



Eine Bestandsaufnahme

Pro Bahn Regionalgruppe Augsburg/Aichach

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 Richtung München

7.7.2011 Zählort: Mering

Abfahrt	Plätze	Zählung Juli 2011	2010	Winter 2011	Juni 2011	Juli 2011	
5:56	684	234 frei	94%	71%	74%	66%	
6:10	599	218 frei	82%	62%	57%	61%	A
6:21	684	122 frei	94%	91%	84%	82%	
6:31	599	86 frei	91%	84%	79%	76%	
6:56	684	41 stehen	110%	99%	105%	106%	Ohne Halt Haunstetter Str.
(7:07)	599	108 frei		96%*)	79%*)	82%	*)Haunstetter Straße Halt Mering ab 14.6.2011
7:21	684	33 frei	105%	104%	119%*)	95%	*) +10
7:29	97456	18 frei	84%	91%	67%	97%	Abfahrt
7:56	912	126 frei		72%	88%	87%	2010 nicht in Zählung

Selbst mit dem neuen Halt 7:07 ab Juni sind die vier Züge in Summe gut ausgelastet

Ohne Halt Haunstetter Str.

*)Haunstetter Straße Halt Mering ab 14.6.2011

*) +10

Anstieg in dieser Zeitlage

2010 nicht in Zählung

***) Stehende = Gezählte Stehende – noch freie Sitze**

Auswertung

- Im Bereich zwischen 6:21 (2010 bereits ab 5:56) und 7:31 sind die meisten Züge gut ausgelastet bzw. bereits über der Kapazitätsgrenze.
- Dagegen sind die Fahrgastzahlen in den Zügen vor 6:56 teilweise deutlich zurückgegangen.
- Die Auslastung des vierteiligen Zuges um 7.56 ab Mering hat sich dagegen signifikant erhöht. Ein Teil der Pendler bevorzugt offenbar inzwischen einen späteren Arbeitsbeginn.
- Der gestrichene Halt in der Haunstetter Straße hat den Zug Mering ab 6.56 entlasten können. Der zusätzliche Halt des Zuges Augsburg ab 6.49 ab Juni in Mering ist nach deutlichem Rückgang der Fahrgastzahlen in diesem Zug seit letztem Winter sinnvoll, um den 7.21 ab Mering zu entlasten.



Empfehlungen

- Aufgrund der zurückgegangenen Auslastung in den Zügen vor 6:30 sind hier keinerlei Anpassungen notwendig.
- Im Korridor zwischen 6.56 und 7.29 sind die Züge nach wie vor weitgehend ausgelastet. 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.
- Der Zug 7.39 ab Augsburg ist ab Mering jetzt so weit ausgelastet, dass der anfangs wenig genutzte vierte Triebwagen inzwischen zwingend benötigt wird.



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.

Auslastung Richtung Augsburg

14.7.2011 Zählort: Pasing

Abfahrt	Plätze	Zählung Juli 2011	2010	Winter 2011	Juni 2011	Juli 2011	Anmerkung
15:42	684	156 frei		62%	79%	79%	
16:07	456	39 stehen	122%	110%	105%	109%	
16:15	599	268 frei	57%	53%	76%	55%	Hält in Mammendorf, Haspelmoor, Althehgenberg, nicht in M-Afra, Kiisng
16:40	684	136 frei	87%	88%	89%	80%	Weiterhin überlastet
17:09	684	30 frei	100%	98%	104%	96%	
17:16	456	61 frei	96%	93%	81%	87%	Hält in Mammendorf, Haspelmoor, Althehgenberg, nicht in M-Afra, Kiisng
17:40	684	45 stehen	110%	112%	101%	107%	
17:58	599	130 frei			72%	78%	Hält in Mammendorf, Haspelmoor, Althehgenberg, nicht in M-Afra, Kiisng
18:09	456	2 frei	127%	129%	100%	100%	
18:14	599	226 frei	46%	70%	55%	62%	Althehgenberg, Kiisng 11 kein Halt zwischen
18:40	456	50 frei	113%	107%	100%	89%	
19:10	456	36 stehen		87%	95%	108%	

Weiterhin überlastet

Das verbesserte Angebot gegen 18.00 hat die Situation deutlich entspannt



- Beim Zug 16.07 ab Pasing besteht nach wie vor Handlungsbedarf. Sofern die von PRO Bahn mehrfach vorgeschlagene Verlegung des Verstärkers auf eine Abfahrt vor dem Regelzug (analog dem Zug 17.51) nicht realisierbar ist, müssen DB und BEG ggf. durch Änderung der Halte die Fahrgäste lenken.
- Der Zug 17.40 ab Pasing hat permanente Auslastungswerte über 100% und sollte baldmöglichst um einen Triebwagen verstärkt werden.
- Die Neuordnung der Angebots zwischen 17:30 und 18:30 ab 28.2. (Verstärker um 17.51, Regelzug 18:02, neuer Zug um 18:13) hat die Auslastung der Züge um 17.34, 18:02 und 18:40 ab München erfolgreich auf 100% bzw. darunter reduziert.
- In Summe haben die Fahrgastzahlen zugenommen. Offenbar steht dem Rückgang bei den Pendlern, der Morgens zu beobachten ist, ein deutlicher Anstieg im Reise- und Freizeitverkehr gegenüber.

Gesamt-Fahrgastzahlen-Entwicklung Augsburg – Mering - München

Abfahrt	Sitz- plätze	1/2010	26.1.2011	2.3.2011	8.6.2011	7.7.2011	Anmerkung
5:56	684	40 frei	198 frei	180 frei	180 frei	234 frei	
6:10	599	110 frei	250 frei	215 frei			Ab Mammendorf
6:21	684	43 frei	60 frei	45 frei			
6:31	599	55 frei	98 frei	97 frei			
6:56	684	70 stehen	10 frei	150 stehen **)	40 stehen	35 stehen	*) +20 Min.
7:07	599	150 frei**	22 frei	22 frei	128 frei	108 frei	** RES
7:21	684	31 stehen	24 stehen	155 frei	130 stehen*)	33 frei	*) + 10 Min
7:29	456	72 frei	40 frei	42 frei	150 frei	18 frei	Ab Mammendorf > 100%
Summe	4390	4021	3736	3784 -7%	3617 -10%	3642 -9%	- 9%

Bei genauer Betrachtung zeigt sich leider, dass das Kapazitätsproblem auch durch Fahrgastschwund geringer wurde

Fahrgastzahlenentwicklung München – Mering - Augsburg

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

Fahrgastzahlenentwicklung Augsburg Ri Ulm

Abfahrt	Sitzplätze	Zählergebnis 2010	Zählergebnis 2011	Auslastung		Ziel
				2010	2011	
15:54	240	60 freie	160 freie	75%	33%	Dinkelscherben
16:08	240	180 freie	190 freie	25%	21%	Gessertshausen
16:29	240	25 stehende		110%	86%*)	Ulm
16:42	240	200 freie	190 freie	16%	21%	Gessertshausen
16:54	240	80 freie	70 freie	67%	71%	Dinkelscherben
17:08	240	180 freie	200 freie	25%	17%	Gessertshausen
17:37	480	20 stehende	190 frei	108%	48%*)	Ulm

Zählung PRO Bahn 23.3.2011, sonnig

*) Zählung DB Regio/PRO Bahn, 14. 4.2011

Fahrgastzahlenentwicklung Augsburg Richtung Ulm

Abfahrt	Sitzplätze	Zählergebnis 2010	Zählergebnis 2011	Auslastung		Zielort
				2010	2011	
17:43	240	185 freie	220 freie	23%	10%	Gessertshausen
17:55	240	130 freie	135 freie	54%	44%	Winklarscherben
18:08	240	210 freie	210 freie	25%	14%	Gessertshausen
18:29	240	20 Stehende	20 freie	108%	92%*)	Ulm
18:42	240	160 freie	160 freie	33%	33%	Gessertshausen
Summe	2880/3120	1560 FG	1375 FG			- 12%

Dasselbe Bild zeigt sich in Richtung Ulm

Zählung PRO Bahn 23.3.2011, sonnig

*) Zählung DB Regio/PRO Bahn, 14. 4.2011

... haben mehrere Gründe:

- Hohe Unzuverlässigkeit des ET440 insbesondere im Winter 2009/2010 und 2010/2011
- Weitere Verspätungen durch permanent hohe Streckenauslastung auf allen Streckenästen
- Eingeschränkter Reisekomfort des ET440
- Zu geringe Kapazitäten im Berufsverkehr insbesondere bei Start des Angebots

Verspätungen

... auf dem Fugger-Express-Netz:

- Beim ET440 gab es auch im Winter 2010/2011 wieder massive Probleme beim Kuppeln der Teilzüge. **Die neuen Kupplungsabdeckungen müssen sich im Winter 2011/2012 noch bewähren.**
- Die hohe Streckenauslastung im Zulauf auf Augsburg führt regelmäßig zu Verspätungen wegen Zugfolge. **Bezüglich der benötigten „dritten Gleise“ geht aber offenbar nichts voran. Die Finanzierung ist ein Zankapfel zwischen Freistaat und Bundesrepublik Deutschland.**
- In das Jahr 2010 fielen massive Betriebsbehinderungen durch den Winter (Januar/Februar und November/ Dezember). Trotzdem hielt die BEG nur 1,2% der Regionalisierungsmittel (ca. 1 Mrd EUR) als Vertragsstrafen ein. **Höhere Vertragsstrafen hätte aber höhere Angebotspreise der Bahnunternehmen zur Folge und sind im Endeffekt nicht finanzierbar bzw. gingen zu Lasten des Angebots.**



Komforteinschränkungen

... beim ET440:

- Geringster Sitzabstand aller deutschen ET440 Varianten
Diese 3. Klasse wird den Kunden mindestens bis zum Ablauf des Vertrages im Jahre 2019 erhalten bleiben.
- In weiten Teilen des Zuges sind keine oder nur sehr kleine Gepäckablagen vorhanden. Regelmäßig stehen Fahrgäste, während Gepäck die Sitzplätze belegt. **Planung und Genehmigung der Änderungen laufen momentan.**
- Fehlende Trittstufen erschweren den Zustieg bei niedrigen Bahnsteigen bzw. hohem Bahnsteigabstand. **Die Trittstufen sind inzwischen in Betrieb. Sie dienen aber i.w. der Spaltüberbrückung und sind eigentlich nicht als Ein- oder Ausstiegshilfe gedacht.**
- Der Einsatz eines zusätzlichen Wartungstechnikers in Augsburg hat die Verfügbarkeit der WCs deutlich erhöht. Dennoch sind WCs immer wieder gestört bzw. teilweise längerfristig (z.T. wegen Ersatzteilmangel) nicht nutzbar. **Inzwischen sind mehrere Umbauten an den WCs vorgenommen worden, um die Verfügbarkeit zu erhöhen.**

Auslastungsverlauf Richtung Ulm 2010

Abfahrt Augsburg Hbf	Bis Neusäß	Bis Westheim	Bis Diedorf	Bis Gessertsh ausen	Bis Kutzenhau sen	Bis Dinkelsche rben	
Fahrzeit		9	13	17	20	25	[Minuten] ab Augsburg Hbf
12:52	33	58	%	%	%	%	
13:05	25	46	%	%	%	%	
13:25	56	41				11	
15:25	69	%	%	%	%	%	
16:25		91	91	84	56	52	
17:33		115	108	108	80	77	Seit 12/10 2 ET440
18:25		111	111	109	94	91	
19:25	85	%	%	%	%	%	27.07.10, wechselnd bewölkt mit Schauern

Auslastungsverlauf Richtung Ulm

Abfahrt Augsburg Hbf	Bis Neusäß	Bis Westheim	Bis Diedorf	Bis Gessertshau sen	Bis Kutzenhaus en	Bis Dinkelscher ben	
Fahrzeit		9	13	17	20	25	[Minuten] ab Augsburg Hbf
2010							
16:25		91	91	84	56	52	
17:33		115	108	108	80	77	Seit 12/10 2 ET440
18:25		111	111	109	94	91	
2011							
16:25	86	83	77	66	56	53	
17:33	48	43	43	39	30	30	Seit 12/10 2 ET440
18:25		89	86	78	66	64	



Auslastung Richtung Ulm

- Im Vergleich zu 2010 gibt es nur noch einen Taktzug nach Ulm, in dem Fahrgäste stehen.
- Die Verlaufszählung im April belegt eine prinzipiell momentan ausreichende Sitzplatzkapazität in den Zügen nach Ulm. Stehplätze entstehen durch zahlreiche mit Gepäck belegte Sitze. Die Erweiterung der Gepäckablagen bleibt dringlich.
- Die Zahl der Fahrgäste hat sich im Vergleich zum Sommer 2010 um ca. 10% reduziert.
- Wieder ungleichmäßige Auslastung
 - Volle Taktzüge z.T. mit Stehplätzen
 - Gefolgt von gering ausgelasteten Verstärkern (s.o.)



Gessertshausen – Auslastung Richtung Augsburg 2010

Abfahrt Dinkels.	Abfahrt Gesserts	Sitzplätze	Zählung Dinkels.	Zählung Gesserts	Auslastung
5:43	5:51	240	212 frei	130 frei	45%
6:07	6:12	480	394 frei	394 frei	18%
-	6:29	641	10%	580 frei	10%
6:31	6:39	240	50 frei	50 frei	79%
-	6:57	240		175 frei	27%
7:03	7:12	480	180 frei	50 frei	90%
-	7:33	240		205 frei	15%
7:34	7:43	240	170 frei	180 frei	25%
	7:57	240		229 frei	5%

Zählung PRO Bahn / DB Regio, 15.06.10, sonnig

Auslastungsverlauf Ulm - Augsburg

Abfahrt Dinkelscherben	Dinkelscherben	Kutzenhausen	Gessertshausen	Diedorf	Westheim	Neusäß	Oberhausen
Fahrzeit	5	4	4	4	4	3	
Zählung	-285	-263	-116	60	75	-30	-80
07:03	40%	45%	76%	112%	116%	93%	83%

Typische Schülerverkehrsspitze für eine Fahrzeit von 8 Minuten. Hier könnte die von PRO Bahn geforderte Taktverstärkung ab Dinkelscherben den Zug entlasten. Eine Verstärkung des Zuges rechtfertigt die kurze Strecke der Auslastung jedoch nicht.

Durch das neue Gymnasium in Diedorf können sich hier auch noch Verschiebungen ergeben.

Zählung PRO Bahn 27.7.10

Meitingen – Auslastung Richtung Augsburg

Abfahrt	Sitzplätze	Zählergebnis	Auslastung	Anmerkung
5:53	641	-	ca. 50%	
6:25	641	-	ca. 90%	letzter Halt vor Augsburg-Oberhausen
6:36	480	-	ca. 50%	
6:55	480	-	ca. 90%	letzter Halt vor Augsburg-Oberhausen
7:15	%		%	
7:39	%		%	

Stichprobe PRO Bahn, 18.5.2010, kalt & windig ;-)



Oberhausen -Richtung Donauwörth

Abfahrt	Sitzplätze	Zählergebnis 2011	Auslastung		Ziel
			2010	2011	
15:57	240	60 frei	75%	75%	Donauwörth
16:32	480	45 frei	90%	91%	Treuchtlingen
16:37	240	95 frei	71%	60%	Donauwörth
16:57	240	25 frei	90%	55%	Donauwörth
17:28	600	330 frei	70%	45%	Nürnberg
17:38	240	95 frei	67%	61%	Donauwörth
17:58	480	270 frei	48%	43%	Donauwörth
18:32	480	235 frei	83%	51%	Treuchtlingen
18:37	240	160 frei	17%	33%	Donauwörth
18:57	240		50%		Donauwörth
19:24	700		14%		Nürnberg

Zählung PRO Bahn 23.3.2011, sonnig



Eine Bestandsaufnahme

Auszug: Fahrgastzahlen München - Augsburg

Pro Bahn Regionalgruppe Augsburg/Aichach



Erläuterung der Belegungszahlen

- Die ermittelten freien Plätze ergeben sich aus den gezählten freien Sitzplätzen bei Abfahrt des Zuges abzüglich der Zahl der stehenden Fahrgäste in Summe über den gesamten Zug.
- Mit Taschen und kleineren Rucksäcken belegte Sitzplätze zählen als frei → *Bitte stellen Sie Taschen und kleine Rucksäcke unter die Beine.*
- Sofern also in Summe stehende Fahrgäste ausgewiesen sind, so ist diese Zahl dadurch normalerweise niedriger als die Zahl der tatsächlich stehenden Fahrgäste. → *Kommen Sie nicht auf die letzte Sekunde und gehen Sie gerade in München Hbf in Richtung Zugspitze vor.*
- Bedingt durch die fehlende Durchgangsmöglichkeit bereits innerhalb der Zugteile (Klappsitze!) ist die Belegung oft bereits innerhalb eines Triebwagens ungleichmäßig. → *Es ist einfacher, von außen nach freien Plätzen zu schauen, als innen einzusteigen und sich dann durch den Zug zu quälen.*

Auslastung Richtung München

7.7.2011 Zählort: Mering

Abfahrt	Plätze	Zählung Juli 2011	2010	Winter 2011	Juni 2011	Juli 2011	Anmerkung
5:56	684	234 frei	94%	71%	74%	66%	
6:10	599	218 frei	82%	62%	57%	61%	Ab Mammendorf ca. 100%
6:21	684	122 frei	94%	91%	84%	82%	
6:31	599	86 frei	91%	84%	79%	76%	
6:56	684	41 stehen	110%	99%	105%	106%	Ohne Halt Haunstetter Str.
(7:07)	599	108 frei		96%*)	79%*)	82%	*)Haunstetter Straße Halt Mering ab 14.6.2011
7:21	684	33 frei	105%	104%	119%*)	95%	*) +10 Min
7:29	97456	18 frei	84%	91%	67%	97%	Ab Mammendorf ca. 100%
7:56	912	126 frei		72%	88%	87%	2010 nicht in Zählung

***) Stehende = Gezählte Stehende – noch freie Sitze**

Empfehlungen

- Aufgrund der zurückgegangenen Auslastung in den Zügen vor 6:30 sind hier keinerlei Anpassungen notwendig.
- Im Korridor zwischen 6.56 und 7.29 sind die Züge nach wie vor weitgehend ausgelastet. 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.
- Der Zug 7.39 ab Augsburg ist ab Mering jetzt so weit ausgelastet, dass der anfangs wenig genutzte vierte Triebwagen inzwischen zwingend benötigt wird.

Auslastung Richtung Augsburg

14.7.2011 Zählort: Pasing

Abfahrt	Plätze	Zählung Juli 2011	2010	Winter 2011	Juni 2011	Juli 2011	Anmerkung
15:42	684	156 frei		62%	79%	79%	
16:07	456	39 stehen	122%	110%	105%	109%	
16:15	599	268 frei	57%	53%	76%	55%	Hält in Mammendorf, Haspelmoor, Althegnenberg, nicht in M- Afra,Kiisng
16:40	684	136 frei	87%	88%	89%	80%	
17:09	684	30 frei	100%	98%	104%	96%	
17:16	456	61 frei	96%	93%	81%	87%	Hält in Mammendorf, Haspelmoor, Althegnenberg, nicht in M- Afra,Kiisng
17:40	684	45 stehen	110%	112%	101%	107%	
17:58	599	130 frei			72%	78%	Hält in Mammendorf, Haspelmoor, Althegnenberg, nicht in M- Afra,Kiisng
18:09	456	2 frei	127%	129%	100%	100%	
18:14	599	226 frei	46%	70%	55%	62%	Ab März 2011 kein Halt zwischen Pasing und Mering
18:40	456	50 frei	113%	107%	100%	89%	
19:10	456	36 stehen		87%	95%	108%	



Empfehlungen

- Beim Zug 16.07 ab Pasing besteht nach wie vor Handlungsbedarf. Sofern die von PRO Bahn mehrfach vorgeschlagene Verlegung des Verstärkers auf eine Abfahrt vor dem Regelzug (analog dem Zug 17.51) nicht realisierbar ist, müssen DB und BEG ggf. durch Änderung der Halte die Fahrgäste lenken.
- Der Zug 17.40 ab Pasing hat permanente Auslastungswerte über 100% und sollte baldmöglichst um einen Triebwagen verstärkt werden.
- Entsprechend des morgentlichen Trends, spätere Züge zu nehmen (siehe Auslastungsanstieg 7.56 ab Mering) steigt auch die Auslastung der Abendzüge in späteren Zeitlagen. Dies ist besonders beim Zug 19:10 ab Pasing zu bemerken. Setzt sich dieser Trend fort, muss auch dieser Zug verstärkt werden.

Gesamt-Fahrgastzahlen-Entwicklung Augsburg – Mering - München

Abfahrt	Sitz- plätze	1/2010	26.1.2011	2.3.2011	8.6.2011	7.7.2011	Anmerkung
5:56	684	40 frei	198 frei	180 frei	180 frei	234 frei	
6:10	599	110 frei	250 frei	215 frei	255 frei	218 frei	Ab Mammendorf ca. 100%
6:21	684	43 frei	60 frei	45 frei	105 frei	122 frei	
6:31	599	55 frei	98 frei	97 frei	125 frei	86 frei	
6:56	684	70 stehen	10 frei	150 stehen **)	40 stehen	35 stehen	**) +20 Min.
7:07	599	150 frei**	22 frei	22 frei	128 frei	108 frei	** RES
7:21	684	31 stehen	24 stehen	155 frei	130 stehen*)	33 frei	*) + 10 Min
7:29	456	72 frei	40 frei	42 frei	150 frei	18 frei	Ab Mammendorf > 100%
Summe	4390	4021	3736	3784 -7%	3617 -10%	3642 -9%	- 9%

Fahrgastzahlenentwicklung München – Mering - Augsburg

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