



Das österreichische Nachtzugnetz muss ausgebaut werden, nicht eingeschränkt!



An diesem Donnerstag, dem 26. März 2026, anlässlich der ersten Fahrt des von European Sleeper betriebenen Nachtzugs Paris–Berlin, hatte die Vereinigung Ja zum Nachtzug/ Back-on-Track Austria etwa zwanzig Fahrgäste sowie französische und österreichische Abgeordnete am Wiener Hauptbahnhof zu einer Demonstration eingeladen, bei der die Wiederaufnahme des Nachtzugs Paris–Wien gefordert wurde. Unter ihnen waren Heidi Sequenz, Stadträtin von Wien, Vincent Roué, französischer Konsularrat, und Elisabeth Götz, Abgeordnete zum Nationalrat. Diese Strecke wurde im Gegensatz zum Verkehr Paris–Berlin nicht von einem privaten Betreiber übernommen und bleibt daher bis heute eingestellt. [Zur gleichen Zeit fand in Paris eine Demonstration statt](#), um sowohl die Inbetriebnahme des neuen Nachtzugs Paris–Berlin zu begrüßen als auch den Rückzug der französischen Regierung anzuprangern, die ihre Subventionen für die beiden Strecken Paris–Straßburg–Berlin und Paris–Straßburg–Wien, die im Rahmen einer Kooperation zwischen SNCF, DB und ÖBB betrieben werden, gestrichen hat.

Der von der französischen Regierung angeführte Haushaltsvorwand offenbart vor allem einen Mangel an politischem Willen, da diese gleichzeitig beschlossen hat, [eine Flugverbindung zwischen Straßburg und München zu subventionieren – zwei Städte, die zuvor vom Nachtzug Paris–Wien bedient wurden.](#)

Die Vereinigung Ja zum Nachtzug/Back-on-Track Austria fordert zudem die österreichische Regierung auf sich für Nachtzüge einzusetzen. Österreich hat großen Einsatz gezeigt, um Nachtzüge in Europa wiederzubeleben, und es ist klar, dass das reibungslose Funktionieren internationaler Nachtzüge vom guten Willen der Partnerländer abhängt. Die Vereinigung Ja Zum Nachtzug/Back-on-Track Austria hofft dennoch, dass Verkehrsminister Peter Hanke dieses Thema bei seinen europäischen Amtskollegen, [die ebenfalls Entscheidungsträger sind, zur Sprache bringen wird.](#)

Darüber hinaus steht die Ankündigung des österreichischen Verkehrsministeriums, dass die ÖBB einen Teil ihrer Nachtzugflotte verkaufen wird, im [Widerspruch zu den Zielen des Ausbaus des Nachtzugnetzes und zeugt von mangelnder Weitsicht angesichts der wünschenswerten Verlagerung des Verkehrs von der zu umweltbelastenden Zivilluftfahrt auf die Bahn.](#) Die Liege- und Schlafwagenplätze sind oft ausgebucht, und dieser Fuhrpark wäre nützlich, um das Netz an Tagen mit hoher Nachfrage oder im Falle von Ausfällen zu verstärken. Zudem verkehrt der Nachtzug Wien–Brüssel weiterhin nur an drei Tagen pro Woche, obwohl er eigentlich täglich fahren sollte.

[Österreich verfügt über den nötigen Spielraum, um einen Rahmen für die internationale Zusammenarbeit bei der Finanzierung und Steuerung von Nachtzügen vorzuschlagen.](#) Das derzeitige System, bei dem jedes Land den Nachtzug auf seinem Staatsgebiet subventioniert, hat seine Grenzen aufgezeigt. Die unbefristete Einstellung des Nachtzugs Wien–Mailand–La Spezia zeigt einmal mehr, dass internationale Nachtzüge die ersten Opfer der Missstände im Eisenbahnsystem sind. Ja Zum Nachtzug fordert die ÖBB auf, die Fahrgastinformation zu dieser Aussetzung zu verbessern, anstatt das Reiseziel einfach aus dem Fahrplan zu streichen.

Schließlich begrüßt Ja zum Nachtzug/Back-on-Track Austria die Initiative der Europäischen Kommission, den Ticketkauf ab 2026 zu vereinfachen, bedauert jedoch das Fehlen einer Vision für ein wirklich integriertes öffentliches Verkehrsnetz ohne Lücken in der Nachtverkehrsanbindung. Ja zum Nachtzug/Back-on-Track Austria bemängelt an der europäischen Version, dass sie sich zu sehr auf den [Ausbau der Hochgeschwindigkeitsinfrastruktur](#) Ohne Nachtzüge müssen lange Reisen durch Hotelaufenthalte und anstrengende Umstiege unterbrochen werden, was den erhofften positiven Effekt des Hochgeschwindigkeitszugs zunichte macht. Ja zum Nachtzug/Back-on-Track Austria fordert die Europäische Union auf, die Finanzierung internationaler Nachtzüge zu erleichtern, ihre koordinierende Rolle zwischen den Ländern wahrzunehmen und ihr Schweigen zu den aktuellen Unterbrechungen im Zugnetz zu beenden.

Fotos und Videos von der Demo: Drive:

<https://kdrive.infomaniak.com/app/drive/2670833/redirect/187>; Swisstransfer: <https://www.swisstransfer.com/d/6dbe86f9-2dee-4689-8588-b6f1329354f6>

Unsere früheren Pressemitteilungen: <https://jazumnachtzug.wordpress.com/>



Le réseau de train de nuit autrichien doit croître, pas se rétrécir !



Ce Jeudi 26 mars 2026, à l'occasion de la première circulation du train de nuit Paris-Berlin opéré par European Sleeper, le collectif Ja Zum Nachtzug/Back-on-Track Austria a réuni une vingtaine d'usagers, élu-e-s français-es et autrichien-ne-s à la Gare centrale de Vienne pour une manifestation demandant le retour du train de nuit Paris-Vienne. Parmi eux se trouvaient notamment Heidi Sequenz, conseillère municipale de la ville de Vienne, Vincent Roué, conseiller consulaire, et Elizabeth Götze, députée au Conseil national. Cette ligne, contrairement au service Paris-Berlin, n'a pas bénéficié d'une reprise par un opérateur privé et reste donc suspendue à ce jour. [Au même moment, une manifestation a eu lieu à Paris](#) pour saluer aussi bien le départ du nouveau train de nuit Paris-Berlin que pour dénoncer le désengagement du gouvernement français, qui a retiré sa subvention aux deux lignes Paris-Strasbourg-Berlin et Paris-Strasbourg-Vienne opérées dans le cadre d'une coopération SNCF-DB-ÖBB.

Le prétexte budgétaire invoqué par le gouvernement français révèle avant tout un manque de volonté politique, puisque celui-ci a, dans le même temps, [décidé de subventionner une ligne](#)

[aérienne Strasbourg-Munich, deux villes auparavant desservies par le train de nuit Paris-Vienne.](#)

Le collectif Ja zum Nachtzug/Back-on-Track Austria appelle également le gouvernement autrichien à se mobiliser en faveur des trains de nuit. L'Autriche a fait preuve d'une forte volonté pour relancer les trains de nuit en Europe, et il est clair que le bon fonctionnement des trains de nuit internationaux dépend du bon vouloir des pays partenaires. Le collectif [Ja zum Nachtzug/Back-on-Track Austria espère néanmoins que le ministre des transports Peter Hanke saura porter ce sujet auprès de ses homologues européens, qui sont aussi décisionnaires.](#)

Par ailleurs, l'annonce par le ministère des transports autrichiens de la vente par ÖBB d'une partie de son parc de train de nuit va [à l'encontre des objectifs de développement du réseau de train de nuit](#), dénotant un manque de prévoyance face au report modal souhaitable de l'aviation civile, trop polluante, vers le train. Les places en couchettes et lit sont souvent toutes prises, et ce parc serait utile pour renforcer le réseau les jours de forte demande, ou en cas de défaillance. De plus, le train de nuit Vienne-Bruxelles continue à circuler seulement trois jours par semaine, alors qu'il était censé devenir quotidien.

L'Autriche a une marge de manœuvre [pour proposer un cadre de coopération international pour le financement et la gouvernance des trains de nuit](#). Le système actuel, où chaque pays subventionne le train de nuit sur son territoire, a montré ses limites. La suspension *sine die* du train de nuit Vienne-Milan-La Spezia montre encore une fois que les trains de nuit internationaux sont les premières victimes des dysfonctionnements du système ferroviaire. Ja zum Nachtzug appelle ÖBB à améliorer l'information voyageur sur cette suspension, au lieu de simplement faire disparaître la destination.

Enfin, si Ja zum Nachtzug/Back on Track Austria salue l'[initiative de la Commission Européenne visant à faciliter l'achat de tickets qui arrive en 2026](#), le collectif déplore l'absence d'une vision pour un réel réseau de transports collectifs intégré et sans trou dans la desserte de nuit. Ja zum Nachtzug/Back-on-Track Austria regrette en particulier une vision européenne trop centrée sur les objectifs de développement de l'infrastructure à grande vitesse et de création d'un marché. Sans train de nuit, les trajets longs sont interrompus par des nuits d'hôtel et des correspondances plus fatigantes, annihilant l'effet positif espéré du train grande vitesse. Ja zum Nachtzug/Back-on-Track Austria appelle l'Union Européenne à faciliter le financement des trains de nuit internationaux, à jouer son rôle de coordination entre pays, et à sortir de son silence sur les interruptions actuelles du réseau de train de nuit.

Photos et vidéos de la mobilisation :

Drive: <https://kdrive.infomaniak.com/app/drive/2670833/redirect/187>; Swisstransfer: <https://www.swisstransfer.com/d/6dbe86f9-2dee-4689-8588-b6f1329354f6>

Nos précédents communiqués de presse : <https://jazumnachtzug.wordpress.com/>