbar ist.

Die Gäste gehen zwar in Befragungen an, dass sie gerne nachhaltige Angebote nutzen würden, aber bei der Buchungsentscheidung ist die Nachhaltigkeit dann sehr viel weniger relevant. Kostengünstige Angebote werden im Zweifelsfall genutzt und gebucht.

RW: Zwischenfrage: Ein Kollege und Afrika-kenner war vor kurzem in Arusha in Ostafrika. Das liegt am Fuße des Kilimanjaro. Er hat dort Backpacker interviewt. Sein Stichwort ist Binge-Tourismus. Dabei kommen über viele Touristen eingeflogen und gehen auf Safari mit der Intention, noch einmal den Kilimanjaro mit Schnee zu sehen, bevor es zu spät ist (vgl. Artikel Binge-Travelers unter dem Kilimanjaro, Seite 4)

Sagt Ihnen das was, dieser Binge-tourismus?

Ö.T.E.: Nein, das sagt mir nichts. Ich würde sagen, nicht alles, was sich nach einfach, nach naturnah anhört, ist es dann auch wirklich. Das hört sich nach Endzeitourismus an – bis die Welt den Bach runtergeht.

Das ist nicht der Ansatz eines nachhaltigen Tourismus. Den Ansatz zeichnet ja gerade aus, dauerhafte Strukturen zu schaffen. Die dauerhaft in der Region auch wirtschaftlich ergiebig sind. Das heißt, dass dann die heimische Bevölkerung davon profitiert und wirtschaftlichen Nutzen daraus zieht.

Das ist ein Beispiel dafür, dass die Gäste sich noch nicht so sehr mit nachhaltigem Reisen beschäftigen. Der schnelle Kick und das spektakuläre Erlebnis ist alles andere als nachhaltiger Tourismus. Wir reden alle von nachhaltigem Reisen, aber am nächsten Tag steigen wir in ein Flugzeug und fliegen wer weiß, wo hin.

Wunschvorstellung und reale Situation gehen insofern noch auseinander.

3. In unserem Interview aus dem Jahr 2016 nannten Sie als Beispiele von vertrauenswürdigem Umweltzeichen für nachhaltiges Reisen folgende Labels: „Viabono“ und „TourCert-Siegel“. Empfehlen Sie inzwischen noch weitere Siegel?

Ö.T.E.: „Viabono“ ist mit Sicherheit weiterhin eines der vertrauenswürdigen Siegel, insbesondere weil es schon lange Jahre besteht und von einem breiten Trägerkreis aus verschiedensten Verbänden getragen und unterstützt wird.

Grundsätzlich gibt es in der Entwicklung der Nachhaltigkeitslabel deutliche Veränderungen. Im Moment geht die Entwicklung sehr stark in die Richtung, dass wir einen einheitlichen europäischen Grundstandard schaffen wollen. Also eine verlässliche Grundbasis für alle Labels, damit die Gäste sich drauf verlassen können, dass jedes Label auch einen vertrauenswürdigen Grundstandard hat.

Ein Beispiel ist Booking.com. Booking.com hatte mit Nachhaltigkeit seiner Hotels geworben, hatte jedoch keine klaren Kriterien und keine klare Differenzierung der Anbieter dahinterstehen. Dies führte zu einem Gerichtsurteil. Booking.com darf nun nicht mehr für Nachhaltigkeitsanbieter in der Form werben, wenn dadurch nicht erkennbar ist, warum und nach welchen Kriterien sie nachhaltig sind. Dieses Urteil ist sicherlich ein richtungweisendes Urteil. Es wird sich auf alle anderen Labels auswirken, die keine klaren Standards und keine klaren, verlässlichen und wirklich nachhaltigkeitsorientierten Kriterien haben.

Das heißt letztendlich, wer mit Nachhaltigkeit wirbt, muss auch gewisse Standards einhalten.

Das sehen wir auch in anderen Branchen. Was in der Werbung als nachhaltig angepriesen ist, muss klare Kriterien und Begründungen haben. Insbesondere trifft das auf Nachhaltigkeitslabel zu.

RW: Ein schon seit längerer Zeit bekanntes europäisches Label kennen wir aus der Lebensmittelbranche. Über diesen Grundstandard hinaus gibt es weitere Label, die besondere biologische Lebensmittelproduktion ausweisen. An dem europäischen Label kann sich der Verbraucher erst mal grundsätzlich orientieren. Weitere Labels setzen anspruchsvollere Schwerpunkte.

Ö.T.E.: Genau, so wird es sich bei den touristischen Labels auch entwickeln. Der Verbraucher erhält dadurch mehr Klarheit und Orientierung. Es wird sicherlich eine Vielzahl von touristischen Labels geben. So wird und wurde schon immer diskutiert, dass man möglichst, wie für die Lebensmittelbranche, ein einheitliches Tourismuslabel hätte. Das ist meiner Ansicht nach unrealistisch.

Der Tourismus ist so differenziert: ich habe Hotels, ich habe Anbieter, ich habe Veranstalter,

ich habe Wanderwege, ich habe Radwege, also ich habe unterschiedlichste Aspekte. Umso mehr ist es eben entscheidend, dass es für eine Vielfalt an Tourismus-Labels auch klare und verlässliche Grundlagen geben muss.

Das ist im Tourismus natürlich schwieriger als im Ökolandbau. Wenn ich für die Anreise noch den Flug mitberücksichtige und so weiter, dann bin ich natürlich irgendwo da, wo es schwierig ist, alles mit einem Label abzudecken. Aber eine gewisse Grundstruktur und Verlässlichkeit wird notwendig sein. Und die wird nahher, siehe Beispiel Booking.com, auch einlagbar sein.

4. Welche aktuellen Projekte stehen zurzeit an und wie stützen diese Ihre Vision für einen umweltverträglichen und sozialverantwortlichen Tourismus in Europa?

Ö.T.E.: Vor dem Hintergrund unserer Grundvision eines nachhaltigen Tourismus arbeiten wir sehr stark an konkreten, praxisorientierten Ansätzen und Lösungsvorschlägen.

Ein wichtiger Aspekt ist dabei der Verbändearbeitskreis „Nachhaltiger Tourismus“, den Ö. T. E. seit vielen Jahren moderiert. In diesem Arbeitskreis sind alle relevanten Tourismus-, Verbraucher- und Umweltverbände, wie Großschutzgebiete als auch Wanderverbände und der Deutsche Tourismusverband und weitere vertreten.

Mit diesem Verbändearbeitskreis versuchen wir bundesweit die Arbeit eines nachhaltigen Tourismus der einzelnen Akteure zu koordinieren und abzustimmen. Im Rahmen dieser Runde bereiten wir auch regelmäßig Fachkonferenzen vor, die sich in erster Linie zu aktuellen Fragestellungen an Touristiker wenden, damit diese für ihre spezifischen Regionen Hilfestellung oder Anregung erhalten, wie sie den nachhaltigen Tourismus voranbringen können. Wir diskutieren dabei aktuelle, an der Praxis orientierte Fragen und Probleme.

Die Themen liegen im Bereich der touristischen Infrastruktur, betreffen beispielsweise touristische Großprojekte, Besucherlenkung und Angebotsentwicklungen.

Im Großen und Ganzen sind wir bestrebt, mit verschiedenen Aspekten und Fragestellungen den Touristikern vor Ort zu helfen.

5. Wie unterscheiden Sie aus der Sicht Ihres Verbandes die Begriffe „Naturtourismus, nachhaltiger Tourismus oder Ökotourismus“? Hat sich das Verständnis seit unserem Interview im Jahr 2016 weiterentwickelt?

Ö.T.E.: Das kann sich eigentlich seit dem letzten Interview nicht geändert haben. Also nachhaltiger Tourismus ist das Umfassende. Wir sprechen heute mittlerweile überall von Nachhaltigkeit. Das haben wir früher gar nicht so getan. Früher hieß es mal sanfter Tourismus, aber Nachhaltigkeit ist das Umfassende, sodass möglichst alle Aspekte der Nachhaltigkeit in der ganzen Reisekette berücksichtigt werden.

Also angefangen von der Anreise mit dem Zug oder anderen Verkehrsmitteln bis hin zum Aufenthalt: Welche Aktivitäten führe ich vor Ort durch; was mache ich in Urlaub; wie verhalte ich mich; wie sieht es mit der Energieversorgung, der Abfallentsorgung oder der Wasserversorgung aus. Dies alles umfasst den nachhaltigen Tourismus.

Naturtourismus meint Naturerlebnisse. „Ich fahre in die Natur, um die Natur zu erleben“, im Regelfall naturnah, sprich wandernd, Fahrrad fahrend, mit Trekking, paddelnd. Eine Wanderung im Naturpark Eifel ist der klassische Naturtourismus. Vom Grundsatz ist das nachhaltiger Tourismus. Aber Ihr Beispiel aus Afrika zeigt, dass es das nicht sein muss.

Ökotourismus benutzen wir als Begriff gar nicht mehr. Umweltverträgliches Verhalten deckt der nachhaltige Tourismus mit ab.



Dipl.- Geogr. Rolf Spittler, Vorsitzender Ö.T.E. e. V.

6. Welche Konfliktsituationen zwischen touristischer Nutzung und Natur sehen Sie und welche Lösungsansätze bieten sich an? Wie lässt sich Naturschutz, zum Beispiel angesichts stark beanspruchter Sportarten, wie Ski, Mountainbiking, o. a. mit naturverträglichem Tourismus vereinbaren?

Ö.T.E.: Konfliktsituationen ergeben sich durch Übernutzung. Das ist der Fall beim klassischen Hotspot. Wir sprechen auch oft von „Overtourism“. Ein Hotspot in der Natur kann im Nationalpark Eifel sein. Wenn da zu viele Menschen sind, wirkt sich das negativ auf Schutzzweck und -ziel des Nationalparks aus.

Wir kennen aber Overtourism auch aus Städte-tourismus, aus Barcelona und Venedig beispielsweise, die mittlerweile Maßnahmen ergreifen, weil zu viele Menschen an einem Ort sind. Damit ist das Erlebnis nicht mehr gegeben und vor allem kann die heimische Bevölkerung dort nicht mehr gut leben.

RW: Ach ja, Venedig. Das ist ein besonderes Beispiel. Das gehört auch zur Besucherlenkung, da nun ein Eintrittsgeld verlangt wird.

Ö.T.E.: Das sind dann quasi Notmaßnahmen. Im Bereich Natur haben wir das auch. Da wo eine zu große Nachfrage ist, wo der Nutzungsdruck zu groß ist, führt es zu Problemen. Das gibt es auch im Bereich Skitourismus. Vielleicht punktuell auch im Bereich Mountainbiking. Dann ist es relevant, dass wir auf die Übernutzung reagieren durch Lenkung. Lenkung funktioniert ganz oft durch Angebotsplanung. Wenn wir ein abgestimmtes Angebot für die Mountainbiker haben, führt es auch zu Entzerrungen. Die Besucherlenkung ist entscheidend.

Mit der Notmaßnahme Eintrittsgeld, reagiert Venedig gegen das Überlaufen. Sinnvoll wäre es die Gelder zu staffeln, zu unterschiedlichen Tageszeiten und Wochentagen zu verlangen. Entscheidend ist dabei, die Nachfrage möglichst zu verteilen. Das würde bei uns heißen, dass man versucht, die Saison zu verlängern. Im Frühjahr und Herbst Gäste zu erreichen.

Besucherlenkung in der Region. Also sie dort hinführen, wo es verträglich ist. Da wo sie nicht stören, Angebote schaffen, damit sich die Nachfrage mehr verteilt.

Der zweite Punkt, wenn wir an Aktivitätsformen in der Natur denken, wie Wandern, Radfahren, Skifahren, Mountainbiking. Das ist natürlich das Verhalten der Gäste auch ganz wichtig. Also den Gästen auch vermitteln – sicher ein besonderer Teil unserer Arbeit – wie sie sich in der Natur zu verhalten haben. Dass sie auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen, die Wege nicht verlassen und natürlich ihren Müll mitnehmen. Das wäre auch ein wichtiger Punkt, um solche Konfliktsituationen zu entschärfen oder gar nicht entstehen zu lassen.

RW: Im Nationalparkzentrum können wir dann sagen: Bevor die Gäste in den Nationalpark gehen, erhalten sie eine halbstündige Einführung.

Ö.T.E.: Zum Beispiel: Vom Kanufahren kennen wir das seit Jahrzehnten. Allein um das Kanufahren zu lernen. Da gibt es dann eine Einführung, wie man sich auf dem Gewässer naturgemäß zu verhalten hat. Ein anderes Thema beim Nationalpark wäre es auch Angebote am Rande oder drumherum anzubieten. Da ist es im Zweifelsfall genauso attraktiv aber weniger sensibel. Lenkung, Steuerung und Verteilung von Gästen ist mit Sicherheit ganz wichtig.

RW: Hier in Bonn gibt es einen Konflikt am Venusberghang. Die Untere Naturschutzbehörde will das Mountainbiking jetzt lenken. Bestimmte Strecken sollen ausgeschaut werden. Im Zuge dessen hat man auch Konflikt-Workshops angeboten. Mit den Umweltverbänden, die bestenfalls kein Mountainbiking da haben möchten.

Fortsetzung Interview mit Ö. T. E.

Umweltverbänden mit der DB

„Fahrtziel Natur“ mit der Deutschen Bahn



Kooperationsprojekt der DB mit BUND, NABU u. VCD

Lina Jechow

Der Verbändearbeitskreis „Nachhaltiger Tourismus“ wurde bereits kurz vor unserem Interviewpartner Rolf Spittler (Seite 2) vorgestellt.

Seine Arbeit ist ein gutes Beispiel für praxisorientierten Klimaschutz und zudem befindet sich auch unter den Partnern das Projekt „Fahrtziel Natur“, ein Zusammenschluss von der Deutschen Bahn, BUND, NABU und VCD.

Seit dem 25. April 2001 engagieren sich die drei großen deutschen Umweltverbände Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Naturschutzbund Deutschland (NABU) und der Verkehrsclub Deutschland (VCD) sowie die Deutsche Bahn in der Kooperation „Fahrtziel Natur“.

Ziel der Kooperation ist es, den touristischen Verkehr in sensiblen Naturräumen vom privaten Pkw auf öffentliche Verkehrsmittel zu verlagern. Damit werden CO₂-Emissionen eingespart und ein aktiver Beitrag zum Klimaschutz und zum Erhalt der biologischen Vielfalt geleistet.

Um dieses Ziel zu erreichen bieten zum Beispiel insgesamt 18 der Fahrtziele Natur ihren Urlauber*innen Mobilität vor Ort auf Gästekarte an. Mit dieser besteht die Möglichkeit in bestimmten Nationalparks, Naturparks und Biosphärenreservaten kostenlos mit dem Nahverkehr vor Ort zu fahren. Inzwischen zählen 24 Reiseziele, vom Alpenraum bis zum Wattenmeer, zu dem Projekt, beispielsweise die Sächsische Schweiz, die Eifel sowie auch die Uckermark. Das Gebiet beschränkt sich nicht nur auf Deutschland, sondern nimmt auch Gebiete aus der Schweiz und Österreich mit auf.

Für dieses Engagement wurde Fahrtziel Natur wiederholt als offizielles Projekt der UN-Dekade Biologische Vielfalt ausgezeichnet. Außerdem erhielt die Kooperation den Mobilitätspreis des Verkehrsclubs Österreich in der Kategorie „Internationales Best Practice“.

Die drei großen Träger des öffentlichen Belangs Umwelt (BUND, NABU und VCD) eröffnen gemeinsam mit der DB und dem Fahrtziel Natur attraktive Angebote für umweltverträgliches Ankommen in der Natur. Schauen Sie rein www.fahrtziel-natur.de

8. Ist nach der Corona-Pandemie ein verstärkter Trend zu Reisen in der Region zu verzeichnen?

Ö.T.E.: Die Leute haben gelitten und wollen jetzt wieder raus. Sie machen sich dann auch weniger Gedanken über Nachhaltigkeit. Im Inland ist die Nachfrage genauso hoch wie vor Corona, zum Teil auch höher. Es gibt jedoch nicht die positive Entwicklung, dass die Gäste sagen, wir bleiben lieber im Inland, anstatt ins Ausland zu fahren. Das ist nicht der Fall. Es gibt eher ein allgemeines Nachholbedürfnis, was sich sowohl auf Auslandsreisen auswirkt als auch bei zusätzlichen Inlandsreisen.

9. Welche ökologischen Chancen bietet der europäische Bahnverbund mit zum Beispiel grenzüberschreitenden Tarifen und Nachtzugleistungen?

Ö.T.E.: Der Bahnverkehr ist sicherlich eine wesentliche Grundlage für nachhaltigen Tourismus. Der Ausbau und die Verbesserung des europäischen Nahverkehrs sind zweifelsohne wichtig. Da besteht auch Handlungsbedarf und -notwendigkeit. Insbesondere um den Bahnverkehr als Ersatz für den innereuropäischen Flugverkehr fit zu machen. Es ist immer noch einfacher, im innereuropäischen Flugverkehr ins Flugzeug zu steigen, als mit der Bahn zu fahren. Hier ist Harmonisierung von Angeboten, Verbesserung von Strecken notwendig, um bedarfsgerechte Alternativen zu schaffen.

Ein wichtiges Argument ist auch immer, der Urlaub beginnt dann mit der Bahnreise. Andere Länder und Landschaften und Zwischenstopps machen den Urlaub damit von Anfang an zum Erlebnis.

Nachtzüge als Möglichkeit, klimafreundlich zu reisen.

Renaissance des Nachtzuges

Während fernab von Europa Nachtzugverbindungen selbstverständlich blieben, schaffte man sie hierzulande fast ganz ab. Warum nicht um 22 Uhr in den Zug steigen und ausgeruht am Zielort ankommen, verringert es doch dies gegenüber Kurzflügen den ökologischen Fußabdruck. Über die Renaissance des Nachtzugnetzes mit Exkurs nach Afrika und Fernost erfahren Sie in diesem Artikel.

Dr. Andreas Spaeth

Der Nightjet – sein Anfang und die neue Generation seit 2024

Die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) begannen, ab Fahrplanwechsel 2016 ihr Angebot von Nachtzügen in Europa unter dem Markennamen Nightjet neu aufzustellen. Anfänglich gab es extrem günstige Preise und einen großen PR-Wirbel um dieses Produkt, weil es ermöglicht, klimafreundlich zu reisen und Kurzstreckenflüge in Europa zu touristischen Zielen zu vermeiden. Seit dem Fahrplanwechsel 2023 bietet die ÖBB mit dem Nightjet 2 Züge neuer Generation an, deren Bedürfnisse besonders auf Rucksacktravelern, Familien und auch Komfort suchenden Reisenden zugeschnitten ist. Von Bonn aus stehen mögliche Verbindungen aufgrund der Zustiegmöglichkeit in Köln zur Nachtfahrt nach Wien und Innsbruck zur Verfügung.

Ich fuhr bereits in den 60er-Jahren mit dem Liegewagen in den Strandurlaub und hatte auch das Privileg in Europa und Übersee andere Nachtzüge kennen zu lernen.

Eindrücke aus Nachtzugfahrten

Meine Erfahrungen mit dem Nightjet der alten Generation stammen aus einer Fahrt von Frankfurt-Süd nach Kufstein im Jahr 2020. Die Fahrt im Liegewagen war preislich sehr günstig. Die Mitnahme von Sportartikeln, in dem Fall besonders sperrige Langlaufskier, ist unproblematisch und dank günstiger Ankunftszeiten kann man am nächsten Tag direkt den Urlaub genießen. Das Frühstück war in Ordnung, die Pünktlichkeit perfekt, einziger kleiner Nachteil war das laute Rangieren am Nürnberger Hauptbahnhof.

Beruflich war ich früher mit den IC- und ICE-Sitzwagen-Nachtverbindungen der DB, aber auch mit dem DB-Liegewagenzug von Mailand nach Frankfurt am Main unterwegs. Die Nacht im ICE auf den Strecken nach München und Basel ist manchmal doch etwas gruselig, da kaum Fahrgäste unterwegs sind und ein Umsteigen beispielsweise um drei Uhr aus Hamburg in Köln nach Süddeutschland nicht gerade für guten Schlaf sorgt. Ein Arbeiten am nächsten Tag ist so oder nicht möglich. Die DB hat dieses Netz beibehalten. Außerdem erhielt die Kooperation den Mobilitätspreis des Verkehrsclubs Österreich in der Kategorie „Internationales Best Practice“.

Die drei großen Träger des öffentlichen Belangs Umwelt (BUND, NABU und VCD) eröffnen gemeinsam mit der DB und dem Fahrtziel Natur attraktive Angebote für umweltverträgliches Ankommen in der Natur. Schauen Sie rein www.fahrtziel-natur.de

Weitere Verbindungen in Europa

Andere Nachtzugangebote in Europa sollten auch erwähnt werden. Insbesondere sich die beiden Angebote ICN von SNCF und IC



Nachtzug von Bangkok nach Chiang Mai, 1978

Notte der Trenitalia. Die französische SNCF bietet günstige Nachtzüge von Paris nach Südwestfrankreich und zur Côte d'Azur sowie in die Alpen. Die älteren SNCF-Liegewagen sind weniger komfortabel als der Nightjet und auf Schulen oder Familien ausgerichtet. Die Trenitalia hat Angebote zwischen Mailand/Turin und Rom, nach Sizilien und Apulien sowie von Rom nach Bozen und Triest.

Meine Fahrten: Der Liegewagen Toulouse-Paris im Oktober 2023 war nicht richtig komfortabel aber sehr günstig. Er hatte guten Anschluss nach Köln und Frankfurt mit raschem Bahnhoßwechsel von Gare d'Austerlitz zu den Gares de l'Est und du Nord. Bordverpflegung gibt es keine, vorher einkaufen ist angeraten. Der Zug fährt durch bis Orleans und hält nur noch in einem Pariser Vorortbahnhof. Das fördert den Schlaf.

Test des IC Notte von Mailand nach Rom ist noch geplant, die Erfahrungen im Netz sind aber gut.

Nachtzüge in Übersee

Thailand: Eine landschaftlich schöne Strecke von Bangkok führt nach Südthailand zu den beiden Grenzbahnhöfen nach Malaysia an der Westküste Richtung Penang und der Ostküste Richtung Kota Bharu. Es gibt eine weitere Verbindung in den Norden nach Jengam.

Indien hat viele Nachtzugverbindungen und ich habe einmal die Strecke Varanasi-Kalkutta genutzt. Die Züge sind sehr voll, aber günstig und bieten eine gute Möglichkeit mehr über Land und Leute zu erfahren.

Ägypten: Ein touristischer Klassiker ist der Nachtzug Kairo-Assuan mit Zwischenhalt in Luxor. Jedoch sollte man diese Strecke zumindest in eine Richtung am Tage fahren, weil das Niltal so viel Interessantes bietet.

Kenia hat nur noch einen Nachtzug von Nairobi nach Kisumu. Ich habe diesen Zug viele Male genutzt und kann nur dazu raten statt des Busses eine Fahrt mit dem Zug zu wählen. Eine tolle Landschaft und ein klassisches Zugreise-Feeling sind wichtige Argumente neben dem günstigen Preis.