



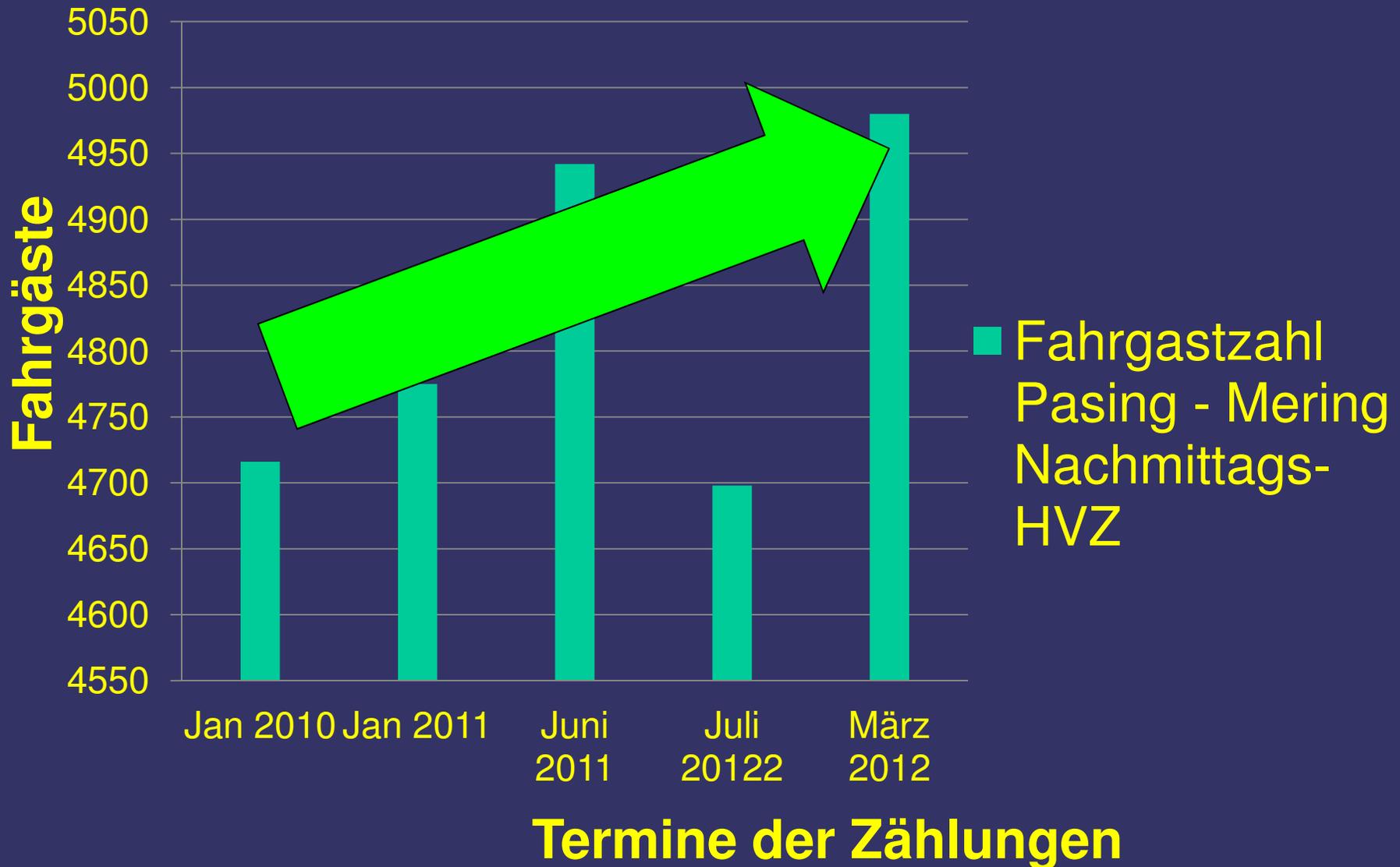
**Eingezwängt zwischen Lehne  
und Gepäck bis 2032?**

***Pro Bahn Regionalgruppe Augsburg/Aichach***

# *Fugger-Express – ein Erfolgskonzept ?*

- Freistaat und DB Regio präsentieren das Fugger-Express-Netz regelmäßig als Erfolgsmodell.
- PRO Bahn erhebt andererseits seit 2009 zusammen mit DB Regio die Fahrgastzahlen zwischen Mering und Pasing im Berufsverkehr.
- Wie schlägt sich dieser Erfolg in den Fahrgastzahlen im Berufsverkehr nieder?

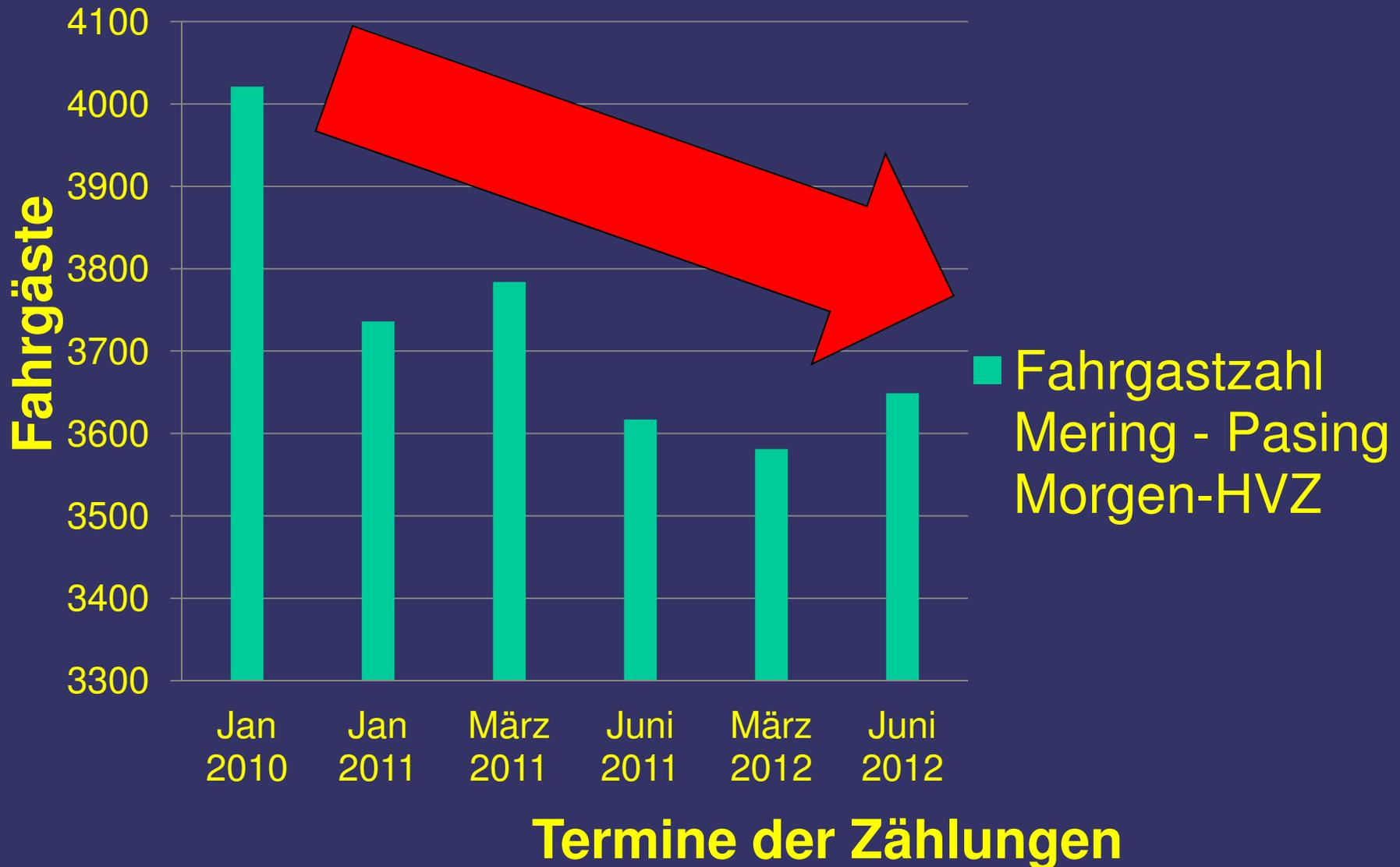
# *Fugger-Express – ein Erfolgskonzept !*



# Fahrgastzahlenentwicklung München – Mering - Augsburg

Abfahrt	Sitzplätze	2/2010	1/2011	6/2011	7/2011	3/2012	Anmerkung
15:42	684		260 frei	140 frei	156 frei	156 frei **	** aus 7/11
16:07	456	100 stehen	50 stehen	25 stehen	39 stehen	42 stehen	
16:15	599	256 frei	280 frei	145 frei	268 frei	98 frei	Hält in Mammendorf, Haspelmoor, Althegeenberg, nicht in M-Afra, Kissing
16:40	684	88 frei	85 frei	75 frei	136 frei	145 frei	
17:09	684	0 frei	15 frei	30 stehen	30 frei	22 stehen*	* aus 5/12
17:16	456	20 frei	34 frei	86 frei	61 frei	31 frei *	Hält in Mammendorf, Haspelmoor, Althegeenberg, nicht in M-Afra, Kissing
17:40	684	70 stehen	81 stehen	10 stehen	45 stehen	58 stehen*	
17:58	599			170 frei	130 frei	166 frei	Hält in Mammendorf, Haspelmoor, Althegeenberg, nicht in M-Afra, Kissing
18:09	456	100 stehen	130 stehen	0 frei	2 frei	0 frei	
18:14	599	320 frei	180 frei	270 frei	226 frei	180 frei	
18:40	456	60 stehen	34 stehen	0 frei	50 frei	39 frei	
<b>Summe</b>	<b>5673</b>	<b>4716</b>	<b>4775</b>	<b>4942</b>	<b>4698</b>	<b>4980</b>	<b>+5%</b>
Zählung		DB/PB	DB/PB	PB	DB/PB	DB/PB	

# *Fugger-Express – ein Erfolgskonzept ??*



# Fahrgastzahlen im Berufsverkehr Augsburg – Mering – München

Abfahrt	Sitz- plätze	1/2010	26.1.2011	2.3.2011	8.6.2011	13.3.2012	19.6.2012	Anmerkung
5:56	684	40 frei	198 frei	180 frei	180 frei	178 frei	184 frei	
6:10	599	110 frei	250 frei	215 frei	255 frei	289 frei	255 frei	Ab Mammendorf ca. 100%
6:21	684	43 frei	60 frei	45 frei	105 frei	136 frei	85 frei	
6:31	599	55 frei	98 frei	97 frei	125 frei	116 frei	170 frei	
6:56	684	70 stehen	10 frei	150 stehen **)	40 stehen	115 stehen	65 stehen	**) +20 Min.
7:07	599	150 frei**	22 frei	22 frei	128 frei	182 frei	89 frei	** RES
7:21	684	31 stehen	24 stehen	155 frei	130 stehen*)	29 stehen	29 stehen***	*) + 10 Min ***) ICE2201 +60
7:29	456	72 frei	40 frei	42 frei	150 frei	52 frei	62 frei	Ab Mammendorf > 100%
Summe	4390	4021	3736	3784 -7%	3617 -10%	3581 -11%	<b>3649</b> -9 % (korrigiert)	

# *Fugger-Express – ein Erfolgskonzept ?*

Steigenden Fahrgastzahlen am Nachmittag stehen sinkende Fahrgastzahlen im Berufsverkehr am Morgen gegenüber:

- Der Halbstundentakt zwischen Donauwörth, Dinkelscherben, Augsburg und München bringt tagsüber mehr Fahrgäste in die Züge (Freizeitverkehr)
- Bei den Pendlern kommt das Angebot jedoch nicht an, hier steigen Kunden auf das Auto um.

# *Was macht den Fugger-Express unattraktiv?*

Viele Startprobleme sind inzwischen weitestgehend gelöst:

- Grundsätzliche Störungen beim Kuppeln
- Nicht winterfeste Kupplungen (mehrfacher Umbau)
- Defekte WCs (mehrfacher Umbau)
- Zu kalte Klimaanlage (wird aufgrund der nur zugweiten Regelbarkeit nie optimal werden)

# *Was macht den Fugger-Express unattraktiv?*

Die Pünktlichkeit ist und bleibt ein Problem:

- Nach Freigabe des viergleisigen Ausbaus zwischen Mering und Olching stiegen die Pünktlichkeitsswerte zunächst an.
- Inzwischen sind die Werte wieder im hinteren Feld der DB Regio Netze in Bayern.
- Den Zugpersonaldurchsagen nach gibt es eine steigende Tendenz bei Fahrzeugstörungen. Am 30.6. blockierte ein liegengebliebener ET440 sogar stundenlang die Bahnstrecke zwischen Augsburg und Mering.

# DB Regio Bayern Pünktlichkeitswerte

Ausschreibungsnetze	Jan 2012	Feb 2012	März 2012	April 2012	Mai 2012	Juni 2012	Juli 2012	Aug 2012
-> Kneipp-Lechfeld-Bahn	98,5%	96,0%	98,6%	98,8%	97,1%			
-> Fugger Express	95,7%	91,8%	94,9%	92,5%	91,6%			
-> Mittelfrankenbahn	97,7%	97,0%	97,9%	98,3%	97,4%			
-> Donau-Isar-Express	94,8%	91,9%	95,8%	92,4%	92,9%			
-> Mainfrankenbahn	96,5%	94,7%	95%	93,5%	92,1%			
-> Franken-Thüringen-Express	95,0%	93,6%	95,3%	93,6%	89,9%			

Großer Verkehrsvertrag	Jan 2012	Feb 2012	März 2012	April 2012	Mai 2012	Juni 2012	Juli 2012	Aug 2012
-> Regio Allgäu-Schwaben	95,9%	87,5%	96,9%	96,9%	94,4%			
-> Regio Franken	93,6%	90,5%	93,5%	85,9%	85,1%			
-> Regio Nordostbayern	96,7%	91,2%	96,2%	96,1%	94,1%			
-> Regio Oberbayern	95,3%	89,9%	95,2%	89,8%	92,4%			
-> S-Bahn Nürnberg	96,3%	95,6%	97,1%	96,6%	95,9%			
-> S-Bahn München	95,1%	91,2%	95,1%	91,2%	94,3%			

# *Was macht den Fugger-Express unattraktiv?*

Geringer Reisekomfort:

- Unbequeme Sitze durch geringen Sitzabstand (geringster Abstand in ET440 in Bayern)
- Über 50% der Plätze haben keine Gepäckablagen; die Fahrgäste sitzen eingezwängt mit ihren Taschen auf den Knien
- Zwei Verbindungen (6.39 ab Augsburg, 17.37 ab München) sind nach wie überfüllt, diese Züge wurden von PRO Bahn von Anfang an bemängelt.

# ET440

## Ausstattung „2. / 3. Klasse“

	Fugger- Express	Donau-Isar Express
	3. Klasse ?	2. Klasse
Sitzabstand 4er	46 cm	59 cm
Sitzabstand 2er	29 cm	33 cm
Fahrgäste pro Meter	3,43	3,27
Klapptische	Nein	Ja
Tische 4er Gruppe	Nein	Ja
Gepäckablagen	Ca. 50%	Ca 80%

# ET440

## Ausstattung „1. Klasse“

	Fugger-Express	Donau-Isar Express
1. Klasse Sitzplätze pro Fahrzeug	12	24
Sitzausführung	Wie 3. Klasse	Leder
Sitzbreite	Wie 2.	Wie 2.
Klapptische 2er	Nein	Ja
Tische 4er Gruppe	Ja	Ja

Fahrgäste der Relation München – Augsburg zahlen mehr als 60% Aufpreis für eine 1. Klasse, die diese Bezeichnung nicht verdient. Wer in Bayern wirklich 1. Klasse fahren will, muss die Züge der Südostbayernbahn benutzen ...

## LIREX macht Bahn fahren zum Erlebnis!

Ihr Wohlbefinden steht im Fokus: Die einzelnen Wagensegmente einer Zügeinheit sind durchgängig begehbar. Das verschafft Ihnen mehr Überblick und Sicherheit. Die Triebzüge können flexibel zu einem Verbund von maximal vier Einheiten zusammengestellt werden. Im Berufsverkehr stehen somit bis zu rund 960 Sitzplätze pro Zug zur Verfügung. Bei der Gestaltung des Innenraums legen wir den Fokus auf ein modernes Design.

Quelle: DB Regio Website



# *Erläuterung der Belegungszahlen*

- Die ermittelten freien Plätze ergeben sich aus den gezählten freien Sitzplätzen bei Abfahrt des Zuges abzüglich der Zahl der stehenden Fahrgäste über den gesamten Zug.
- Mit Taschen und Rucksäcken belegte Sitzplätze wurden als frei gezählt (ungeachtet der unterdimensionierten Gepäckablagen im Fugger-Express).
- Sofern also in Summe stehende Fahrgäste ausgewiesen sind, so ist diese Zahl dadurch regelmäßig deutlich niedriger als die Zahl der tatsächlich stehenden Fahrgäste.
- Bedingt durch die fehlende Durchgangsmöglichkeit bereits innerhalb der Zugteile (Klappsitze!) ist die Belegung oft bereits innerhalb eines Triebwagens ungleichmäßig.
- Insgesamt sind die ermittelten Belegungszahlen aufgrund dieser Faktoren tendenziell niedriger als die vom Fahrgast erlebte Situation.

# Auslastung der Züge Augsburg – Mering - München

Abfahrt Mering	Sitzplätze	1/2010	2.3.2011	8.6.2011	13.3.2012	26.4.2012	19.6.2012	Anmerkung
5:56	684	40 frei	180 frei	180 frei	178 frei		184 frei	
6:10	599	110 frei	215 frei	255 frei	289 frei		255 frei	Ab Mammendorf ca. 100%
6:21	684	43 frei	45 frei	105 frei	136 frei		85 frei	
6:30	599	55 frei	97 frei	125 frei	116 frei		170 frei	
6:56	684	70 stehen	150 stehen <sup>**)</sup>	40 stehen	115 stehen	89 stehen	65 stehen	** ) +20 Min.
7:05	599	150 frei	22 frei	128 frei	182 frei	116 Frei	89 frei	** RES
7:21	684	31 stehen	155 frei	130 stehen <sup>*)</sup>	29 stehen	29 stehen	29 stehen <sup>***)</sup>	<sup>*)</sup> + 10 Min <sup>***)</sup> korr. Zahl
7:29	456	72 frei	42 frei	150 frei	52 frei	82 frei	62 frei	Ab Mammendorf > 100%

# Analyse

- Im Korridor zwischen 6.56 und 7.29 sind die Züge nach weitgehend ausgelastet.
- Der Überlastung des Zuges 6.56 ab Mering (6.39 ab Augsburg) ist weiter gestiegen. Die Notmaßnahme Streichung des Haltes in der Haunstetter Straße hatte auch nur eine vorübergehende Wirkung. Dieses Problem muss endlich gelöst werden.
- Die sinnvollste Maßnahme wäre eine Verstärkung des Zuges 6.39 ab Augsburg / 6.56 ab Mering um einen Triebwagen:
  - Zwischen diesem Zug und der vorhergehenden Verbindung besteht je nach Halt eine Lücke von 25 - 35 Minuten, so dass ein Ausweichen auf eine vorherige Verbindung für Kunden nur begrenzt möglich ist.
  - Fahrgäste des ebenfalls stark belasteten Zuges 7:21 ab Mering können dagegen auf Verbindungen 14 Minuten früher bzw. 8 Minuten später ausweichen.
  - Durch die vorgeschlagene Verstärkung könnte der seinerzeit als Notmaßnahme entfallene Takthalt um 6:42 Richtung München in der Haunstetter Straße wieder reaktiviert, die Taktlücke von 44 auf 34 Minuten verkürzt und damit die Attraktivität dieses Umsteigepunktes weiter erhöht werden. Der Halt um 6.52 bleibt als Verstärker bestehen.

# Auslastung der Züge München – Mering - Augsburg

Abfahrt Pasing	Sitzplätze	2/2010	1/2011	6/2011	7/2011	3/2012	Anmerkung
16:07	456	100 stehen	50 stehen	25 stehen	39 stehen	42 stehen	Hält in Mammendorf, Haspelmoor, Althegegnberg
16:25	599	256 frei	280 frei	145 frei	268 frei	98 frei	
16:40	684	88 frei	85 frei	75 frei	136 frei	145 frei	
17:09	684	0 frei	15 frei	30 stehen	30 frei	22 stehen*	
17:18	456	20 frei	34 frei	90 frei	61 frei	31 frei *	Hält in Mammendorf, Haspelmoor, Althegegnberg, nicht in M-Afra, Kiisng
17:44	684	70 stehen	81 stehen	10 stehen	45 stehen	58 stehen*	
17:58	599			170 frei	160 frei	166 frei	Hält in Mammendorf, Haspelmoor, Althegegnberg, nicht in M-Afra, Kiisng
18:11	456	100 stehen	130 stehen	0 frei	2 frei	0 frei	
18:25	599	320 frei	180 frei	270 frei	226 frei	180 frei	
18:42	456	60 stehen	34 stehen	0 frei	50 frei	39 frei	
Zählung		DB/PB	DB/PB	PB	DB/PB	DB/PB	*Zahlen vom 8.5.12

# *Analyse*

- Der Zug Abfahrt 16.00 ab München Hbf hat zwar ab Pasing immer noch Stehplätze; hinter Mammendorf stehen jedoch für alle Fahrgäste Sitzplätze zur Verfügung. Auch ist der Verstärkerzug 16:18 ab München Hbf deutlich besser ausgelastet. Insofern hat die Änderung der Haltepolitik die Auslastung der Züge ausgleichen können – allerdings mit Nachteilen: Der Entfall der Halte in Kissing und Hochzoll für den Zug 16.00 führt zu Taktlücken im FEX-Netz.
- Nach wie vor ist der Zug 17:37 ab München Hbf überlastet . Dieser Zug wurde von uns regelmäßig bemängelt . Wir erwarten hier einen Lösungsansatz von BEG und DB Regio.

# Und so bleibt es ?

- Der Fugger-Express hat den geringsten Sitzabstand aller bayerischen ET440 Varianten, während in anderen Landesteilen neben mehr Bewegungsfreiheit die Kunden über Klapptische bzw. vollständige Tische in den Vierer-Sitzgruppen verfügen.

Diese 3. Klasse soll den Kunden nach den Vorstellungen des BEG Geschäftsführers Fritz Czeschka nicht nur bis zum Ablauf des Vertrages mit DB Regio im Jahre 2020 erhalten bleiben, sondern auch im Nachfolgevertrag (bis 2032!). Das ist nicht akzeptabel.

- Erschwerend kommt zur geringen Bewegungsfreiheit der Sitzplätze dazu, dass in weiten Teilen des Zuges keine oder nur sehr kleine Gepäckablagen vorhanden sind und den Fahrgästen nichts anderes übrig bleibt, als Taschen und Rucksäcke auf den Schoß zu nehmen. Regelmäßig stehen Fahrgäste, während Gepäck die Sitzplätze belegt.

Auf einer PRO Bahn Veranstaltung am 21.5.2012 hat der Norbert Klimt, Vorsitzender der Regionalleitung DB Regio Bayern, klargestellt, dass die Nachrüstung von Gepäckablagen kein Thema ist, da diese in der Ausschreibung auch nicht gefordert waren.

# *Momentan verlieren alle ...*

- Der Freistaat Bayern, der viel Geld in die Hand genommen hat und trotzdem weder die Attraktivität des Schienenverkehrs fördert noch den PKW-Verkehr signifikant reduzieren kann. Und bei der nächsten Ausschreibung wegen sinkender Fahrgastzahlen und negativem Image des Netzes mehr Fördermittel einsetzen muss.
- Die Pendler, die gerne Bahn fahren würden, aber nicht teilweise mehr als zwei Stunden am Tag Züge mit diesem Reisekomfort nutzen wollen.
- DB Regio, die Geld in den Kauf der ET440 Flotte investiert hat uns nun mit der Unzufriedenheit der Kunden und dem entstehenden Negativ-Image zu Recht kommen muss

# *Und jetzt?*

Wir fordern:

- Durchgängige Nachrüstung der ET440 mit nutzbaren Gepäckablagen; notfalls auch aus Pönale-Mitteln. Verspätungen und Zugausfälle haben inzwischen zu Vertragsstrafen im Fugger-Express-Netz in Höhe von mehreren Millionen geführt. Diese würden bei Finanzierung dieser Qualitätsverbesserungsmassnahme endlich den betroffenen Kunden zugute kommen.
- Maßnahmen zur Entlastung der Züge
  - 6.39 ab Augsburg
  - 17.37 ab München
- Bei der nächsten Ausschreibung
  - Forderung von Sitzabständen und Innenausstattung wie z.B. in anderen ET440 Netzen in Bayern.
  - Verbot für Klappsitze im Zugangsbereich des Mehrzweckabteils
  - Kapazitätsausgleich sofern für die jeweilige Verbindung erforderlich

# ***ANHANG***

# Gesamt-Fahrgastzahlen-Entwicklung Augsburg – Mering - München

Abfahrt	Sitz- plätze	1/2010	26.1.2011	2.3.2011	8.6.2011	13.3.2012	19.6.2012	Anmerkung
5:56	684	40 frei	198 frei	180 frei	180 frei	178 frei	184 frei	
6:10	599	110 frei	250 frei	215 frei	255 frei	289 frei	255 frei	Ab Mammendorf ca. 100%
6:21	684	43 frei	60 frei	45 frei	105 frei	136 frei	85 frei	
6:31	599	55 frei				116 frei	170 frei	
6:56	684	70 stehen				15 stehen	65 stehen	** ) +20 Min.
7:07	599	150 frei**	22	22 frei	128 frei	182 frei	89 frei	** RES
7:21	684	31 stehen	24 stehen	155 frei	130 stehen*)	29 stehen	130 stehen ***	*) + 10 Min ***) ICE2201 +60
7:29	456	72 frei	40 frei	42 frei	150 frei	52 frei	62 frei	Ab Mammendorf > 100%
<b>Summe</b>	<b>4390</b>	<b>402</b>	<b>3736</b>	<b>3784</b> -7%	<b>3617</b> -10%	<b>3581</b> -11%	<b>3740</b> -7%	<b>- 11%</b>

Kein Zuwachs, sondern eher Abnahme der Fahrgastzahlen kennzeichnet den Berufsverkehr

# Fernverkehrsverspätungen Abfahrt Augsburg Ri München

Abfahrt	Zug	26.1.11	2.3.11	8.6.11	13.3.12	26.4.12	19.6.12	Anmerkung
6:20	ICE981				0	0	0	
6:25	CNL1247				0	0	0	
6:33	CNL419				0	+20	+30	
6:39	RE	10 frei	150 stehen	40 stehen	115 stehen	89 stehen	65 stehen	** ) +20 Min.
6:59	IC2095				0	0	0	
7:06	RE	24 stehen	155 frei	130 stehen*)	29 stehen	29 stehen	130 stehen***	*) + 10 Min ***) IC2201 +60
7:08	IC2201				0	0	+60	
7:16	RB	40 frei	42 frei	150 frei	52 frei		62 fr	Mammendorf > 100%

Quelle: [zugmonitor.sueddeutsche.de](http://zugmonitor.sueddeutsche.de)

Stellwerksstörung; IC2201 ca. 1  
Stunde später

# Korrigierte Fahrgastzahlen Augsburg – Mering – München

Abfahrt	Sitz- plätze	1/2010	26.1.2011	2.3.2011	8.6.2011	13.3.2012	19.6.2012	Anmerkung
5:56	684	40 frei	198 frei	180 frei	180 frei	178 frei	184 frei	
6:10	599	110				289 frei	255 frei	Ab Mammendorf ca. 100%
6:21	684	4				136 frei	85 frei	
6:31	599	5				116 frei	170 frei	
6:56	684	70 stehen	10 frei	150 stehen	120 stehen	115 stehen	65 stehen	** ) +20 Min.
7:07	599	150 frei**	22 frei	22 frei	120 stehen	182 frei	89 frei	** RES
7:21	684	31 stehen	24 stehen	155 frei	130 stehen*)	93 stehen	29 stehen***	*) + 10 Min ***) ICE2201 +60
7:29	456	72 frei	40 frei	42 frei	150 frei	52 frei	62 frei	Ab Mammendorf > 100%
Summe	4390	4021	3736	3784 -7%	3617 -10%	3581 -11%	3649 -9%	

Rechnet man die Umsteiger durch die Verspätung des IC heraus, sind es ungefähr soviele Fahrgäste wie im Juni letzten Jahres.

# Fahrgastzahlenentwicklung München – Mering - Augsburg

Abfahrt	Sitzplätze	2/2010	1/2011	6/2011	7/2011	3/2012	Anmerkung
15:42	684		260 frei	140 frei	156 frei	156 frei **	** aus 7/11
16:07	456	100 stehen	50 stehen	25 stehen	39 stehen	42 stehen	
16:15	599	256 frei	280 frei	145 frei	268 frei	98 frei	Hält in Mammendorf, Haspelmoor, Althegeenberg, nicht in M-Afra, Kissing
16:40	684	88 frei	85 frei	75 frei	136 frei	145 frei	
17:09	684	0 frei	15 frei	30 stehen	30 frei	22 stehen*	* aus 5/12
17:16	456	20 frei	34 frei	86 frei	61 frei	31 frei *	Hält in Mammendorf, Haspelmoor, Althegeenberg, nicht in M-Afra, Kissing
17:40	684	70 stehen	81 stehen	10 stehen	45 stehen	58 stehen*	
17:58	599			170 frei	130 frei	166 frei	Hält in Mammendorf, Haspelmoor, Althegeenberg, nicht in M-Afra, Kissing
18:09	456	100 stehen	130 stehen	0 frei	2 frei	0 frei	
18:14	599	320 frei	180 frei	270 frei	226 frei	180 frei	
18:40	456	60 stehen	34 stehen	0 frei	50 frei	39 frei	
<b>Summe</b>	<b>5673</b>	<b>4716</b>	<b>4775</b>	<b>4942</b>	<b>4698</b>	<b>4980</b>	<b>+5%</b>
Zählung		DB/PB	DB/PB	PB	DB/PB	DB/PB	

## *Anmerkung zum „Netto-Prinzip“*

- Aus Sicht von PRO Bahn kann das „Netto-Prinzip“ Kapazitätsprobleme nicht lösen:
  - Betriebskonzepte wie beim Fugger-Express erfordern den Einsatz von Fahrzeugen zum Stückpreis zwischen 4 und 5 Millionen EUR.
  - Die Kapazität kann nur noch in großen Sprüngen adaptiert werden (jeweils 240 Plätze beim Fugger-Express)
  - Aufgrund der Vorgaben im Betriebskonzept ist eine Finanzierung von Kapazitätserweiterungen aus Mehrerlösen des EVU nicht mehr möglich.