

# *20 Monate Fugger-Express*



**Erfahrungen und Verbesserungspotentiale**

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

# *Positiv*

- Verbesserter Takt auf allen Strecken über den Tag
- Dichterer Takt in den frühen Abendstunden
- Deutlich bessere Bedienung des Bahnhofs Augsburg-Haunstetter Straße
- Umsteigefreie Verbindungen zwischen München, Augsburg, Ulm, Donauwörth und Treuchtlingen
- Auf einigen Streckenabschnitten kürzere Fahrzeiten durch die höhere Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit des ET440

# *Kritikpunkte*

- Insbesondere auf dem Streckenast Augsburg – München keine hinreichende Anpassung an das Fahrgastaufkommen
- Verstärkungszüge im Konzept teilweise in unvorteilhaften Fahrplanlagen, mit schlechten Anschlüssen und fehlenden Halten
- Eingeschränkter Reisekomfort
- An vielen Stellen wechselnde Taktzeiten
- Relativ hoher Anteil an Verspätungen
- Schlechte Fahrgastinformation

# Kapazität der Züge

## 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



# *Kapazität Augsburg – Mering - München*

- Kundenerwartung: Der Fuggerexpress führt zu einer Verbesserung der Platzsituation auf der stark frequentierten Relation Augsburg – Mering – München (ca. **9.000 Pendler** im Regionalverkehr pro Tag)
- Feststellung nach Tag X an den Orten an der Strecke (Kissing, Mering): Dieselbe Anzahl von Zügen, teilweise weniger Plätze!
- Im Januar 2010 erklärt Frau von Bassewitz, DB Regio Augsburg, auf einem PRO Bahn Vortrag, dass es auf der Strecke Mering – München im morgentlichen Berufsverkehr 1000 freie Plätze gebe.
- Die Zahl ist für das Plenum nicht nachvollziehbar und führt zu heftigem Widerspruch. Winfried Karg, PRO Bahn, fordert DB Regio zum gemeinsamen Nachzählen auf.

# Mering – Auslastung Richtung München

Abfahrt	Sitzplätze	Zählergebnis	Auslastung	Anmerkung
5:56	720	40 frei	94%	
6:10	700	110 frei	84%	Ab Mammendorf > 100%
6:21	720	43 frei	94%	
6:31	700	55 frei	92%	
6:56	720	70 stehende*)	110%	
7:22	720	31 stehende *)	104%	
7:31	700	72 frei	90%	Ab Mammendorf > 100%
7:56	960		Ca .70%	Nicht in Zählung

Es gibt einen Zug um 6.10 und 8.10 – aber nicht um 7.10!

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

Zählung PRO Bahn / DB Regio 9.2.2010, schnee- und niederschlagsfrei.

Aufgrund zahlreicher witterungsbedingter Probleme im Bahnverkehr in dieser Zeit wurde bewusst ein Termin gewählt, an dem damit nicht zu rechnen war. Insofern beinhaltet die Zahl auch keine schneebedingten Umsteiger von Auto auf Zug.

# Auswertung

- Im Bereich zwischen 5:56 und 7:31 sind alle Züge sehr gut ausgelastet bzw. bereits über der Kapazitätsgrenze.
- Wirklich leer (< 50%) ist nach PRO Bahn Beobachtung nur noch der erste Zug um 4.55 ab Mering.
- Mering und Kissing wachsen jedoch stetig weiter. Ein erheblicher Anteil der Neubürger sind München-Pendler. Die Nachfrage wird sich weiter erhöhen.
- Der Einsatz des zweiten neuen Triebwagens auf der Ammerseebahn Mering an 7.17 dürfte die Auslastung des Zuges um 7.21 ebenfalls weiter erhöhen! Auch für die Paartalbahn ist ein solcher Effekt zu prüfen.
- Kommt es aufgrund von Problemen (Verspätung auf äußerem Streckenast, Kuppelprobleme) zur Verkürzung eines Zuges um einen Triebwagen, ergibt sich für die verbleibenden Fahrzeuge eine Besetzung > 140%
- Ein Ausfall eines Zuges bedeutet für Fahrgäste in Mering oft, dass sie auch im nächsten Zug nicht mehr zusteigen können.

# Mering - Sitzplatzangebot in den Zügen Richtung München

Der einzige Fugger-Express mit 960 Plätzen am Rande des Berufsverkehr

2008	Sitzplätze	2010	Sitzplätze	
6:28	720	06:31	700	
07:00	1400	06:56	720	+ Haunst-Str. + M-St. Afra
07:25	600 (*)	07:22	720	Von Ulm/ Donauwörth
07:32	600	07:31	480	
08:02	(630)	07:56	(960)	4 ET440 – zu spät!
	<b>3320</b>		<b>2620</b>	<b>- 22%</b>
	(3950)		(3580)	

Trotz höherer Fahrgastzahlen durch die Bahnhöfe Haunstetter Straße und Mering Sankt Afra wurde die Kapazität der Züge im Berufsverkehr deutlich reduziert.

(\*) Zug in Mering eingesetzt

# *PRO Bahn-Frage*

- Aus PRO Bahn-Sicht würde idealerweise der Zug 6.56 ab Mering um einen (nicht vorhandenen) Triebwagen verlängert. Als Alternativen verbleibt nur der Einsatz eines zusätzlichen Zuges in diesem Zeitfenster.
- Update 2011:
  - Ab Dezember 2010 Aufhebung des Haltes an der Haunstetter Straße beim Zug Mering ab 6.56.
  - Ab Juni 2011 zusätzlicher Halt eines RE Mering ab 7.07 Richtung München.
  - Der Zug Mering ab 6.56 ist inzwischen nach Fahrgastangaben wieder über der 100% Marke. Genaue neue Zählungen erfolgen im 1. Quartal 2012.

# Pasing – Auslastung Richtung Augsburg

Abfahrt	Sitzplätze	Zählergebnis	Auslastung	Anmerkung
16:07	480	100 Stehende	121%	
16:15	700	256 frei	60%	Hält in Mammendorf, Haspelmoor, Althegeenberg, nicht in M-Afra, Kiisng
16:40	720	88 frei	87%	
17:09	760	0 frei	100%	
17:16	480	20 frei	96%	Hält in Mammendorf, Haspelmoor, Althegeenberg, nicht in M-Afra, Kiisng
17:40	720	70 stehende	104%	
18:09	480	100 stehende	121%	
18:14	700	320 frei	55%	Hält in Mammendorf, Haspelmoor, Althegeenberg, nicht in M-Afra, Kiisng
18:40	480	60 stehende	112%	

Zählung PRO Bahn / DB Regio, 15.4.2010

# *Nicht ausgelastete Verstärker*

- Fahrgäste des ÖPNV kommen i.d.R. 5 - 15 Minuten vor Abfahrt des Zuges und nehmen den ersten verfügbaren Zug in ihre Richtung.
- Verstärker nach Regelzügen erreichen keinerlei Bus (Mering, Gesserthausen) - und Zuganschlüsse (Augsburg).
- In Fall München - Augsburg halten die Verstärker ebenfalls nicht in nachfragestarken Halten wie Mering Sankt Afra und Kissing.

PRO Bahn Forderung: Verstärker müssen vor Regelzügen eingesetzt werden, nicht danach. Sie sollten mindestens alle nachfragestarken Halte des Regelzuges bedienen.

Update 2011: Das wurde inzwischen für den RE München ab 17.51 so realisiert.

# *PRO Bahn Vorschläge*

- Verstärker 16.15 ab Pasing ca. 10 Minuten vor 16:07 fahren

Stand 2011: Die Trasse ist nicht frei. Stattdessen Änderung der Halte der zwei Züge.

- Verstärker 18:14 ab Pasing ca. 10 Minuten vor 18:09 fahren. Dadurch auch Entlastung des Zuges 17:40 ab Pasing.

2011: So umgesetzt.

- RE 18:40 ersetzen durch Doppelstockgarnitur (16:08 ab München als Vorleistung 17:39 ab Augsburg zurück nach München). Dadurch bedingt Umstieg in Richtung Ulm und/oder Donauwörth in Augsburg.

2011: Die erwähnte Doppelstockgarnitur fährt als zusätzlicher Zug nach München zurück und dort um 18.18 als zusätzlicher Zug nach Augsburg.

# *Gessertshausen – Auslastung Richtung Augsburg*

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

Dinkelscherben Abfahrt	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 Schülervehrsspitze 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*

# Augsburg Oberhausen – Richtung Ulm

Abfahrt	Sitzplätze	Zählergebnis	Auslastung	Ziel
15:29	240	68 freie	72%	Ulm
15:54	240	60 freie	75%	Dinkelscherben
16:06	240	180 freie	25%	Gessertshausen
16:29	240	25 stehende	110%	Ulm
16:42	240	200 freie	16%	Gessertshausen
16:55	240	80 freie	67%	Dinkelscherben
17:08	240	180 freie	25%	Gessertshausen
17:37	240	20 stehende	108%	Ulm
17:42	240	185 freie	23%	Gessertshausen
17:55	240	130 freie	46%	Dinkelscherben

*Zählung PRO Bahn, 24.6.10, sonnig/heiß*

# *Augsburg Oberhausen – Richtung Ulm*

Abfahrt	Sitzplätze	Zählergebnis	Auslastung	Ziel
17:42	240	185 freie	23%	Gessertshausen
17:55	240	130 freie	54%	Dinkelscherben
18:06	240	210 freie	25%	Gessertshausen
18:29	240	20 Stehende	108%	Ulm
18:42	240	160 freie	33%	Gessertshausen
18:55	240	150 freie	38%	Dinkelscherben
19:29	240	60 freie	75%	Ulm

*Zählung PRO Bahn, 24.6.10, sonnig/heiß*

# 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
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	
18:25		111	111	109	94	91	
19:25	85	%	%	%	%	%	27.07.10, wechselnd bewölkt mit Schauern

# *Auslastung Richtung Ulm*

- Die Stichprobe ergab einen signifikanten Stehplatzanteil auf der Strecke Augsburg Richtung Ulm, obwohl
  - durch die beginnende Urlaubszeit die Zahl der Pendler eher unterdurchschnittlich sein dürfte
  - zwei Abi-Jahrgänge ebenfalls nicht mehr auf dem Weg von der Schule zum Wohnort unterwegs sind.
- Wieder ungleichmäßige Auslastung
  - Volle Taktzüge mit Stehplätzen bis zu 17 Minuten Fahrzeit.
  - Gefolgt von gering ausgelasteten Verstärkern (s.o.)
- PRO Bahn wird im Herbst auf dem Streckenast nach Ulm die betreffenden Züge – voraussichtlich zusammen mit DB Regio - nochmals zählen.
- Stand 2011: Der Zug 17:33 ab Augsburg wird inzwischen mit zwei ET440 Triebwagen gefahren. Die Auslastung der beiden anderen Züge ist unter 100% gefallen.

# *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 – Auslastung Richtung Donauwörth***

Abfahrt	Sitzplätze	Zählergebnis	Auslastung	Zugziel
15:57	240	60 frei	75%	Donauwörth
16:32	480	50 frei	90%	Treuchtlingen
16:36	240	55 frei	71%	Donauwörth
16:57	240	45 frei	81%	Donauwörth
17:28	500	150 frei	70%	Nürnberg
17:36	240	80 frei	67%	Donauwörth
17:57	480	250 frei	48%	Donauwörth
18:32	480	80 frei	83%	Treuchtlingen
18:36	240	200 frei	17%	Donauwörth
18:57	240	120 frei	50%	Donauwörth
19:24	700	600 frei	14%	Nürnberg

*Zählung PRO Bahn, 24.6.2010, sonnig & heiß*

# *Reisekomfort*

Fahren Pendler aus Schwaben  
3. Klasse?

# 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 ...

## *Reisekomfort*

- Die EVUs tendieren dazu, lediglich die Mindestanforderungen der Ausschreibungen zu erfüllen.
- Diese Mindestanforderungen waren für den Fugger-Express offenbar deutlich geringer als für den nachfolgenden Donau-Isar-Express.
- Die BEG ist bei der Ausschreibung davon ausgegangen, dass die Eisenbahnunternehmen im Wettbewerb um Fahrgäste die Mindestanforderungen übertreffen würden. Dies passierte nicht. In neuen Ausschreibungen wurden die Anforderungen daher erhöht.

# Verspätungen und Zugausfälle

06:09 ☉ Augsburg-Hochzoll 06:13 - Augsburg 20 - Donauwörth 06:56 - Treuchtlingen 07:20	3	ca. 30 Minuten später, Grund: Verspätung aus vorheriger Fahrt
hen Hbf 06:50	4	ca. 10 Minuten später, Grund: Störung am Triebfahrzeug
hen Hbf 07:01	4	
06:36 ☉ Augsburg-Hochzoll 06:40 - Augsburg 7 - Augsburg-Oberhausen 06:56 - Donauwörth 07:32	3	ca. 10 Minuten später, Grund: Weichenstörung

# *Verspätungsursachen*

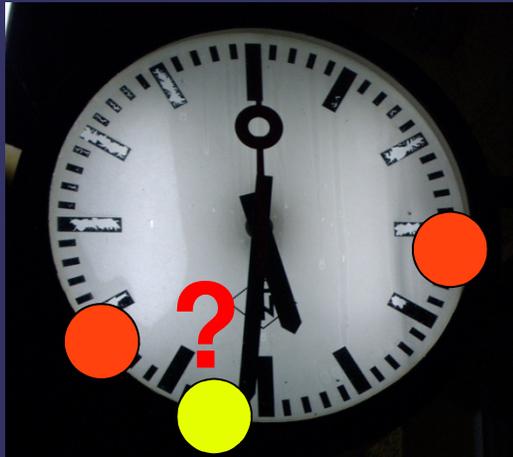
- „Hohe Streckenauslastung“: Infrastrukturengpässe insbesondere im Berufsverkehr:
- „Weichenstörung“: Wartungsmängel, unzureichender Personaleinsatz auf der Strecke bei Schnee & Eis
- „Tfz-Störung“: Technische Probleme beim ET440, insbesondere beim Kuppeln (deutlich abnehmende Tendenz)
- „Vorleistung“: Knapp bemessende Wendezeiten in München und Dinkelscherben führen zu Domino-Effekt

# *Verspätungen*

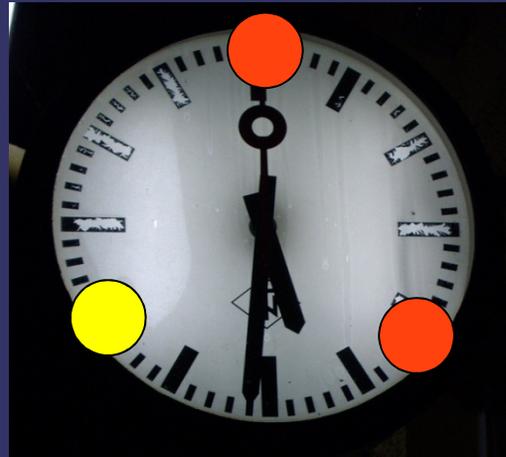
- Verspätungen ab 5 Minuten führen zu Vertragsstrafen gegenüber der BEG. Insofern besteht ein Druck auf die EVUs, an der Beseitigung der Verspätungsursachen zu arbeiten.
- Die Wirkung der Vertragsstrafen bleibt jedoch begrenzt:
  - Vertragsstrafen werden durch die EVUs mit in das Angebot einkalkuliert.
  - Während EVUs außerhalb des DB-Konzerns (wie z.B. die BRB) wiederum Vertragsstrafen bei nicht fahrplangerechter Bereitstellung der Fahrweges gegenüber DB Netz erheben, gibt es dieses Druckmittel vermutlich innerhalb des Konzern nicht.
  - Fahrgäste sehen nur ihre im Nahverkehr wenig greifenden und im Ernstfall kompliziert einzuklagenden Rechte. Gepaart mit unzureichender Fahrgastinformation (insbesondere München Hbf, Pasing, Mammendorf) ist der Frustpegel auf der Strecke Augsburg – München nach wie vor hoch.

# Augsburger Regio-Schienen-Takt?

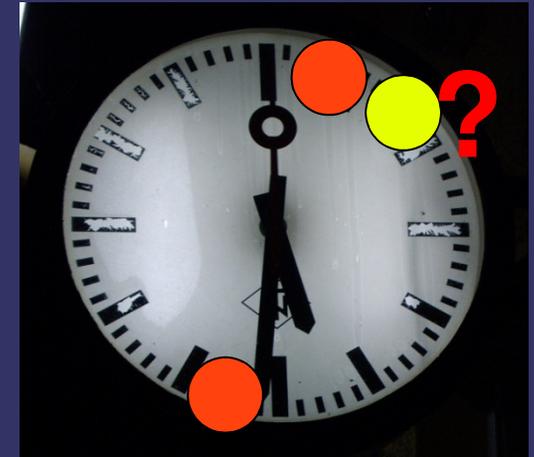
Von



Gessertshausen

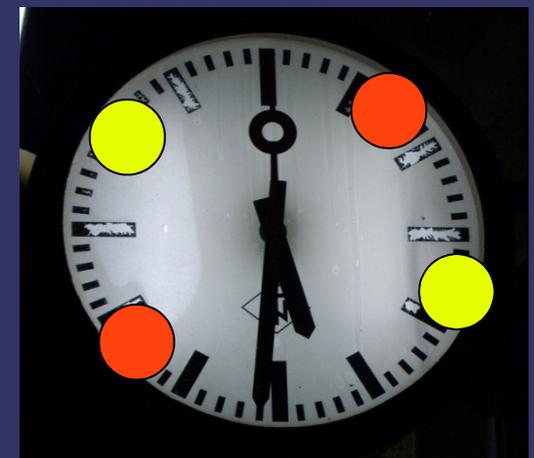
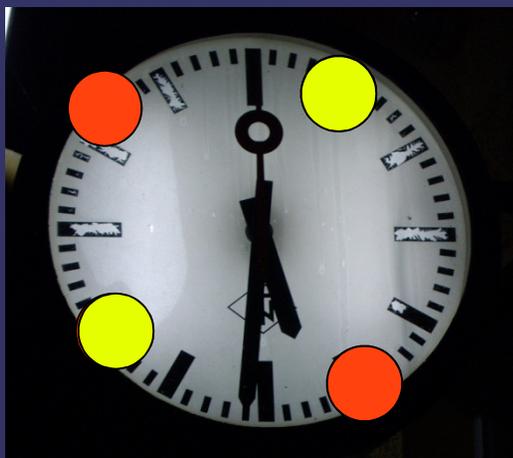


Donauwörth



München

Nach



# Takte

- Mit dem Fugger-Express wurde der „Regio-Schienen-Takt“ eingeführt.
- Viele Kunden hatten einen starren Takt der Züge wie bei einer S-Bahn erwartet - mit entsprechender Verknüpfung zum getakteten Bus-Verkehr
- Aufgrund von Trassenverfügbarkeiten und Anschlüssen wird dieses Ziel nicht erreicht, wie die folgenden Folien zeigen.
- Im Ergebnis erzeugen manche Takte „Verstärkerzüge“, die ohne Bus-Anschlüsse und in geringem Abstand nach den Regelzügen verkehren und daher nur schwach ausgelastet sind.

# *Augsburg Oberhausen – Richtung Ulm*

Abfahrt	Sitzplätze	Zählergebnis	Auslastung	Ziel
15:29	240	68 freie	72%	Ulm
15:54	240	60 freie	75%	Dinkelscherben
16:06	240	180 freie	25%	Gessertshausen
16:29	240	25 stehende	110%	Ulm
16:42	240	200 freie	16%	Gessertshausen
16:55	240	80 freie	67%	Dinkelscherben
17:08	240	180 freie	25%	Gessertshausen
17:37	240	20 stehende	108%	Ulm
17:42	240	185 freie	23%	Gessertshausen
17:55	240	130 freie	46%	Dinkelscherben

*Zählung PRO Bahn, 24.6.2010*

# Aktuelle „Takte“ Richtung Augsburg

Zeit	Dinkel	Gess	Donauw	Meitingen	München
4	32	40	17,48	35	
5	4,29,43	13,37,51	7,32	5,27,33	37
6	07,31,	15,29,39,57	3,19,33,37	25,36,55	00,36
7	03,34	12,33,43,57	21,42,58	1,14,39,59	00,34
8	07,30	15,32,38	21,58	15,39	02,34
9	07,30	15,38	13,24,58	01,15,39	00,34
10	07,30	15,38	00,21,57	1,22,39,59	02,33
13	07,30	15,38	21,58	12,39	00,34
14-15	07,30	15,38	21,42	01,15,39	02,34
16	07,30	15,32,38	21,24,42,57	19,39,59	01,08,33
17	07,30	15,32,38	21,42	14,3,59	02,09,34
18	07,30	15,32,38	21,58	22,39	02,07,33

23/37m  
Takt?



37/17/6  
Takt?

# Aktuelle „Takte“ Augsburg Richtung

Zeit	Dinkel	Gess	Donauw	Meitingen	München
5	25,44	25,44	21,34,48	21,34,48	02,39,55
6	25	25	28,34,54	28,34,54	06,18,39,51
7	25,52	25,52	18,21,36,54	21,36,54	06,16,39,57
8	25,52	25,52	28,54	28,34,54	06,39
9	25,52	25,52	18,25,54	25,34,54	06,39
12	25,52	25,52	24,54	24,34,54	06,39
13	5,25,52	5,25,52	17,54	17,34,54	06,39
15	25	5,25,	18,25,34,54	25,34,54	06,39
16	25,52	05,25,39,5 2	28,34,54	28,34,54	06,39
17	34,52	05,34,39, 52	25,34,54	25,34,54	06,39
18	25,52	05,25,39, 52	28,34,54	28,34,54	06,39

42 min Loch

# *P & R Parkplatz Sankt Afra*

- Der Parkplatz ist außerhalb der Ferien an Werktagen stets vollständig belegt.
- Ein Teil der Fahrgäste parkt zur Zeit „wild geduldet“ auf der anderen Seite der B2 auf einer Wiese.
- Spätestens mit Wintereinbruch werden diese Parkplätze nicht mehr zur Verfügung stehen.
- Gleichzeitig steigen zu diesem Zeitpunkt noch Pendler auf die Bahn um.
- Überlaufen des P+R Parkplatzes ist wieder vorprogrammiert.

# *Offenbar fühlt sich keiner zuständig ...*

- Gemeinde Mering kann und will kein Geld in die Hand nehmen -> verständlich angesichts der Finanzlage und anstehender Pflichtaufgaben.
- Station & Service sieht sich nicht zuständig.
- Die EVUs sind nicht zuständig.
- Der AVV sollte das Thema treiben, Bewegung ist nicht zu erkennen.
- **Stand 2011: Der Rat der Gemeinde Mering hat sich des Problems angenommen und hat die Planung der P+R Parkplatzerweiterung genehmigt.**

# *Fahrgastinformation*



# *Fahrgastinformation*

- Insbesondere in München Hbf und in Pasing für aus München kommende Züge spärlich, in vielen Fällen späte bis gar keine Informationen bei Verspätungen.
- Ankunftsverspätungen werden spät angezeigt und wiederum nochmals deutlich verzögert in den Abfahrtsanzeigen berücksichtigt.
- Auch die Abfahrtzeiten im Internet (RIS) werden i.d.R. sehr spät angepasst. Wer konkrete Informationen braucht, muss den Gegenzug raussuchen und diesen verfolgen.
- Mangelhafte Information auch in Mammendorf (s.a. aktueller Fall in SZ).

# *Fahrgastinformation - Baustellen*

- DB Netz schafft es erst am ersten Tag der Bauarbeiten (6.8. – 9.8.), den endgültigen Baufahrplan – auf Papier vier Tage vorher durch DB Regio verteilt – in die Internet-Fahrplanauskunft einzuspeisen.
- Station & Service lässt in München und Augsburg die Baufahrpläne ausgehen und verweist Reisende auf das Internet – das gar nicht aktuell ist.
- Während der Bauarbeiten wird auf den Fahrgastinformationssystemen der Strecke (z.B. in Mering) nicht der Baufahrplan sondern der Regelfahrplan angezeigt und dieser erst schrittweise korrigiert. Busse des SEV werden überhaupt nicht eingespeist.

# *Last but not least ...*



Fast zwei Jahre Zeit für die Anpassung der Anzeigen hat wohl nicht ganz gereicht ...

# *Fahrgastinformation - Mängel*

- Die aufgeführten Mängel sind nicht von den EVUs sondern von Zentral-Bereichen des DB Konzerns bzw. Station & Service zu vertreten.
- Diese Bereiche finanzieren sich letztendlich durch Stations- und Netzentgelte, die die EVUs aus den Beauftragungen der BEG sowie durch die Kundenentgelte bezahlen
- Im Gegensatz zu den EVUs unterliegen Sie weder einer Qualitätssicherung noch einem Wettbewerb.
- Stand 2011: Nachdem auch in 2011 weiterhin Mängel auftraten, ist PRO Bahn in direktem Kontakt mit Station & Service.