

Stellungnahme der Initiative Deutschland-Takt zum

Sondergutachten 76 der Monopolkommission „Bahn 2017: Wettbewerbspolitische Baustellen“

Zustandekommen und Zielrichtung des Gutachtens

Ende Juli 2017 hat die Monopolkommission das nach dem Eisenbahn-Regulierungsgesetz turnusmäßig vorgesehene Gutachten zum Wettbewerb im Eisenbahnverkehr vorgelegt. Von den 81 Textseiten des Gutachtens behandeln immerhin 15 Seiten das Thema Deutschland-Takt. Es ist sehr begrüßenswert, dass die Diskussion über den Deutschland-Takt, die seit 2008 stattfindet, nunmehr auch von der Monopolkommission ausführlicher behandelt wird.

Der Deutschland-Takt kann durchaus ein Instrument darstellen, Wettbewerb im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) zu fördern: Planbare Trassen und höhere Attraktivität des Verkehrsangebots sind Voraussetzungen für Investitionen und unternehmerisches Engagement im SPFV. Die Förderung von Wettbewerb im Eisenbahnverkehr ist aber keine wirtschaftstheoretische Fragestellung, die ohne Rücksicht auf die Folgen für Umwelt, Fahrgäste und Verlagerer sowie die Prosperität des Eisenbahn-Sektors insgesamt diskutiert werden kann. Die Einbeziehung der Fahrgast- und Umweltverbände ist daher wichtig, um auch die Nutzerseite zu Wort kommen zu lassen.

Die Initiative Deutschland-Takt wurde von der Monopolkommission im Zuge der Erstellung des Sondergutachtens nicht mit einbezogen. Unter den sechs Verbänden, die im Rahmen der Erstellung des Gutachtens angehört wurden, war keiner der Fahrgast- und Umweltverbände, die zusammen mit der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV (BAG) die Initiative Deutschland-Takt tragen. Durch eine fachliche Beteiligung der Initiative bzw. der Fahrgast- und Umweltverbände und deren Vertreter hätten sich einige Schwächen in den Aussagen der Monopolkommission zum Deutschland-Takt vermeiden lassen.

Fahrgast- und Umweltverbände haben sich über Jahre eine Meinung dazu erarbeitet, wo einerseits Wettbewerb wichtig und nutzbringend ist und wo andererseits eine gemeinsame „Systemnutzung“ und „Nutzeroberfläche“ aller Eisenbahnverkehrsunternehmen im Sinne eines gemeinsamen Systems des öffentlichen Verkehrs insgesamt unbedingt erhalten werden sollte. Dieses Wissen wurde nicht abgerufen.

Open Access heißt nicht Wildwuchs

Erfreulicherweise stellt die Monopolkommission dar, dass die Entscheidung für einen freien Netzzugang in Deutschland im Zuge der Bahnreform 1994 nicht Wildwuchs bedeuten muss. Der heutige, unregelmäßige „Open Access“, d.h. jeder Betreiber wünscht sich eine x-beliebige Trasse (Fahrplanlage) und kann praktisch jede Strecke mit x-beliebigen Zugkonfigurationen befahren, ist keineswegs europarechtlich vorgegeben. Dies wird zwar gelegentlich immer noch vorgetragen, ist aber, wie die Monopol-

kommission zu Recht darstellt, nicht Gegenstand der europäischen Regelungen. Vielmehr lässt das europäische Recht einen strukturierten Netzzugang zu und begrüßt sogar alle Maßnahmen, die zu höheren Netzauslastungen führen.

Deutschland könnte ähnlich wie bereits Frankreich, Großbritannien oder die Schweiz einen strukturierten Netzzugang einführen und auf diese Weise für wesentlich bessere Kapazitätsauslastungen und Anschlüsse der verschiedenen Verkehrsdienste sorgen. Diese Strategie wird in Deutschland als Vergabe von Systemtrassen diskutiert. Die Monopolkommission weist zu Recht darauf hin, dass hiermit bereits wesentliche Entscheidungen für die Marktfähigkeit der Angebote und die einzusetzenden Technologien getroffen werden und daher eine maximale Beteiligung von Fahrgästen, Aufgabenträgern und Verladern sowie der Eisenbahnbranche erforderlich ist. Der Prozess zur Aufstellung und Vergabe von Systemtrassen muss transparent und diskriminierungsfrei sein.

Unvollständige Darstellung der Zielsetzung des Deutschland-Takts

Die Initiative Deutschland-Takt und die Unterstützer dieser Idee haben seit 2008 immer wesentliche Punkte herausgehoben:

- Der Deutschlandtakt verkürzt Fahr- und Transportzeiten. Die Fahrzeiten werden vor allem durch optimale Anschlüsse für die Fahrgäste kürzer, die Transportzeiten im Güterverkehr sinken durch optimale Trassen der Güterzüge (homogener Verkehrsfluss). Er trägt zum effizienten Personal- und Fahrzeugeinsatz bei.
- Mit dem Deutschland-Takt erhält das Land das Kernstück eines attraktiven öffentlichen Verkehrs, mit dem ein höherer Marktanteil des öffentlichen Verkehrs insgesamt erreicht wird. Damit wiederum wird der Verkehrssektor energieeffizienter und kann in Zukunft ohne Nutzung fossiler Energie auskommen. Insofern kann der Deutschland-Takt wichtiger Teil der auch aus Klimaschutzgründen notwendigen Verkehrswende sein.
- Deutschland-Takt bedeutet, die fahrplan- und kapazitätsorientierte Planung für die Schienen-Infrastruktur einzuführen. Damit können knappe Investitionsmittel optimal so eingesetzt werden, dass direkter Fahrplan- und Kapazitätsnutzen erreicht wird. Fehlplanungen werden leichter vermeidbar.

Der Aspekt einer optimalen Investitionsstrategie in das Bundesschienennetz, die mit dem kapazitäts- und fahrplanorientierten Infrastrukturausbau (und damit mit dem Deutschland-Takt) erreicht wird, wird in dem vorliegenden Sondergutachten der Monopolkommission nicht bzw. nicht im richtigen Zusammenhang dargestellt.

Anders als im Fall von Autobahnen ist es möglich, Schienennetze für einen bestimmten, vorab festgelegten Betriebsablauf zu optimieren. Das Schweizer Bahnnetz ist das am höchsten belastete Bahnnetz in Europa – und gleichzeitig das pünktlichste und zuverlässigste, im Personenverkehr wie auch im Güterverkehr. Das ist kein Zufall, sondern Folge des seit 1982 dort verfolgten fahrplan- und kapazitätsorientierten Ausbaus dieses Netzes. Es ist sehr erfreulich, dass der neue Bundesverkehrswegeplan genau dieses Prinzip einführt: Erstellung eines langfristigen Zielfahrplans für Personen- und Güterzüge für das Bundesschienennetz, Ausrichtung des Infrastrukturausbaus nach diesem Zielfahrplan.

Unvollständige Darstellung der Ausgangslage

Das Sondergutachten kann beim Leser folgenden falschen Eindruck hinterlassen:

- Der Taktfahrplan mit System-Anschlüssen muss in Deutschland weitgehend erst neu eingeführt werden.
- Bislang haben nur einige wenige Bundesländer (fünf werden im Sondergutachten erwähnt) einen regionalen Taktfahrplan eingeführt.
- Der Deutschland-Takt erfordert den Ausbau aller großen Knoten zu Vollknoten, ein so weitgehender Ausbau wiederum ist hinsichtlich der Realisierbarkeit kritisch zu sehen.

Diesen Eindruck gilt es geradezurücken. Die Tatsachen:

- In Deutschland verkehrt seit 1979 (!) mit Einführung des Stundentakts der InterCity-Linien die Mehrzahl der Züge des Fernverkehrs im Takt. Von Anfang an, war das InterCity-System ein System mit Netzwirkung und war damit durchaus auch Vorbild für die später eingeführten „Hub-and-Spoke-Systeme“ im Luftverkehr. Das IC-Netz hatte von Anfang an die Korrespondenz-Bahnhöfe Dortmund, Köln, Mannheim, Hannover und Würzburg, später auch Frankfurt. In all diesen Bahnhöfen gab es von Anfang schon gesicherte Richtungsanschlüsse. Bereits früh wurden auch Knoten sogar zu Vollknoten ausgebaut, da zubringende Linien auf alle Fernzüge Anschluss haben sollten. Die Knoten in Köln zur vollen Stunde oder in Mannheim zur halben Stunde bestehen sogar seit fast 40 Jahren unverändert. Weitere Knoten wie Nürnberg (1994), Hannover und Magdeburg (1997) oder Erfurt (2017) wurden geschaffen und stehen außer Frage, da sie ein hocheffizientes Hubsystem im SPFV erlauben.
- Mittlerweile verkehren etwa 90% aller Züge des Personenverkehrs in Deutschland im Takt in einem System, in dem der Fernverkehr das Grundgerüst vorgibt. Die regionalen Taktfahrpläne, die es mittlerweile in allen Bundesländern gibt, sind selbstverständlich an den Anschlüssen im Fernverkehr ausgerichtet. Insofern genießt Deutschland heute schon die Vorteile einer Art „Deutschland-Takt 1.0“. Es ist bei den SPNV-Aufgabenträgern, inzwischen aber auch bei DB Fernverkehr unbestritten, dass dieses System sich bewährt hat und unbedingt erhalten werden sollte.
- Interessanterweise belegen auch die wenigen verkehrenden open-access-Wettbewerbszüge Takt-Trassen, die im Prinzip stündlich für Entlastungszüge vorgehalten werden. Dies trifft sowohl auf den HKX zu als auch auf den Locomore-Zug.
- Was jedoch auf Bundesebene bis vor kurzem nicht funktioniert hat, ist die Ausrichtung der Infrastruktur-Investitionen am (Takt-) Fahrplan. Dadurch sind zu viele Kompromisse nötig, es ergeben sich einseitige Belastungen im Netz und durch Fertigstellung von Neubaustrecken verschlechtern sich mitunter die Anschlüsse, sodass die Reisezeitgewinne bei den umsteigenden Fahrgästen nicht oder nicht vollständig realisiert werden können.
- Das deutsche Fernverkehrsnetz ist eingebunden in ein internationales Gefüge von Taktfahrplänen und systematischen Fahrplänen, das alle Nachbarländer mit Ausnahme Polens umfasst. Im Sondergutachten werden nur die Niederlande und die Schweiz als „Taktfahrplan-Länder“ dargestellt, jedoch verfolgen auch Dänemark, Belgien, Luxemburg, Österreich und Tschechien Taktfahrplan-Konzepte, auch dort verkehren die Züge nullsymmetrisch im Takt. In Frankreich wurde auf einen „systematischen Fahrplan“ umgestellt, der nach denselben Kriterien funktioniert (und auf regionaler Ebene auch als Taktfahrplan ausgeprägt ist). Internationale Fernverkehrslinien zwischen Deutschland und den genannten Ländern fahren heute bereits in Takttrassen jeweils in beiden Ländern, im Falle von Thalys sogar in drei nationalen streng geplanten (Takt-) Fahrplan-Systemen. Das Netz der Railjet-Fernverkehrszüge der ÖBB ist insgesamt sogar in sechs nationale Systemfahrpläne integriert.

Vertiefung einzelner Sachverhalte im Sondergutachten

Symmetrischer Taktfahrplan

Im Sondergutachten wird der in der Diskussion nicht gebräuchliche Begriff „asymmetrischer Taktfahrplan“ verwendet. Damit ist offenbar gemeint, dass ein System ohne Vollknoten ausreichend wäre und damit ein Ausgleich zwischen Infrastrukturbedarf und kurzen Fahrzeiten geleistet werden kann.

Dazu ist festzustellen: Jeder Taktfahrplan ist symmetrisch, jedenfalls dann, wenn sich die Fahrzeiten in beiden Richtungen nicht wesentlich unterscheiden. Es gibt keinen „asymmetrischen Taktfahrplan“ in dem Sinn, wie wir heute den Begriff „nullsymmetrischer Taktfahrplan“ verwenden.

Taktfahrpläne mit Stunden- oder Halbstundentakt als Grundmuster können allerdings unterschiedlich Symmetrie-Minuten haben. In Kontinental-Europa hat sich schon seit längerer Zeit der nullsymmetrische Taktfahrplan weitestgehend etabliert (Symmetrieminute Null).

Das bedeutet, dass sich die Züge der Richtung und Gegenrichtung jeder Linie zu den Minuten 0 bei einem Zweistundentakt, zu den Minuten 0 und 30 bei einem Stundentakt begegnen – in Bahnhöfen oder auf freier Strecke.

Ein nullsymmetrischer Taktfahrplan hat zusätzlichen Kundennutzen:

- In den Vollknoten fahren die Züge zur leicht merkbaren vollen oder halben Stunde.
- Bei Ankunft an einem beliebigen Bahnhof lässt sich die Rückfahrt von diesem Bahnhof mit derselben Reisekette leicht errechnen, ohne Konsultation eines Fahrplans: z.B. Ankunft einer Linie zur Minute 12, daraus folgt Abfahrt in Gegenrichtung zur Minute 48.

In jedem Fall ist es sinnvoll, die Schienen-Infrastruktur an einem Zielfahrplan auszurichten und fahrplan- und kapazitätsorientiert mit optimierten Anschlüssen und hoher Zuverlässigkeit im Betriebsablauf auszubauen.

Taktknoten

Im Sondergutachten wird darauf abgehoben, dass die großen Knoten im deutschen Netz nicht als Vollknoten organisierbar seien; der Leser könnte daraus den Eindruck gewinnen, der Deutschland-Takt sei insgesamt nicht realisierbar.

Selbstverständlich kann der Begriff „Deutschland-Takt“ nicht auf ein reines System von integralen Taktknoten mit Rundum-Anschluss reduziert werden. In einem Deutschland-Takt können und müssen nicht notwendigerweise alle Knotenbahnhöfe als ITF-Vollknoten ausgeführt sein. Ein System von Richtungsanschlüssen kann – je nach der Charakteristik der Netze und Verkehrsbeziehungen – einen gleich hohen oder unter Umständen manchmal sogar höheren Verkehrsnutzen erzielen wie Rundum-Anschlüsse in Vollknoten. Neben dem höheren Knoten-Infrastrukturbedarf bei Vollknoten kann auch eine nicht hinnehmbare Fahrzeitverlängerung einzelner Linien den Ausschlag dafür geben, dass Richtungsanschlüsse im Einzelfall zu bevorzugen sind. Eine Sonderform des Richtungsanschlusses als „verteilter Knoten“ wird auch im Sondergutachten erwähnt (z.B. SPNV-Knoten zu den Minuten 0 und 30 kombiniert mit Fernverkehrsanschlüssen zu den Minuten 15 und 45).

Die große Bedeutung des Rundum-Anschlusses zu den Minuten 0 oder 30 liegt vielmehr in den regionalen Knoten: Wo nur jede Stunde oder gar nur alle zwei Stunden ein Zug fährt, sollte dieser in regionalen Knoten Anschluss in alle Richtungen haben. Diese regionalen Knoten gibt es heute schon in großer Zahl in Deutschland, auch mit Linien des Fernverkehrs. Diese Knoten zu erhalten, zu erweitern und die Qualität der Anschlüsse zum Fernverkehr zu verbessern ist ein wichtiges Ziel.

Deutschland-Takt für den gesamten öffentlichen Verkehr, oder nur für Teile davon?

In dem Sondergutachten wird diskutiert, ob ein Deutschland-Takt nur den Fernverkehr oder den gesamten Schienenpersonenverkehr geplant werden soll.

Selbstverständlich ist der heute bereits erreichte Zustand eines einheitlichen Taktfahrplansystems für wesentliche Teile des SPFV und fast den gesamten SPNV sowie die Ausrichtung von Teilen des Busverkehrs in den regionalen Knotenbahnhöfen am SPNV-Takt ein Mindeststandard, den es zu erhalten und zu verbessern gilt.

Zentral geplant ist dabei der SPFV; in enger Kooperation zwischen SPFV, Netzbetreiber und SPNV-Aufgabenträger wird der SPNV-Takt „eingepasst“. Das Sondergutachten nennt dieses Vorgehen „Top-Down-Ansatz“. Der Iterationsschritt, bei Problemen der Einbindung des SPNV zu überprüfen, ob durch kleinere Änderungen beim Fernverkehrstakt große Verbesserungen beim SPNV erreichbar sind, ist dabei aber sinnvoll und wichtig und nicht als Abweichung vom Top-Down-Ansatz zu werten.

Linien des übrigen ÖPNV, die nicht ohnehin in dichtem Takt verkehren, werden in der Regel heute schon am SPNV-Takt ausgerichtet, wo dies aufgrund einer signifikanten Zahl von Umsteigern sinnvoll ist. Ergänzend kann es sinnvoll sein, Fernbuslinien, die Regionen ohne adäquate Schienenanbindung erschließen, mit einzubinden. Auch hier ist damit zu rechnen, dass der Markt, spätestens mit Einführung eines unternehmensübergreifenden Buchungssystems, hier zu einer Orientierung am Knoten führen wird.

Deutschland-Takt ist in diesem Sinn ein offener und transparenter Planungsprozess für einen langfristigen Zielfahrplan im SPFV unter Einbeziehung des SPNV und des Güterverkehrs, um die Infrastruktur an einem solchen Zielfahrplan auszurichten. So ist die derzeitige Arbeit des Bundesverkehrsministeriums am Deutschland-Takt bei der Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans derzeit auch angelegt.

Wettbewerb und Deutschland-Takt

Sofern man unter Wettbewerb im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) den „wilden open access“ von einzelner Fahrplanlagen mehrerer im Wettbewerb stehender Fernverkehrsbetreiber ohne Rücksicht auf Taktfahrplansysteme versteht, stellt Wettbewerb eine Bedrohung für das bestehende System des Schienenpersonenverkehrs dar.

Ein ungeregelter Fahrplan-Wettbewerb im „wilden open access“ kann durch Zerstören von Taktfahrplansystem im Nah- und Fernverkehr zu Wohlfahrtsverlusten führen, die höher sind als jeder denkbare Wohlfahrtsgewinn, der mit Wettbewerb im SPFV erreicht werden kann. Das ist den Akteuren, auch den Wettbewerbsunternehmen, wohl bewusst.

Insofern ist es weithin unstrittig, den Takt mit seiner systematischen Verknüpfung an sich ebenso wie einen zukünftigen Zielfahrplan bei der Trassenvergabe zu schützen. Die Einführung von Wettbewerb scheitert daran nicht, wie eindrucksvoll im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bewiesen ist.

Bei der Diskussion um mögliche Formen des Wettbewerbs im SPFV im Rahmen eines vom Staat vorgegebenen Taktfahrplansystems erwähnt das Sondergutachten die in der Schweiz bewährte Konzessionsvergabe nicht.

Dort hat in jüngster Zeit ein intensiver Wettbewerb um bessere Konzepte im SPFV eingesetzt. Mit der Schweizerischen Südostbahn (SOB) und der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS) hat die SBB zwei ehrgeizige Wettbewerber um die Konzessionen, denen es tatsächlich gelungen ist, mit attraktiven Angeboten solche Konzessionen für Fernverkehrslinien zu erhalten. Dies wird z.B. zu einer deutlichen Verbesserung des Angebots über die Gotthard-Bergstrecke führen. Für diesen „Konzessions-Wettbewerb“ ist aber, genau wie bei der Variante eines Ausschreibungswettbewerbes, eine starke unabhängige zentrale Institution –in der Schweiz das Bundesamt für Verkehr (BAV) – nötig. Hilfreich ist ein professionisierter Beirat sowohl aus Fahrgastverbänden als auch aus nicht organisierten Fahrgästen.

Eine andere Sonderform des Wettbewerbs in Taktfahrplansystemen ist die Marktaufteilung zweier Wettbewerber auf der internationalen Linie Köln-Brüssel (ICE und Thalys): Beide nutzen die gleichen Taktrassen zu denselben Abfahrtsminuten, jedoch zu unterschiedlichen Stunden. Andere Fahrplanlagen mit kurzer Fahrzeit sind auch gar nicht möglich, da sie in beiden Taktfahrplansystemen (Deutschland und Belgien) das Taktfahrplansystem gefährden würden.

Für den Kunden hat das Angebot von ICE und Thalys zwischen Köln und Brüssel allerdings den Nachteil, dass Fahrkarten nicht freizügig nutzbar sind, sondern ausschließlich auf einen Betreiber ausgestellt sind. Das hat die weitere Folge, dass es nicht möglich ist, sinnvoll eine Monatskarte zu kaufen, weil man damit jeweils nur das „halbe“ Angebot nutzen kann. Hier zeigt sich exemplarisch, dass mit Wettbewerb ohne die Möglichkeit der flexiblen Nutzbarkeit von Fahrkarten für alle Betreiber die Marktchancen des Schienenverkehrs nicht vollständig ausgeschöpft werden können.

Deutschland-Takt und Tarif

Sehr frühzeitig hat die Initiative Deutschland-Takt darauf hingewiesen, dass ein Deutschland-Takt mit einem Deutschland-Tarif einhergehen muss.

Ein Deutschland-Tarif ist nicht notwendigerweise ein jeweils einheitlicher Preis für alle Verbindungen, sondern ein einheitliches System, in das alle Wettbewerber ihre Preisdaten eingeben und die Endkunden Verbindungen und ihre Preise vergleichen können, aber auch für die Gesamtreise einen durchgehenden Fahrschein erhalten. Zumindest ein Teil des Angebotsortiments (insbesondere flexible Tickets und Zeitkarten) sollte dabei die freizügige Nutzung aller Angebote für die durchgehende Reise sowohl im Schienenpersonenverkehr, als auch im Vor- und Nachlauf mit ÖPNV, Fernbus und anderen öffentlichen Verkehrsmitteln ermöglichen.

Es ist heute unter den Verantwortlichen für große Tarifsysteme weithin unstrittig, dass mit einheitlichen Tarifkriterien eine einheitliche Benutzeroberfläche für den Fahrgast herstellbar ist, ohne die Autonomie der Preisgestaltung der Unternehmen und Tarifverbände unverhältnismäßig einzuschränken.

Deutschland-Takt und Güterverkehr

Der fahrplan- und kapazitätsorientierte Ausbau des Bundesschienennetzes ist inzwischen unbestritten der Königsweg, um einerseits den Deutschland-Takt zu ermöglichen und andererseits auch im Güterverkehr auf der Schiene Fahrzeiten und Zuverlässigkeit zu verbessern. Diejenigen europäischen Netzbetreiber, die frühzeitig mit dem fahrplan- und kapazitätsorientierten Ausbau des Netzes begonnen haben, weisen heute bei höherer Netz-Auslastung trotzdem bessere Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit im Personenverkehr, besonders aber auch bessere Qualität im Güterverkehr auf.

Deutschland-Takt und Verbesserung des Güterverkehrs sind also keine Gegensätze, sondern Ergebnis desselben Grundprinzips des Ausbaus der Infrastruktur am Fahrplan und der geforderten Kapazität und Qualität im Güterverkehr.

Allerdings setzt das Prinzip voraus, dass bei der Planung die für den Güterverkehr benötigten Trassen zeitgleich mit dem Personenverkehrs-Taktfahrplan eingebracht werden, durch den Netzbetreiber und/oder durch die politische Ebene, und dass an die Trassen des Güterverkehrs gewisse Anforderungen an Standardisierung bei Geschwindigkeit und Traktionsleistung gestellt werden.

Notwendige Diskussion durch Monopolkommission angeregt

Der langfristige Ausbau des Schienennetzes an einem Zielfahrplan (mit Ziel-Kapazitäten für den Güterverkehr) und damit die Optimierung des vorhandenen deutschen Taktfahrplansystems stehen nicht in Konflikt mit der Forderung nach Einführung von Wettbewerb im Schienenpersonenfernverkehr. Wie ein solcher Wettbewerb sinnvoll ausgestaltet werden kann und welche Randbedingungen z.B. hinsichtlich eines Dach-Tarifs zu beachten sind, muss diskutiert werden.

Dass die Monopolkommission diese Diskussion in Gang zu bringen versucht, ist sehr positiv zu vermerken. Die kritischen Äußerungen zu einzelnen Punkten sollen nicht als generelle Kritik daran gesehen werden, dass sich die Monopolkommission damit beschäftigt.

Den Wohlfahrtsgewinn durch den Schienenverkehr zu verstärken: Das ist ein Ziel, das mit Wettbewerb und Innovation innerhalb des Systems Schienenpersonenverkehr sicher befördert werden kann, ebenso allerdings auch dadurch, dass einheitliche Fahrplan- und Tarifsysteme erhalten und verbessert werden sowie die Infrastruktur am Fahrplan ausgerichtet wird.

Diesen Zielen bleibt die Initiative Deutschland-Takt weiterhin verpflichtet.