

Deutschland-Takt

Besser für alle!

„Ich wünsche mir einen Deutschland-Takt“ titelte am 12. April 2012 der „Münchner Merkur“ die Überschrift eines Interviews mit dem neu gewählten Bundesvorsitzenden des Fahrgastverbandes PRO BAHN, Jörg Bruchertseifer.

Im Laufe des Interviews brachte es der Augsburger mit einem einfachen Satz weiter auf den Punkt und konkretisierte seine Forderung: „Ein Deutschlandtakt, der einen lückenlosen öffentlichen Verkehr von A nach B möglich macht.“ Bundesweiter lückenloser öffentlicher Verkehr, am besten von Haustür zu Haustür? Es drängt sich die Frage auf: Warum gibt es das heute noch nicht?

Der heutige öffentliche Personenverkehr ist mit den alten Tagen kaum noch zu vergleichen: Eine Vielzahl an kompetenten Anbietern erbringt mit immer moderneren Fahrzeugen Verkehrsleistung von A nach B, die Zuständigkeit der Aufgabenträger ist regionalisiert (und immer dann ein Erfolg, wenn die Aufgabenträger ihre Aufgaben auch tragen), mit neuen Ver-

triebsformen versuchen die örtlichen Verkehrsverbünde, immer näher an die Kunden heranzukommen. Es hat sich viel verändert und nicht ohne Grund fuhren im Jahr 2011 so viele Menschen mit öffentlichen Verkehrsmitteln wie nie zuvor.

Schlechte Anschlüsse vertreiben Kunden

Aber halt! Oft verliert der öffentliche Verkehr dann an Attraktivität, wenn von A nach B keine Direktverbindung möglich ist, sondern unterwegs umgestiegen werden muss. Vielleicht sogar mehrfach.

Lange Wartezeiten an Umsteigebahnhöfen sind ein Ärgernis und halten potenzielle Fahrgäste von der Nutzung des öffentlichen Verkehrs ab. Unsichere und damit häufig verpasste Anschlüsse vertreiben die mühsam gewonnenen Kunden vielleicht sogar wieder.

Eine Herausforderung, denn der Modal-Wettbewerber Auto kennt weder Umsteigezeiten noch Hetzerei beim Übergang, geschweige denn komplizierte Konstruktionen wie Über-Eck-Anschlüsse.

Ein kleines Beispiel: Wer von Emmerich nach Bocholt mit dem Auto

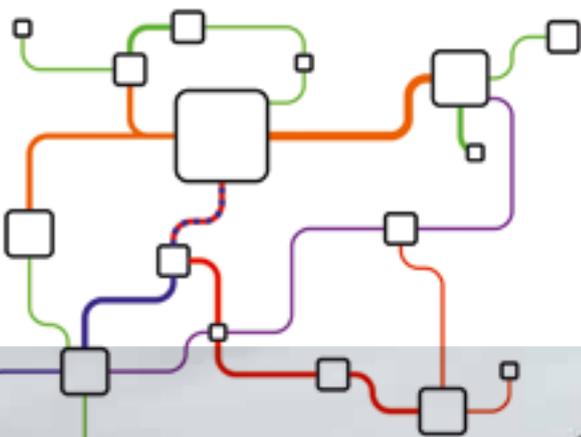
fährt, legt die 36 Kilometer via Bundesautobahn 3 und Bundesstraße 67 in gut 35 Minuten zurück.

Wer gleiches mit öffentlichen Verkehrsmitteln tun möchte, ist über eine Stunde länger unterwegs. Mit dem RE 5 fährt man von Emmerich nach Empel-Rees. Dort besteht eine Wartezeit von 49 Minuten, ehemals es dann mit der Buslinie 61 nach Bocholt geht. Ankunft ist dort weitere 44 Minuten später. Gesamtreisezeit: 99 Minuten. Und wie viel kostet das dann?

Wie viel das kostet? Zumindest die Internetauskunft der Deutschen Bahn AG kann den Preis nicht nennen. Ist das ein attraktives Angebot?

Sicherlich, der Blick zum Niederrhein zeigt ein bewusst gesuchtes Negativbeispiel und es gibt bereits heute gut funktionierende und eng aufeinander abgestimmte Takte sowie RE-Linien, die längst ganze Bundesländer durchfahren und damit großzügige Möglichkeiten für die Fahrgäste schaffen. Aber für einen flächendeckend gut nutzbaren öffentlichen Verkehr muss eben auch der Fokus auf lokale Probleme gelegt werden.

Woran scheidet der Deutschland-Takt bislang? Wir sprachen mit Hans Leister, einem wichtigen Vertreter der Initiative Deutschland-Takt, in der auch der Fahrgastverband PRO BAHN vertreten ist.



Der Bahnhof Ulzburg Süd ist ein Knotenpunkt im Netz der AKN Eisenbahn AG. Hier treffen die AKN-Stammstrecke (Hamburg-Altona – Kaltenkirchen – Neumünster) und die Alsternordbahn, auf der heute bis nach Norderstedt Mitte verkehrt wird, aufeinander. Zusätzlich beginnen und enden hier Züge nach Elmshorn. Der Bahnhof verfügt über zwei Mittelbahnsteige mit drei Gleisen. Das mittlere Gleis ist von beiden äußeren Bahnsteigen aus erreichbar. Eine intelligente Lösung für einen besseren Taktverkehr.

Foto: © AKN Eisenbahn AG; Grafik: Matthias Oomen

DER FRAGEBOGEN an Hans Leister

Mehr Deutschland-Takt ist machbar

Der Deutschland-Takt ist ein Teil einer gesamteuropäischen Entwicklung zum Taktfahrplan und zum geordneten Zugang zum Schienennetz. Darüber sprach **derFahrgast** mit Hans Leister, einem Exponenten der Initiative Deutschland-Takt.



Zur Person

Hans Leister war 1991–1994 beim Land Brandenburg als Projektleiter für die Konzeption des Regionalverkehrs Berlin-Brandenburg zuständig. 1994–2000 war er bei der Deutschen Bahn AG als Regionalbereichsleiter der DB Regio und als Konzernbeauftragter für Brandenburg tätig. Es folgte der Wechsel zum Wettbewerber Connex (heute Veolia). Seit 2006 ist Hans Leister Geschäftsführer der Keolis Deutschland, die unter der Marke Eurobahn SPNV betreibt (u.a. hat die Eurobahn in Nordrhein-Westfalen zwei wichtige elektrische RB- und RE-Netze gewonnen). Hans Leister ist seit 1971 Mitglied der SPD, seit 1994 Mitglied der Gewerkschaft Transnet (heute EVG) und seither auch politisch in der Bahndiskussion engagiert.

derFahrgast: Herr Leister, Sie engagieren sich seit geraumer Zeit für den Deutschland-Takt. Warum?

Leister: Wir brauchen in Deutschland ein Schienennetz, das ein Höchstmaß an Nutzen für die Kunden bietet sowie hohe Auslastung für die DB Netz AG ermöglicht, und das bei besserer Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit. Die Rahmenbedingungen sind sehr begrenzte verfügbare Investitionsmittel, und die Bestellung von fast zwei Dritteln aller Fahrplantrassen als nullsymmetrische Taktfahrpläne bzw. integraler Taktfahrplan durch die Länder. Was liegt da näher als der Ansatz, einen

langfristigen Zielfahrplan für Fernverkehr und Nahverkehr festzulegen, mit optimierten Anschlüssen und vorgefertigten Güterzugtrassen in ausreichender Kapazität, und nach diesem integrierten Zielfahrplan den Infrastrukturausbau auszurichten? Gleichzeitig muss man Nah- und Fernverkehr auch beim Tarif wieder mehr zusammenführen. Eine Gruppe von Fachleuten hat sich zum Ziel genommen, für diesen Planungsansatz zu werben.

derFahrgast: Hat dieses Engagement mit Ihrer Tätigkeit bei einem bestimmten Unternehmen zu tun?

Leister: Überhaupt nicht! Die SNCF als das Unternehmen, das hinter meinem Arbeitgeber Keolis steht, war übrigens lange Jahre skeptisch gegenüber Taktfahrplänen und dem Planungsgrundsatz „erst Fahrplan festlegen, dann Infrastruktur planen“. Letztlich hat in Frankreich der Infrastrukturbetreiber RFF die systematisch nullsymmetrischen Fahrpläne, wie sie im Dezember 2011 eingeführt wurden, veranlasst und durchgesetzt. Mittlerweile ist auch die SNCF überzeugt von den Vorteilen des Systems.

Mein Engagement für den Deutschland-Takt ist unabhängig von unmittelbaren geschäftlichen Interessen, ich will mich für den Schienenverkehr allgemein einsetzen.

derFahrgast: An wen richtet sich die Forderung nach einem Deutschland-Takt in erster Linie? An die Politik oder an den Netzbetreiber Deutsche Bahn AG (DB AG)?

Leister: Die Initiative Deutschland-Takt ist keine mächtige Lobby-Gruppe, die etwas fordert. Wir versuchen zu überzeugen, und das gelingt uns immer besser. Wem auch immer wir die Idee Deutschland-Takt in Ruhe erklärt haben, war danach entweder Deutschland-Takt-Fan oder zumindest bereit, sich näher damit zu beschäftigen. Das Problem ist aber, dass manche Entscheidungsträger gar keine Zeit haben, sich mit solchen Sachfragen zu beschäfti-

gen oder überkommene Strukturen überhaupt nicht infrage stellen wollen.

DB AG oder Politik – wir müssen beide überzeugen. Bei der DB AG wächst die Akzeptanz für den Planungsansatz „erst Fahrplan, dann Infrastruktur festlegen“. Die Politik muss vor allem bereit sein, sich überhaupt für den Schienenverkehr und einen attraktiven öffentlichen Verkehr zu engagieren und erkennen, welches Wähler-Mobilisierungspotenzial ein Deutschland-Takt entwickeln kann: Begrenzung von Energieverbrauch und CO₂-Emission im Verkehr, durch einen deutlich attraktiveren öffentlichen Verkehr anstatt durch Einschränkungen für den Straßenverkehr.

derFahrgast: Was ist der wesentliche Unterschied zwischen dem Deutschland-Takt und der derzeitigen Strategie der Bundesregierung(en)?

Leister: Ich denke, dass keine Bundesregierung in letzter Zeit eine Strategie zum Schienenverkehr hatte. Die Koalitionsvereinbarung enthält jedoch erstmals einen Prüfauftrag für den Deutschland-Takt. Bisher war dieser Auftrag noch nicht in Angriff genommen, man beginnt im Bundesverkehrsministerium gerade mit der Arbeit.

Bundestag und Bundesregierung verwenden derzeit noch die alten Planungsstrukturen, vor allem den Bundesverkehrswegeplan. Die Abläufe bei diesem Planungs- und Entscheidungsinstrument sind überholt, das wird immer deutlicher. Der Deutschland-Takt wird nur über eine grundlegende Reform der Bundesverkehrswegeplanung im Bereich des Schienenverkehrs kommen. Diese Reform ist ohnehin mehr als überfällig.

derFahrgast: Wer profitiert von einem Deutschland-Takt in erster Linie?

Leister: Fast alle:

– Natürlich die Passagiere und ÖPNV-Nutzer, aber ebenso die Güterverkehrskunden, denen Systemtrassen schnellere und überholungsfreiere Verbindungen bringen.

- Der Steuerzahler, weil die Investitionen in das Schienennetz gezielt und mit hohem Nutzeffekt vorgenommen werden.
- Der Infrastrukturbetreiber DB Netz AG. Das Beispiel Schweiz zeigt: Extrem hohe Auslastung des Netzes bei hoher Zuverlässigkeit ist möglich. Wir schaffen es heute, wegen der Engpässe in den Knoten unser Netz nur halb so gut auszulasten wie die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), bei schlechterer Betriebsqualität.
- Die DB AG, weil sie die Chance bekommt, wie die SBB zum Leitunternehmen der Infrastruktur eines ganzen Landes zu werden. Diesen Anspruch haben die Bürger heute gegen die DB AG auch schon, aber die DB AG kann ihm heute nicht wirklich gerecht werden.
- Die Wettbewerber, weil für die Ausschreibungen langfristig Klarheit hinsichtlich der Linienentwicklung von Nah- und Fernverkehr gegeben sein wird, natürlich abhängig vom weiteren Infrastrukturausbau.

Nicht profitieren werden Befürworter eines unregulierten „Open Access“-Modells, d.h. der Idee von einem unregulierten Trassenwettbewerb durch neue Betreiber im Fernverkehr. Aber es ist ohnehin absolut unrealistisch, im Bahnverkehr bei derart begrenzter Infrastrukturskapazität, wie wir sie in Deutschland haben, das Wettbewerbsmodell des Luftverkehrs anzuwenden. Auch ist mit dem Nahverkehr der wesentliche Teil des Schienenpersonenverkehrs bereits anders organisiert als im Open Access.

derFahrgast: Nennen Sie uns ein konkretes Beispiel, wo der Deutschland-Takt schon gut funktioniert!

Leister: Integrale Taktfahrpläne gibt es in vielen deutschen Bundesländern, und immer öfter sind diese über Ländergrenzen hinweg abgestimmt. Auch der deutsche Fernverkehr fährt weitgehend nullsymmetrisch im Takt, weist einige funktionierende Taktknoten und viele Richtungsanschlüsse auf und ist häufig mit dem Nahverkehr gut verknüpft. Es fehlt noch ein länderübergreifender langfristiger Planungsansatz, der von allen Beteiligten akzeptiert ist. Mustergültige Taktknoten mit Fern- und Nahverkehr weisen zum Beispiel Ingolstadt oder Magdeburg auf.

Die Vertaktung wird nicht nur vom Nahverkehr, sondern auch von den Nachbarländern erzwungen: Österreich, Frankreich, Dänemark, die Tschechische Republik, die Niederlande und Dänemark sind

teils schon lange, teils erst seit jüngster Zeit Länder mit systematischem Fahrplan oder integrealem Taktfahrplan. Durch den Nahverkehr und die grenzüberschreitenden Linien ist auch der deutsche Fernverkehr in der Praxis nicht mehr „frei“, sondern weitgehend festgelegt. Es ist eben kein Zufall, wenn man im ICE sitzt und zu den Minuten 0 oder 30 einen entgegenkommenden ICE vorbeirauschen sieht, sondern ein von den Nachbarländern und dem Nahverkehr erzwungenes System. Da ist es sinnvoll, den nächsten Schritt zu tun, das System auch dazu zu nutzen, den Fahrplan langfristig festzulegen und den Infrastrukturausbau danach auszurichten.

derFahrgast: Und nennen Sie uns auch bitte ein typisches Beispiel, wo die Reisen aufgrund ungünstig gestalteter Infrastruktur ein schlechtes Angebot vorfinden! Was müsste hier zur Verbesserung der Situation getan werden?

Leister: Es ist kein Zufall, dass die Knoten, die ganz besonders unter Kapazitätsengpässen leiden, oft schlechte Anschlüsse aufweisen. Hamburg ist hier als typischer Problemfall zu nennen. Die Anschlüsse im Hamburger Hauptbahnhof sind verbesserungsfähig, aber das Problem liegt in einer altmodischen und nicht ausreichend dimensionierten Infrastruktur. Ein schlechtes Beispiel für Infrastrukturausbau in Deutschland ist die Planung der Neubaustrecke Erfurt – Nürnberg: 65 Minuten Fahrzeit der ICE-Züge von Erfurt nach Nürnberg bedeutet, dass nicht an beiden Enden echte Taktknoten möglich sein werden, unter Einbeziehung optimaler Anschlüsse von den Regionalverkehrszügen im Stundentakt. Da Nürnberg als Taktknoten wohl gesetzt ist, kann Erfurt Hauptbahnhof nicht gleichzeitig Taktknoten sein, obwohl die Infrastruktur-Voraussetzungen im Bahnhof dafür erfüllt sind. Denn die ICE-Züge werden dort nach Inbetriebnahme der Neubaustrecke etwa zu den Minuten 15 bzw. 45 vorbeikommen und haben Richtungsanschlüsse,



Hamburg Hauptbahnhof: Veraltete Gleisstrukturen verhindern bessere Anschlüsse.

aber keine optimale Vernetzung mit dem Nahverkehr, trotz des aufwändigen Ausbaus des Erfurter Hauptbahnhofes.

Im Ausland war sicher Frankreich ein ganz schlechtes Beispiel, aber dort hat sich letzten Dezember vieles entscheidend verbessert. Vorher wurde Kapazität verschwendet durch nicht-systematische Fahrpläne. Die Anschlüsse aus den TGV-Zügen in den Regionen waren dürftig. Der öffentliche Verkehr war kein Gesamtsystem, sondern eine Sammlung von Linien, die zufällig manchmal Anschluss aneinander hatten, manchmal nicht.

derFahrgast: Der integrale Taktfahrplan beruht auf dem Prinzip, dass in einem Knotenbahnhof alle Züge zur gleichen Zeit ankommen und abfahren, so dass aus allen Richtungen in alle Richtungen umgestiegen werden kann. Der Bahnhof Zürich ist ein Musterbeispiel dafür. Ist dieses Konzept für alle großen Knoten wie Stuttgart, Mannheim, Köln oder Hannover die einzige sinnvolle Möglichkeit, effizienten Bahnverkehr zu organisieren? Welche Alternativen sehen Sie?

Leister: Die Knoten Basel, Zürich und Bern sind sicher eindrucksvoll: Im 30-Minuten-Takt füllen und leeren sich die Bahnhöfe und haben zu den Minuten 0 und 30 jeweils Anschluss von überall nach überall. Generell sind aber Taktknoten in der Region viel wichtiger als im Fernverkehrshauptnetz, wo man oft nur in einer Richtung einen starken Umsteigeverkehr hat. Im Hauptnetz reichen daher oft Richtungsanschlüsse, also keine Null- oder 30er Knoten. Im Nebennetz, wo die Züge nur im Stundentakt oder 2-Stunden-Takt fahren und Anschlüsse auch an das regionale Busnetz wichtig sind, sind funktionierende Taktknoten oft viel wichtiger für das Gesamtsystem des öffentlichen Verkehrs.

Am Anfang der Diskussion hat ein bekannter Vertreter der DB AG ja geäußert, mit dem Deutschland-Takt müsse der Kölner Dom abgerissen werden. Das ist natürlich Unfug. Köln muss nicht Nullknoten mit 20 Bahnsteigkanten sein, und der Dom kann stehen bleiben. Gerade in Köln kann man aber studieren, dass eine optimale Kapazitätsausnutzung durch einen systematischen Taktfahrplan erst möglich wird. Systematische Richtungsanschlüsse sind in Köln ja auch seit 1971 Realität.

derFahrgast: Es wird immer wieder die Forderung publiziert, dass für dicht befahrene Neubaustrecken vorher ein Betriebskonzept entworfen wird. Halten Sie das für sinnvoll?

Leister: Die Neubaustrecken in Deutschland wurden gebaut, ohne dass man die Fahrplanauswirkungen in den Knoten vorher überhaupt nur untersucht hatte. Das haben die Fachleute längst als Fehler erkannt. Deutschland-Takt bedeutet, dass man erstens eine Neubau-Strecke hinsichtlich des Betriebsprogramms und des Fahrplans optimiert, dass man zweitens die Auswirkungen auf die Knoten, auf die regionalen Taktfahrpläne und auf das deutsche und europäische Fernnetz untersucht und dass man drittens nach der entsprechenden Abstimmung so baut, dass ein optimaler Nutzen für alle entsteht. Wenn man Neubaustrecken nach diesem Prinzip plant und baut, dann ist man automatisch beim Deutschland-Takt. Die fahrplantechnischen Auswirkungen einer an zentraler Stelle gebauten Neubaustrecke betreffen fast das ganze Netz, oft sogar halb Europa. Wer drauf los baut, ohne sich um Betriebsprogramm und Fahrplan zu kümmern, investiert ohne Sinn und Verstand.

derFahrgast: Dem Taktverkehr der Reisezüge wird nachgesagt, er verhindere einen effizienten Güterverkehr, weil die Güterzüge immer wieder Reisezüge vorbeilassen müssten. Ist das zutreffend? Oder würde auch der Güterverkehr vom Deutschland-Takt profitieren?

Leister: Natürlich ist es schwierig, wenn man auf ein historisch gewachsenes Netz ein Taktfahrplansystem legt. Dann ist die Betriebsführung nicht optimal, das erleben wir. Unser Netz in Deutschland ist heute ja noch nicht einmal an die Taktfahrplansysteme angepasst, die die Länder mit der Regionalisierung seit 1996 eingeführt haben. Das ist der Grund dafür, dass wir bei mäßiger Auslastung schlechte Betriebsqualität besonders auch für den Güterverkehr haben.

Wenn man dagegen die Infrastruktur am Fahrplan der Reisezüge ausrichtet und gleichzeitig die notwendige Kapazität für den Güterverkehr mit berücksichtigt, kann man eine sehr hohe Auslastung des Netzes bei guter Betriebsqualität erreichen, mit Verfügbarkeit guter Systemtrassen für den Güterverkehr. Das lässt sich hervorragend in der Schweiz studieren, wo es ja neben dem integralen Taktfahrplan für die Fahrgäste den Systemfahrplan für die Güterverkehrsunternehmen gibt.

derFahrgast: Wie verträgt sich der Deutschland-Takt mit dem von der EU geforderten Vorrang für Güterzüge?

Leister: Der Planungsansatz eines Deutschland-Takts wäre ein geeignetes Instrument, um die verschiedenen Interessen miteinander in Einklang zu bringen. Wenn in den Korridoren die als notwendig erkannte Zahl guter Güterverkehrstrassen mit berücksichtigt wird, ist die EU sicher zufrieden. Sie will ja nur erreichen, dass Güterverkehrsunternehmen berechenbare Bedingungen und freie Trassen in guter Qualität vorfinden, wie eben in der Schweiz.

derFahrgast: Wenn die Infrastruktur nur eine sinnvolle Verbindung zwischen zwei Knotenbahnhöfen zulässt, wie soll dann Wettbewerb zwischen verschiedenen Unternehmen möglich sein?

Leister: Ungeregelter Open Access-Wettbewerb und Deutschland-Takt schließen sich aus, solange es nicht ausreichend Kapazität bei der Infrastruktur gibt. Interessanterweise zeigt der französische Netzbetreiber RFF, wie man in einem solchen System trotzdem ein gewisses Maß an Wettbewerb zulassen kann: Die französische Infrastruktur hat Systemtrassen, die nur zum Teil an die SNCF vergeben werden, einen anderen Teil hält die RFF zurück für künftige Wettbewerber, denen sie solche Systemtrassen anbieten will. Selbst das kann in Deutschland nur bedingt funktionieren, da die Infrastruktur in den Knoten und Engpassabschnitten zu hoch belastet ist.

derFahrgast: Wie sieht es mit den Taktverkehren in den Nachbarländern aus?

Leister: Mit Ausnahme Polens verfolgen alle Nachbar-Netzbetreiber einen systematischen Fahrplan oder sogar einen integralen Taktfahrplan. Wettbewerb im Hauptnetz gibt es dagegen fast nirgends, wenn man von der (im Takt verkehrenden) Westbahn in Österreich und den Zügen der DB AG/Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) nach Italien absieht.

derFahrgast: Wie sollten verschiedene Taktsysteme über die Grenzen hinweg koordiniert werden? Brauchen wir dafür eine europäische Koordinationsbehörde?

Leister: Mit der Forderung nach einer neuen Behörde bin ich zurückhaltend. Aber Zuschüsse in den Infrastrukturausbau sollten europäische Behörden ebenso wie der Bund davon abhängig machen, dass die Betriebsprogramme in einen Deutschland-Takt passen und dieser mit den Nachbarländern in den wichtigen



Foto: © Matthias Oomen

Dortmund Hauptbahnhof: Vor allem im Ruhrgebiet steht die Takt-Planung vor Herausforderungen. Insbesondere Über-Eck-Anschlüsse sind hier anspruchsvoll.

Grenzübergängen abgestimmt ist. Das ist eigentlich nichts Neues: Schon seit Jahrzehnten weiß jeder, der in Deutschland Fernverkehrsfahrpläne macht, dass der Anschluss in Basel das deutsche Fernnetz bestimmt. In Zukunft muss auch beim Infrastrukturausbau berücksichtigt werden, dass es an den Grenzen „passt“. Mit Taktfahrplänen in einer Vielzahl von Ländern wird das Problem sicher nicht einfacher.

derFahrgast: Bedeutet Deutschland-Takt, dass der Fernverkehr künftig vom Bund bestellt werden muss?

Leister: Ein Deutschland-Takt ist mit unterschiedlichen Organisationsformen des Fernverkehrs denkbar und nicht etwa automatisch mit mehr Staatseinfluss verbunden, wenn denn das dominierende Unternehmen das Projekt sich zu Eigen machen würde (wie es in der Schweiz der Fall war). Frankreich hat einen Weg gefunden, die Schweiz einen anderen. Der Initiative Deutschland-Takt wurde manchmal unterstellt, uns ginge es nur darum, den Fernverkehr unter Staatseinfluss zu stellen und in den Ausschreibungswettbewerb zu überführen. Das stimmt so nicht. Umgekehrt ist es aber nicht zu leugnen, dass der Fernverkehr der DB AG eine wesentliche strukturbildende Rolle für das deutsche Wirtschaftssystem und für die Gesellschaft darstellt und sich schon gefallen lassen muss, dass diese Rolle hinterfragt wird, gerade von den Regionen, die sich „abgehängt“ fühlen. Auf jeden Fall sollten Fern- und Nahverkehr mehr als bisher ein Gesamtsystem des öffentlichen Verkehrs bilden. Es liegt an der DB AG, dafür einen Vorschlag zu machen, der mit dem Wettbewerb im SPNV kompatibel ist.

derFahrgast: Wir danken Ihnen für das Gespräch.