

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Sven-Christian Kindler, Dr. Ingrid Nestle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/31991 –**

Aktueller Stand eines europäischen Nachtzugnetzes im Rahmen von „Trans Europe Express 2.0“

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Januar 2020 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) unter dem Titel „TEE 2.0 – Grenzüberschreitender Hochgeschwindigkeits- und Nachtverkehr auf der Schiene für den Klimaschutz“ ein europäisches Nachtzugkonzept veröffentlicht, an dem sechs namhafte Beratungsunternehmen mitgearbeitet haben. Darin sind acht konkrete Nachtzugstrecken dargestellt, die Deutschland künftig mit Mitteleuropa verbinden sollen. Für Geschäfts- und Privatreisende könnten diese Angebote laut der Studie sehr zeitnah eine klimafreundliche Alternative zum Flugverkehr darstellen (Quelle: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/eu-ratspraesidentschaft-innovative-schiene-nachtverkehr-21-09-2020.pdf?__blob=publicationFile).

Im Dezember 2020 wurde im Rahmen der europäischen Ratspräsidentschaft eine Absichtserklärung (Memorandum of Understanding – MoU) zwischen vier europäischen Staatsbahnen, der Deutschen Bahn AG, der Österreichischen Bundesbahn (ÖBB), der Schweizerischen Bundesbahn (SBB) und der Société nationale des chemins de fer français (SNCF) unterzeichnet, um künftig enger zusammenzuarbeiten und europäische Nachtzüge auf die Schiene zu bringen (Quelle: <https://www.fr.de/wirtschaft/der-tee-kommt-zurueck-90122812.html>).

1. Wie viele Trans Europe Express (TEE)-2.0-Züge verkehren nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell in Europa (bitte entsprechende Streckenverbindungen, Taktungen und Häufigkeiten darstellen, bitte zwischen Tag- und Nachtverbindungen differenzieren)?

Das Konzept für Netz des TEE 2.0 wurde aus der Durchbindung und Verlängerungen existierender Verbindungen entwickelt. Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) hat diese in den letzten Jahren begonnen, den Fernverkehr über lange Strecken sowie durch mehrere europäischen Staaten auszubauen. Begonnen hat der europäische Hochgeschwindigkeitsverkehr mit der Verlänge-

rung von ICE-Linien nach Österreich und in die Schweiz in den 1990er Jahren. Im Jahr 2000 startete die ICE-Verbindung Amsterdam – Frankfurt/Basel. Weitere Verbindungen zwischen Frankfurt und Brüssel (mit Anschluss nach London) sowie zwischen Frankfurt, Köln und München nach Paris wurden in den Folgejahren aufgenommen. Seit 2011 besteht eine Verbindung zwischen Frankfurt und Budapest mit RailJet-Zuggarnituren der Österreichischen Bundesbahn (ÖBB). Seit Dezember 2017 fährt der EuroCityExpress mit Pendolino-Triebzügen der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) von Frankfurt (Main) über Basel nach Mailand. Im Jahr 2020 wurde in Kooperation mit der ÖBB und der České dráhy (ČD), dem staatlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen in Tschechien, die Verbindung Berlin – Prag – Wien – Graz (Vindobona) wieder eingeführt. Im Dezember 2020 nahm die beschleunigte Verbindung München – Zürich über die neu elektrifizierte Strecke München – Lindau den Betrieb auf. Auch sie erfüllt die Anforderungen an eine Linie des TEE 2.0. Die DB AG und weitere Eisenbahnverkehrsunternehmen befinden sich in Gesprächen zu weiteren möglichen Projekten. Insgesamt sind praktisch alle Linien des Konzepts TEE 2.0 in Teilabschnitten bereits in Betrieb. Gespräche über den Ausbau und die Verlängerung individueller Linien werden derzeit vorbereitet.

Das TEE-Konzept sieht neben dem Ausbau des Hochgeschwindigkeitsverkehrs am Tage auch die Erweiterung des europäischen Nachtzugnetzes vor. Am 28. Juni 2021 fand die erste Fahrt des von einer privaten Gesellschaft betriebenen Nachtzuges Berlin – Kopenhagen – Stockholm statt. Die neue Nachtzugkooperation von DB AG, ÖBB, der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und der staatlichen Eisenbahngesellschaft Frankreichs – Société nationale des chemins de fer français (SNCF) – zum weiteren Ausbau des transeuropäischen Nachtverkehrs ist ein erster konkreter Baustein für die Umsetzung des vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur entwickelten TEE-Konzepts in die Praxis. Im Rahmen der neuen Nachtzugkooperation sind aktuell folgende neue Angebote geplant:

Ab Dezember 2021:

- Nachtzug Zürich – Köln – Amsterdam (als Ersatz für den Nacht-ICE 208/209) zwischen Basel und Köln in Kooperation mit ÖBB/SBB/NS,
- Neuer Nachtzug Wien – München – Paris in Kooperation mit ÖBB/SNCF.

Ab Dezember 2022:

- Aufspaltung des Nachtzuges Zürich – Hildesheim – Berlin/Hamburg auf zwei separate Züge Zürich – Hamburg und Zürich – Berlin (mit Flügel nach Prag) in Kooperation mit ÖBB, SBB und ČD.

Ab Dezember 2023:

- Nachtzug Berlin – Paris/Brüssel und Ausweitung bestehender Verbindungen Wien – Paris/Brüssel in Kooperation mit ÖBB und SNCF.

Der Fahrplan und damit die Fahrzeiten sind in der Regel im Herbst vor der Inbetriebnahme verfügbar.

2. Welche Investitionen in Zugmaterial bzw. die Zugflotte, in Personal und in den laufenden Betrieb sowie die Instandhaltung (Umbau von Werkstätten und Reinigungsanlagen) sind im Zuge der Ausweitung des Nachtzugbetriebs in Zusammenarbeit mit anderen europäischen Ländern in den Jahren 2021, 2022 und 2023 geplant?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 1 und 2, 19 bis 24 sowie 31 bis 33 und 35 auf Bundestagsdrucksache 19/22059 verwiesen.

Nach Auskunft der DB AG sind die Planungen für die neuen Verkehre gemeinschaftlich mit den Kooperationspartnern erfolgt. Die unternehmerische Verantwortung in der Kooperation wird geteilt wahrgenommen. Diese variiert aufgrund der unterschiedlichen Zusammensetzungen der Nachtzüge (Anteile von Schlaf-, Liege- und Sitzwagen) und der unterschiedlichen Konstellationen mit weiteren Partnern (Niederlande Spoorwegen (NS) für Verkehre in die Niederlande oder Trenitalia für Verkehre nach Rom) und wird in entsprechenden Vereinbarungen vertraglich geregelt.

Beim Ausbau der neuen Nachtzugverbindungen kommen neben DB-Lokomotiven auch Sitzwagen der DB AG zum Einsatz, das eingesetzte Personal an Bord der Züge wird geschult und ausgebildet und die DB AG investiert in die Erweiterung ihrer Vertriebssysteme. Für die neue Nachtzugkooperation werden zunächst klassische Schlaf-, Liege- und Sitzwagen der jeweiligen Kooperationspartner zum Einsatz kommen. Investitionen in Fahrzeugmaterial (Schlaf- und Liegewagen) erfolgen im Rahmen der Kooperation durch die ÖBB. Die DB AG setzt zum einen ihre ICE- und Intercity-Züge bei Verbindungen über Nacht ein, zum anderen beteiligt sie sich mit eigenen Sitzwagen an den Nachtzugverbindungen ihrer Partnerbahnen. Zudem investiert die DB AG in neue Hochgeschwindigkeitszüge, die auch für den inländischen Nachtverkehr eingesetzt werden, und baut ihre Flotte konsequent aus.

3. Welche konkreten Leistungen erbringt die DB AG derzeit für den Nachtzugverkehr anderer europäischer Eisenbahngesellschaften, die in und durch Deutschland hindurch Nachtzugverkehre anbieten?
Welche Kosten entstehen der DB AG hierdurch?
Welche Erlöse und/oder Einnahmen erzielt die DB AG hierdurch?
4. Welche Dienstleistungen erbringt die DB AG aktuell für die ÖBB für den ÖBB-Nightjet?
Welche Kosten entstehen der DB AG durch diese Leistungen?
Welche Einnahmen und Erlöse erzielt die DB AG durch die Kooperation mit der ÖBB für den ÖBB-Nightjet?
Ist die Zusammenarbeit mit der ÖBB für die DB AG wirtschaftlich?
Wenn ja, inwiefern?
Wenn nein, warum nicht?
5. Welche Dienstleistungen erbringt die DB AG aktuell für die SBB in Bezug auf den Nachtzugverkehr?
Welche Kosten entstehen der DB AG durch diese Leistungen?
Welche Einnahmen und Erlöse erzielt die DB AG durch die Kooperation mit der SBB für den Nachtzugverkehr?
Ist die Zusammenarbeit mit der SBB im Nachtzugverkehr für die DB AG wirtschaftlich?
Wenn ja, inwiefern?
Wenn nein, warum nicht?

6. Welche Dienstleistungen erbringt die DB AG aktuell für die SNCF in Bezug auf den Nachtzugverkehr?

Welche Kosten entstehen der DB AG durch diese Leistungen?

Welche Einnahmen und Erlöse erzielt die DB AG durch die Kooperation mit der SNCF für den Nachtzugverkehr?

Ist die Zusammenarbeit mit der SNCF im Nachtzugverkehr für die DB AG wirtschaftlich?

Wenn ja, inwiefern?

Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 3 bis 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG berühren die erbetenen spezifischen Informationen zu Kosten und Erlösen der DB Fernverkehr AG im Zusammenhang mit der Nachtzugkooperation geschützte Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der DB AG sowie der anderen an der Kooperation beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Offenlegung der erfragten Informationen würde das wirtschaftliche Handeln der DB AG deutlich beeinträchtigen und könnte erhebliche Wettbewerbsnachteile nach sich ziehen und somit auch das fiskalische Interesse des Bundes beeinträchtigen. Die Kenntnis von spezifischen Informationen zu Erlösen und Umsätzen der DB Fernverkehr AG würde es konkurrierenden Mobilitätsanbietern ermöglichen, ihr Verhalten im Wettbewerb entsprechend auszurichten.

Die DB Fernverkehr AG steht bereits in intensivem intermodalem und intramodalem Wettbewerb und erwartet in den kommenden Jahren einen weiter zunehmenden Wettbewerb. Dies betrifft auf der Schiene sowohl private Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch ausländische Staatsbahnen. Auf der Straße operieren mehrere Fernbusanbieter auf diversen Relationen, die in Konkurrenz zu den Zügen der Deutschen Bahn AG stehen. Zudem bieten mehrere Airlines auf innerdeutschen und europäischen Verbindungen Linienflüge an, die in Konkurrenz zu den entsprechenden Fernverkehrsrelationen stehen.

Durch die Kenntnis spezifischer Informationen zu Erlösen und Umsätzen der DB Fernverkehr AG könnte es Wettbewerbern grundsätzlich möglich sein, Rückschlüsse auf die Kostenstrukturen der DB Fernverkehr AG zu ziehen. Marktkundigen könnten derartige Rückschlüsse insbesondere durch die Kombination dieser Kennzahlen mit den ihnen vorliegenden unternehmenseigenen Daten sowie öffentlich verfügbaren Informationen (etwa zum Jahresabschluss oder dem Umfang des Angebots der DB Fernverkehr AG in den jeweiligen Quartalen) möglich sein. Aktuelle – und auch potenzielle künftige – Wettbewerber wären in der Lage, diese Informationen zur Planung ihrer eigenen Angebote und ihrer Preisstruktur zu nutzen.

Die DB AG hätte diese Möglichkeiten hingegen nicht, da gleichartige Informationen ihrer Wettbewerber nicht öffentlich zugänglich sind. Eine einseitige Veröffentlichung von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen nur eines Marktteilnehmers könnte daher die DB AG im Wettbewerb benachteiligen. Es muss davon ausgegangen werden, dass eine Anpassung der Angebote oder Preisstrukturen anderer Anbieter von Verkehrsleistungen, die sich aus einem Ungleichgewicht der zur Verfügung stehenden Informationen gegenüber der DB AG ergeben, dazu genutzt werden, Marktanteile von der DB AG zu gewinnen.

Unter Abwägung zwischen dem parlamentarischen Auskunftsanspruch einerseits und dem Schutz von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen unter Berücksichtigung möglicher nachteiliger Wirkungen für die betroffenen privaten Unternehmen andererseits hat die Bundesregierung die erbetenen Informationen

als Verschlussache „VS – Vertraulich“ eingestuft und der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages übermittelt. Die Antwort der Bundesregierung ist in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort nach Maßgabe der Geheimschutzordnung des Deutschen Bundestages eingesehen werden.

7. Zu welchem Zeitpunkt wurden die für den Nachtzug Malmö – Berlin benötigten Trassen bei der DB Netz angemeldet?

Die Trassenanmeldefrist für die erste Phase der Netzfahrplanerstellung lief vom 12. März 2021 bis 12. April 2021. Der Zeitpunkt, wann eine Anmeldung innerhalb dieser Frist eingeht, ist für das weitere Verfahren unerheblich. Derzeit erfolgt die Erstellung des Netzfahrplanentwurfs aus den fristgerecht eingegangenen Anmeldungen der ersten Anmeldephase.

8. Was sind der konkrete Fortschritt und der Mehrwert der Gründung einer gemeinsam europäischen Nachtzuggesellschaft (vgl. TEE-Präsentation S. 15)?

Was waren die bisherigen Meilensteine?

Welche Meilensteine stehen noch an?

Welche Vereinbarungen wurden bereits wann mit welchen Partnern abgeschlossen?

Zur Frage einer gemeinsamen europäischen Nachtzug-Gesellschaft wird auf die in der genannten Präsentation dargestellten Möglichkeiten und Einschätzungen verwiesen.

Nach Auskunft der DB AG sind die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen im grenzüberschreitenden Verkehr unabhängig von der Rechtsform. Die Frage der Rechtsform einer Kooperation (gemeinsame Gesellschaft oder multilaterale Vertragskooperation) ist nach Auskunft der DB AG nur zweitrangig.

9. Mit welchem Fahrgastaufkommen auf welchen Nachtzugrelationen rechnet die DB AG für die Jahre 2021, 2022 und 2023?

Nach Auskunft der DB AG liegen Prognosen zum Fahrgastaufkommen der Schlaf- und Liegewagen in der neuen Nachtzugkooperation nur der wirtschaftlich verantwortlichen ÖBB vor. Für die im Nachtverkehr eingesetzten ICE und Intercity erwartet die DB AG in den kommenden Jahren einen Hochlauf auf das Vor-Corona-Niveau.

10. Welche konkreten Maßnahmen ergreift die Bundesregierung, um den Nachtzugverkehr per Eisenbahn in und durch Deutschland zu fördern?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 1 und 2, 19 bis 24 sowie 31 bis 33 und 35 auf Bundestagsdrucksache 19/22059 verwiesen.

11. Warum lässt sich der ÖBB-Nightjet nicht direkt im DB Navigator buchen (es erfolgt eine Weiterleitung auf das Portal <https://www.international-bahn.de/de/search/65269216?token=9fba0af08>)?

Ist eine unkomplizierte Buchung von Nachtzügen wie beispielsweise dem ÖBB-Nightjet direkt im Hauptmenü des DB-Navigators geplant?

Wenn ja, wann?

Wenn nein, warum nicht?

Im Rahmen der seit 2020 existierenden Plattform für grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehr (International Rail Passenger Platform, IRP) werden auch Themen wie Ticketing und Online-Buchungsplattformen intensiv gemeinsam mit internationalen Eisenbahnverkehrsunternehmen diskutiert.

Nach Auskunft der DB AG sind die Tickets für die Züge der neuen Nachtzugkooperation über die Vertriebskanäle aller vier Kooperationsbahnen erhältlich. Bei der DB AG sind sämtliche Nachtzugverbindungen, die in Kooperation mit der ÖBB angeboten werden, über alle Vertriebskanäle erhältlich. Das schließt auch Verbindungen ein, die nicht durch Deutschland führen. Online und in der App werden Kunden auf www.international-bahn.de weitergeleitet. Aufgrund der bestehenden hohen technischen Komplexität ist eine Integration der ÖBB-Tarife in bahn.de und den DB-Navigator zurzeit wirtschaftlich nicht sinnvoll möglich.

12. Welche europäischen Sparpreise soll es für die neuen europäischen Nachtzüge geben?

Was werden die günstigsten Frühbuchertickets für komfortable Liegesitze voraussichtlich kosten (bei Staffelung der Sparpreise bitte beispielhafte Verbindungen oder die Entfernungsgruppen angeben)?

Nach Auskunft der DB AG ist für die Preisangebote der Betreiber der jeweiligen Nachtzüge verantwortlich.

13. Ist die Mitnahme von Fahrrädern in den derzeit bestehenden Nachtzugverbindungen möglich und über den DB-Navigator buchbar, und wenn ja, für wie viele Fahrräder pro Zug, wenn nein, soll sich hieran etwas ändern?

Nach Auskunft der DB AG ist die Mitnahme von Fahrrädern bei den bestehenden Nachtzugverbindungen der DB AG möglich und über den DB Navigator buchbar, sofern die eingesetzten Baureihen über die Möglichkeit zur Fahrradmitnahme verfügen. Die Fahrradmitnahme ist in allen Intercity- und Eurocity-Zügen sowie auf immer mehr ICE-Verbindungen möglich. Durch die laufende Flottenmodernisierung und die weitere Angebotsausweitung wird die DB AG die Kapazitäten für die Fahrradmitnahme künftig noch weiter erhöhen. Neue Fernverkehrszüge wie der ICE 4, der ICE 3 neo, der ECx und die Intercity-2-Doppelstockzüge verfügen über mindestens acht Stellplätze für Fahrräder.

14. Welche Pläne für die Mitnahme von Fahrrädern in Nachtzügen haben die DB und die Bundesregierung für geplante Verbindungen (Anzahl der Fahrradplätze pro Zug, Buchungsmöglichkeiten etc.)?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 1 und 2, 19 bis 24 sowie 31 bis 33 und 35 auf Bundestagsdrucksache 19/22059 verwiesen.

Nach Auskunft der DB AG beabsichtigt sie, im Rahmen der neuen Nachtzugkooperation Intercity-1-Wagen mit Fahrradstellplätzen zur Verfügung zu stellen.

15. In welchen europäischen Ländern ist eine Bezuschussung des Nachtzugbetriebs aktuell möglich bzw. vorgesehen?
Ist eine Bezuschussung von Nachtzugangeboten in Deutschland vorgesehen?
Wenn ja, in welchem Umfang, und welche Kosten werden dem Bund bzw. der Bahn hierdurch voraussichtlich entstehen?
Wenn nein, warum nicht?

Es wird auf die Antworten der Bundesregierung zu den Fragen 1 und 2, 19 bis 24 sowie 31 bis 33 und 35 auf Bundestagsdrucksache 19/22059 sowie zu den Fragen 4, 8 bis 10 auf Bundestagsdrucksache 19/26683 verwiesen.

Bei den von oder in Kooperation mit DB Fernverkehr AG angebotenen Verbindungen in Deutschland werden keine öffentlichen Mittel eingesetzt. Nach Auskunft der DB AG wird der Nachtzugverkehr der jeweiligen Partnerbahnen in Frankreich, den Niederlanden, Österreich, Schweden, der Schweiz und Tschechien finanziell gefördert.

16. Welche konkrete Vereinbarung mit einem Eisenbahnverkehrsunternehmen gibt es für die geplante Nachtzugstrecke Paris – Brüssel – Köln – Berlin (bitte genauen Inhalt der Vereinbarung und voraussichtlichen Linienbeginn sowie Taktungen und Halte sowie Kapazitäten angeben)?
17. Welche konkrete Vereinbarung mit einem Eisenbahnverkehrsunternehmen gibt es für die geplante Nachtzugstrecke Brüssel – Köln – Berlin – Prag/Warschau (bitte die abgeschlossenen Vereinbarungen, die beteiligten Partner und den voraussichtlichen Betriebsbeginn der Linie sowie Taktungen und Halte sowie Kapazitäten angeben)?
18. Welche konkrete Vereinbarung mit einem Eisenbahnverkehrsunternehmen gibt es für die geplante Nachtzugstrecke Amsterdam – Köln – Basel – Mailand – Venedig/Genua (bitte die abgeschlossenen Vereinbarungen, die beteiligten Partner und den voraussichtlichen Betriebsbeginn der Linie sowie Taktungen und Halte sowie Kapazitäten angeben)?
19. Welche konkrete Vereinbarung mit einem Eisenbahnverkehrsunternehmen gibt es für die geplante Nachtzugstrecke Frankfurt – Strasbourg/Zürich – Mulhouse – Lyon – Montpellier – Barcelona (bitte die abgeschlossenen Vereinbarungen, die beteiligten Partner und den voraussichtlichen Betriebsbeginn der Linie sowie Taktungen und Halte sowie Kapazitäten angeben)?
20. Welche konkrete Vereinbarung mit einem Eisenbahnverkehrsunternehmen gibt es für die geplante Nachtzugstrecke Berlin – München – Innsbruck – Bologna – Rom/Nizza (bitte die abgeschlossenen Vereinbarungen, die beteiligten Partner und den voraussichtlichen Betriebsbeginn der Linie sowie Taktungen und Halte sowie Kapazitäten angeben)?

21. Welche konkrete Vereinbarung mit einem Eisenbahnverkehrsunternehmen gibt es für die geplante Nachtzugstrecke Paris – Strasbourg – Stuttgart – München – Wien – Budapest/ Zagreb (bitte die abgeschlossenen Vereinbarungen, die beteiligten Partner und den voraussichtlichen Betriebsbeginn der Linie sowie Taktungen und Halte sowie Kapazitäten angeben)?
22. Welche konkrete Vereinbarung mit einem Eisenbahnverkehrsunternehmen gibt es für die geplante Nachtzugstrecke Paris – Brüssel/Amsterdam – Hamburg – Kopenhagen – Stockholm (bitte die abgeschlossenen Vereinbarungen, die beteiligten Partner und den voraussichtlichen Betriebsbeginn der Linie sowie Taktungen und Halte sowie Kapazitäten angeben)?
23. Welche konkrete Vereinbarung mit einem Eisenbahnverkehrsunternehmen gibt es für die geplante Nachtzugstrecke Stockholm – Kopenhagen – Berlin – Prag – Wien/Budapest (bitte die abgeschlossenen Vereinbarungen, die beteiligten Partner und den voraussichtlichen Betriebsbeginn der Linie sowie Taktungen und Halte sowie Kapazitäten angeben)?

Die Fragen 16 bis 23 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 1 und 2, 19 bis 24 sowie 31 bis 33 und 35 auf Bundestagsdrucksache 19/22059 verwiesen.

Im Übrigen verweist die Bundesregierung auf ihre Antwort zu Frage 1.

Nach Auskunft der DB AG liegen genaue Fahrzeiten der neuen Linien noch nicht vor. Der Fahrplan und damit die Fahrzeiten sind in der Regel erst im Herbst vor der Inbetriebnahme verfügbar.

24. Plant die Bundesregierung, sich bei Nachtzügen, die Deutschland durchqueren bzw. zukünftig durchqueren sollen, für weitere Halte im Bundesgebiet einzusetzen?

Wenn ja, bei welchen Verbindungen, und an welchen Stationen?

Wenn nein, warum nicht?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 1 und 2, 19 bis 24 sowie 31 bis 33 und 35 auf Bundestagsdrucksache 19/22059 verwiesen.

Nach Auskunft der DB AG bietet sie auf allen Hauptstrecken zwischen den großen Metropolen ein Fahrtenangebot über Nacht. Die genauen Fahrzeiten und Halte der neuen Linien im Zuge der Nachtzugkooperation liegen zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht vor. Die Festlegung der Fahrzeiten und Halte obliegt den beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen.