

Peter Hanke
Bundesminister

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Walter Rosenkranz
Parlament
1017 Wien

ministerbuero@bmimi.gv.at
+43 1 711 62-658000
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Österreich

Geschäftszahl: 2026-0.032.230

13. März 2026

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Götze, Freundinnen und Freunde haben am 13. Jänner 2026 unter der **Nr. 4492/J** eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend „Einstellung des Nachtzugs Wien-Paris und weiterer Nachtzugverbindungen“ an mich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 3:

- *Welche Aktivitäten haben Sie bzw. Ihr Haus gesetzt, um die Nachtzugverbindung Wien – Paris zu erhalten?*
- *Gab es Gespräche zwischen Ihnen bzw. Ihrem Haus und dem französischen Verkehrsminister bzw. seinem Haus bezüglich einer Vertragserfüllung durch Frankreich bzw. generell bezüglich einer weiteren Mitfinanzierung durch Frankreich?*
- *Gab es Gespräche zwischen Ihnen bzw. Ihrem Haus und dem früheren französischen Verkehrsminister und nunmehrigen Staatsbahnchef bezüglich eines finanziellen Entgegenkommens im Sinne seiner öffentlichen Unterstützungs-Äußerungen für den Nachtzug Wien – Paris?*

Auf Bitten meines Hauses haben die ÖBB gegenüber der französischen SNCF mehrfach auf die Bedeutung einer Fortführung der Verbindung Wien – Paris hingewiesen und Informationen sowie fachliche Hinweise übermittelt, wie einer Beendigung der Finanzierung entgegengewirkt werden könnte.

Zu Frage 4:

- *Werden Varianten zur Kooperation der ÖBB mit privaten Unternehmen wie demjenigen, das Berlin – Paris reaktivieren will, untersucht, die eventuell das Thema des Finanzierungswegfalls in Frankreich entschärfen könnten?*

Das Unternehmen European Sleeper hat nach vorliegenden Informationen den Fokus auf den aus seiner Sicht lukrativeren und betrieblich einfacheren Markt Berlin – Paris gelegt. Darüber hinaus wird mit relevanten Nachtzugbetreibern ein enger Austausch gepflegt.

Zu den Fragen 5 und 6:

- *Warum im Einzelnen wird die Nachtzugverbindung nach Mailand und La Spezia eingestellt?*
- *Ist für die Nightjet(NJ)-Linie nach Mailand und La Spezia eine Reaktivierung für das Fahrplanjahr 2027 geplant? Wenn nein, warum nicht?*

Die Einstellung der Nachtzugverbindung (NJ) Wien – Mailand – La Spezia im Fahrplanjahr 2026 ist vor allem auf produktionsne Einschränkungen zurückzuführen: im Fahrplanjahr 2026 kann von der Trenitalia keine Lokomotive für den Betrieb der Nightjet-Züge im Abschnitt Tarvisio – Milano – La Spezia zur Verfügung gestellt werden. Auch seitens der ÖBB-Personenverkehr AG war es kurzfristig nicht möglich, zusätzliche mehrsystemtaugliche Lokomotiven für den Einsatz auf dieser Relation bereitzustellen. Darüber hinaus kann aufgrund einer mehrmonatigen Streckensperre zwischen Genua und Mailand während der verkehrsstarken Sommermonate keine durchgehende Verbindung nach La Spezia angeboten werden. Unter diesen Rahmenbedingungen war ein stabiler und durchgängiger Nachtzugbetrieb im Fahrplanjahr 2026 nicht umsetzbar.

Ob eine Wiederaufnahme der Nightjet-Verbindung Wien – Mailand – La Spezia im Fahrplanjahr 2027 möglich ist, wird von der Verfügbarkeit geeigneter Lokomotiven, der Baustellen- und Streckensituation in Italien, dem grundsätzlichen Interesse von Trenitalia an der Fortführung der Verbindung sowie einer kommerziellen Einigung, die sowohl für die ÖBB als auch für Trenitalia wirtschaftlich tragfähig ist, abhängen.

Zu den Fragen 7 und 8:

- *Welche Aktivitäten haben Sie bzw. Ihr Haus gesetzt, um die Nachtzugverbindungen nach Mailand und La Spezia doch zu behalten?*
- *Gab es insbesondere Gespräche zwischen Ihnen bzw. Ihrem Haus und dem italienischen Verkehrsminister bzw. seinem Haus bezüglich einer angebotsdienlicheren Gestaltung von Baustellenplanungen und -abwicklungen?*

Die Verbindung wurde in Italien durch Trenitalia eigenwirtschaftlich betrieben. Dennoch wurden auf Bitten meines Ressorts Alternativen geprüft, um eine Fortführung der Nachtzugverbindung unter geänderten Rahmenbedingungen zu ermöglichen. Dabei konnte keine betriebswirtschaftlich tragfähige Alternative identifiziert werden.

Mein Haus führt Gespräche mit dem italienischen Ministerium für Infrastruktur und Verkehr, u.a. auch zum Thema Baustellenplanung und -abwicklung in Italien. Es wird derzeit seitens Italien an Lösungen gearbeitet, damit Baustellen künftig weniger weitreichende Auswirkungen haben. Letztverantwortlich für die Baustellenplanung und -abwicklung auf italienischem Staatsgebiet bleibt allerdings der italienische Infrastrukturbetreiber Rete Ferroviaria Italiana (RFI).

Zu den Fragen 9 und 10:

- *Welche künftigen Einschnitte drohen (a) aufgrund der reduzierten Beschaffung von neuen NJ-Garnituren und b) aufgrund des u.a. nach Nichtvergabe des Liegewagen-Revisionsauftrags absehbaren Einsatzendes vieler bestehender Nachtzug-Wagen?*
- *Ist geplant, diese zur Abstellung vorgesehenen bestehenden Fahrzeuge anderen staatlichen oder privaten Bahnunternehmen zum Verkauf anzubieten?*

Nach momentaner Einschätzung reichen die von den ÖBB insgesamt 24 neu beschafften siebenteiligen NJ-Garnituren gemeinsam mit den nicht revisionsfälligen herkömmlichen Nachtzugwagen aus, um das derzeit angebotene Nightjet-Netz auch langfristig betreiben zu können. Aus der genannten Beschaffungsanpassung sowie aus dem Einsatzende revisionsfälliger Wagen ergeben sich daher aus Sicht der ÖBB keine zwingenden Einschnitte in das aktuell angebotene Netz. Die ÖBB werden nicht mehr benötigte Nachtzugwagen diskriminierungsfrei und nach dem Bestbieterprinzip am Markt platzieren und je nach Marktlage langfristig vermieten oder verkaufen.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Hanke

