

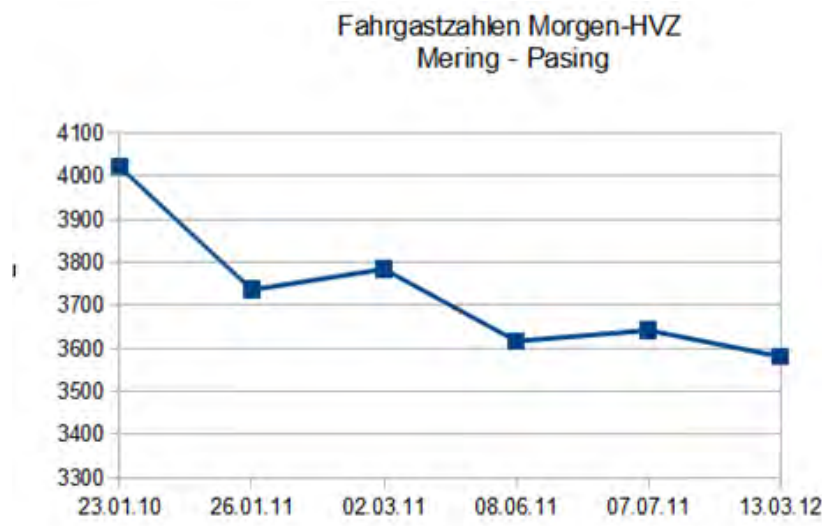
## **Erläuterungen zur Petition "Qualitätsverbesserung beim Fugger-Express"**

### **Ausgangslage:**

Im Jahr 2005 hat die Bayerische Eisenbahngesellschaft das sog. E-Netz-Augsburg im Wettbewerb ausgeschrieben. Die Ausschreibung gewann DB Regio Bayern, die das Netz seit Dezember 2008 betreibt. Aufgrund von Zulassungsproblem wurden die für das Netz geforderten Neufahrzeuge vom DB-Typ ET440 des Herstellers Alstom erst vollständig ab Dezember 2009 eingesetzt.

Wesentliche Anforderung an neue Regionalverkehrskonzepte ist eine hohe Akzeptanzrate bei Pendlern. Denn nur wenn es gelingt, Autofahrer zum Umstieg auf die Bahn im Berufsverkehr zu bewegen, wird durch die damit einhergehende Entlastung des Straßenverkehrs der maximale volkswirtschaftliche (Einsparungen im Straßenbau, Stauvermeidung) und Umweltnutzen erreicht.

Seit Januar 2010 hat der Fahrgastverband PRO BAHN regelmäßig die Auslastung der Züge im morgendlichen Berufsverkehr (Abfahrtszeiten 5.56 bis 7.29 Uhr ab Mering Richtung München) ermittelt. Aus diesen Zahlen können auch die Gesamtfahrgastzahlen des Fugger-Express nach München im diesem Zeitbereich errechnet werden:



### **Es ergibt sich ein ständiger Rückgang der Pendlerzahlen auf der Verbindung.**

Zwar wird von Seiten der BEG und DB Regio unisono vom Erfolg des Fugger-Express-Konzeptes und einer steigenden Fahrgastzahl gesprochen. Dieser Anstieg beruht jedoch auf einem Zuwachs an Reisenden, die außerhalb des Berufsverkehrs den in großen Teilen des Netzes dichteren Takt und die neu geschaffenen Direktverbindungen nutzen und z.B. Tagesausflüge nach München unternehmen.

Da diese Tagesausflügler auch in vielen Fällen am Nachmittag zurückkehren, steigen auch die Fahrgastzahlen im Berufsverkehr zwischen 16.00 und 19.00 Uhr. Die durchaus gegebene Attraktivität des Angebots im Freizeitverkehr darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass das Angebot im volkswirtschaftlich wichtigen Pendlerverkehr nach München nicht punkten kann und die Pendler stattdessen auf das Auto und die inzwischen sechsspurig ausgebaute A8 ausweichen.

### **Wo liegen die Mängel des Angebotes?**

Mit dem Triebwagen ET440 gebaut von Alstom werden im Fugger-Express-Netz Neufahrzeuge eingesetzt, die sich gerade bei z.T. geringen Bahnstandsständen im Großraum Augsburg durch eine hohe Spurtstärke und die Streckenhöchstgeschwindigkeit von 160 km/h auszeichnen. In der Laufruhe reichen sie indes nicht an die vorher eingesetzten Doppelstockwagen heran.

Leider gab es jedoch beim Fugger-Express auch eine ganze Reihe von Mängeln, von denen ein Teil inzwischen behoben ist:

- Verspätete Verfügbarkeit der Fahrzeuge vom Typ ET440 (Zulassungsverzug um ca. 1 Jahr)
- Mangelnde Winterfestigkeit der Fahrzeuge, insbesondere der automatischen Kupplungen, führte zu massiven Ausfällen und Verspätungen in den Wintern 2009/2010 und 2010/2011.
- Verspätungen durch hohe Streckenauslastung der zweigleisigen Strecke Mering – Olching bis zur Fertigstellung des Ausbaus im Sommer 2011.
- Hohe Störanfälligkeit der Toiletten; hier erfolgten inzwischen mehrere Umbauten.

Trotz dieser zweifelsohne vorhandenen Verbesserungen bestehen nach wie vor Mängel:

- Die im Fugger-Express eingesetzte ET440 Variante ist die mit dem geringsten Sitzabstand. Sie kommt in Bayern nur noch bei der Mainfrankenbahn zum Einsatz. Alle anderen ET440 Varianten in unserem Freistaat verfügen über einen z.T. deutlich höheren Sitzabstand.
- Ein Teil dieser eng aneinandergereihten Sitzplätze (im Übergangsbereich über den Drehgestellen) ist zudem nur über eine hohe Stufe erreichbar, sodass diese Sitzplätze für körperlich weniger bewegliche Fahrgäste kaum benutzbar sind. Oftmals bleibt im fraglichen Bereich der Fensterplatz leer und wird als Gepäckablage verwendet.

- Die Hälfte der Sitzplätze verfügt über keine Gepäckablagen, sodass die Fahrgäste Taschen, Rucksäcke und Mäntel während einer Fahrt bis zu über eine Stunde nach München auf dem Schoß tragen müssen. Ein Abstellen im wegen der geringen Sitzabstandes äußerst engen Fußraum ist allenfalls im trockenen Sommer und auch nicht an allen Plätzen möglich und zwingt die Fahrgäste weiter ein.
- Trotz Korrekturen im Sitzplatzangebot müssen in zwei stark nachgefragten Zügen des Berufsverkehrs -- 17.37 ab München nach Augsburg und 6.39 ab Augsburg nach München - - bis über 100 Fahrgäste stehen (siehe auch Anhang).
- Der verengte Durchgangsbereich bei den Toiletten führt zu erhöhten Ein- und Ausstiegszeiten, vor allem wenn die Klappsitze besetzt sind oder im Durchgangsraum Fahrräder stehen. Darüber hinaus können sich die Fahrgäste nicht im Zugteil verteilen, d.h. es gibt oftmals Stehplätze vor den Klappsitzen und freie Plätze dahinter.
- Die Kleiderhaken so angebracht, dass hängende Kleidung zum einen die ohnehin kleinen Fenster abdeckt und ständig ins Gesicht ragt. Für den Fahrgast am Gang gibt es keinen Kleiderhaken.
- Zu kurze Wendezeiten in München Hbf übertragen – vor allem im Berufsverkehr – Verspätungen eines Zuges auf den Folgezug („Verspätung wegen Verspätung aus vorheriger Fahrt“).
- Nach wie vor in der Kritik stehen auch trotz Nachbesserungen die Klimaanlage, die von vielen Fahrgästen als zu kalt eingestellt empfunden werden.

### **Warum hat der Fugger-Express einen derart engen Sitzabstand?**

Als das E-Netz-Augsburg ausgeschrieben wurde, gab die Bayerische Eisenbahngesellschaft zwar die Zahl der Fahrzeuge sowie die bereitzustellende Platzkapazität, jedoch nicht den Sitzabstand vor. Da zum Gewinn der Ausschreibung der niedrigste Angebotspreis vorgelegt werden musste, ging DB Regio Bayern mit einer eng bestuhlten ET440-Variante in das Rennen und bekam auch den Zuschlag. Zum Zeitpunkt der Zuschlagserteilung war noch kein einziger dieser Triebwagen gebaut. Als die Züge später vorgestellt wurden, hagelte es bereits massive Kritik. In der Konsequenz gab die BEG in Folgeausschreibungen anderer Netze den Sitzabstand sowie weitere Komfortmerkmale wie Montage von Klapptischen, Gepäckablagen etc. vor.

Aus diesem Grund existieren in Bayern heute unterschiedliche Varianten des ET440, wobei die am schlechtesten ausgestattete beim Fugger-Express zum Einsatz kommt. Dies zeigt der folgende Vergleich mit den Fahrzeugen des Donau-Isar-Expresses (München – Passau) besonders deutlich. Als Sitzabstand ist hier der Abstand zwischen vorderer Sitzkante und Lehne des davor liegenden Sitzes angegeben (2er-Bestuhlung in Reihen hintereinander) bzw. zwischen den Sitzkanten (4er-Vis-a-Vis-Bestuhlung). Auch Privatbahnen (z. B. Agilis, NordWestBahn) betreiben den ET440 mit deutlich besserer Ausstattung gegenüber dem Fugger-Express.

	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%

In den 2er-Sitzreihen hat der Reisende bei ansonsten baugleichem Sitz 14% mehr Beinfreiheit, in 4er-Gegenüber-Bestuhlung sogar 28%!

Deutlich werden die Unterschiede auch auf den folgenden Bildern, die den Fugger-Express links und den Donau-Isar-Express rechts zeigen. Beides sind Fahrzeuge derselben Baureihe ET440 vom selben Hersteller, nur unterschiedlich von der DB Regio nach den Vorgaben des Freistaats bestellt: Dasselbe Bundesland, derselbe Kilometer-Fahrpreis, aber eine 2. Klasse Ausstattung in Richtung Passau, eine 3. Klasse für Schwaben.

Die BEG begründet dies gerne mit total unterschiedlichen „Reisecharakteristiken“, die Fakten zeigen jedoch nur geringe Unterschiede:

Kriterium	Fugger-Express	Donau-Isar-Express
Reisezeit Netzmitte	München – Augsburg 43 Min.	München – Landshut 47 Min.
Reisezeit Gesamtnetz	München – Ulm 1h 58 – 2h 06 min	München – Passau 2h 09 - 2h 20 Min
Reisezeit letzter Halt vor München	München – Mering 25 min	München – Freising 25 min

Fugger-Express	Donau-Isar-Express
	
	
<p>Nicht mit Informationsdisplay ausgerüstet</p>	
<p>1. Klasse Fugger-Express</p>	<p>1. Klasse Donau-Isar-Express</p>



Keine gesonderten Gepäckfächer vorhanden



Es ist klar, dass eine Änderung des Sitzabstandes in einem laufenden Vertrag nur im Einvernehmen mit dem Auftragnehmer durchzuführen wäre. Die BEG hat in diversen Gesprächen mit PRO-BAHN-Vertretern aber stets darauf hingewiesen, dass sie die ET440 in der vorliegenden Bestuhlung in einer Folgeausschreibung nicht übernehmen wolle.

**Warum beinhaltet diese Petition dann die Forderung nach einem höheren Sitzabstand?**

**Im Gegensatz zu den bisherigen Stellungnahmen hat BEG Geschäftsführer Fritz Czeschka auf einer PRO-BAHN-Veranstaltung in Augsburg Ende März dieses Jahres verkündet, dass die neuen Ausstattungsvorgaben, die in anderen Teilen Bayerns bereits umgesetzt sind, im E-Netz-Augsburg erst bei bei der Ausschreibung 2032 (also in 20 Jahren) umgesetzt würden.**

Dies ist für uns als Fahrgastverband weder akzeptabel, noch kann es im Interesse des Freistaates sein, das von ihm zu wesentlichen Teilen finanzierte Nahverkehrsangebot auf dem jetzigen Stand zu belassen und so auf einer der meist befahrenen Pendlerstrecken ein Niveau anzubieten, das sich – gemessen an vergleichbaren Strecken in Deutschland – am unteren Rand befindet und auch gegenüber den vorher eingesetzten Doppelstockwagen einen Rückschritt bedeutet hat.

## **Wer soll das bezahlen?**

Sicher wird die Bayerische Eisenbahngesellschaft in einer Stellungnahme zur Petition auf finanzielle Zwänge hinweisen. Dies ist aber aus mehreren Gründen zu kurz gedacht:

Pendler stellen mit ihrem Monats- oder Jahresabonnement eine Grundeinnahmequelle für das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) dar und erwarten für ihr Geld auch eine Nahverkehrsleistung, die von Ausstattung und Fahrkomfort mit anderen Nahverkehren in Deutschland vergleichbar ist. Ein schlechtes Angebot führt wie hier beim Fugger-Express zu sinkenden Pendlerzahlen und damit auch zu Einnahmeverlusten beim EVU, zumal nunmehr auch für den motorisierten Individualverkehr zwischen Augsburg und München durch Ausbau der A8 eine deutliche Qualitätssteigerung erreicht worden ist. Das EVU muss nach dem Nettoprinzip (BEG zahlt Zuschuss, Einnahmen aus Kundengeldern bleiben beim Verkehrsunternehmen) die Verluste zwar während des aktuellen Vertrages tragen. Angebote der EVUs in einer Folgeausschreibung werden aber die die dann niedrigeren Fahrgastzahlen berücksichtigen und müssen daher zwangsläufig höher ausfallen. Damit fallen die Einnahmeverluste an den Freistaat zurück.

Unzufriedene Pendler als tägliche Nutzer des Verkehrsmittels sind zudem eine schlechte Werbung für das Verkehrsmittel. Auch daraus entstehende Konsequenzen muss der Freistaat ggf. als Mehrausgabe aus den vom Bund zur Verfügung gestellten Regionalisierungsmitteln in der Zukunft tragen.

Wie auch anfänglich bereits erwähnt, können auch Ausgaben des Landes, der Kreise und Kommunen für Straßenbau und Umweltschutz in der Zukunft nur sinken, wenn gerade in den Großräumen die Bahn als Verkehrsmittel gut positioniert werden kann.

## **Was ist also bei der nächsten Ausschreibung zu tun?**

**Die Fehler der Ausschreibung von 2005 sind daher unbedingt in der Folgeausschreibung durch Vorgaben zur Innenausstattung z.B. vergleichbar dem Donau-Isar-Express zu korrigieren, wobei hier auf die fest montierten Tische in den Vierergruppen auch verzichtet werden könnte. Auch die Ausstattung mit Armlehnen sollte hinterfragt werden, da diese auf der Fensterseite von vielen Fahrgästen als nicht nutzbar angesehen werden, während die zur Vermeidung von Vandalismusschäden fest montierten Armlehnen auf der Gangseite den Zugang zum Sitz beeinträchtigen.**

**Ergänzend sind die Klappsitze im Durchgang zum Mehrzweckabteil zu entfernen. Diese behindern sowohl den Durchgang im Zug sowie den Zugang zum Mehrzweckabteil.**

**Die Ausschreibung muss auch nicht zwingend auf dem ET440 basieren, zumal es auch Fahrzeugalternativen gibt (z. B. Stadler FLIRT, Stadler KISS, Siemens Desiro Double Deck, Siemens RABe 514 oder Bombardier OMNEO).**



Auch bei einem Einsatz der ET440 sollte durch den modularen Innenaufbau des ET440 eine Veränderung des Sitzabstandes ohne hohen Aufwand durchführbar sein. Die BEG wird hier möglicherweise einwenden, dass eine Änderung der Sitzabstände die Platzkapazität der vorhandenen ET440 verringern wird; eine Nachbestellung dieser Triebwagen jedoch nicht oder nur unter hohen Kosten möglich sei.

Dem ist zu entgegnen, dass im aktuellen E-Netz-Augsburg zahlreiche Leistungen (z.B. Taktverstärker nach Gessertshausen, Verstärker im Berufsverkehr von und nach München) mit ET440 Triebwagen durchgeführt werden, wo diese nicht zwingend benötigt werden, da diese Züge nicht in Augsburg gekuppelt oder geflügelt werden. Würden hierfür andere Fahrzeuge eingesetzt, könnten die freigesetzten ET440 Triebwagen zur Verstärkung einzelner Züge verwendet werden.

### Könnte die Nachrüstung der fehlenden Gepäckablagen zeitnah erfolgen?

Die Nachrüstung der Gepäckablagen ist sofort möglich. Aus Sicht des Fahrgastverbandes könnte diese Maßnahme als Qualitätsverbesserung aus sog. Pönalemitteln finanziert werden. Dabei handelt es sich um Vertragsstrafen, die die BEG z.B. auf Grund von Zugverspätungen erhebt.

Im Fugger-Express-Netz wurden und werden auch aktuell erhebliche Vertragsstrafen eingezogen. Diese Mittel sind aber bislang nur in geringem Umfang für direkte Verbesserungen beim Fugger-Express eingesetzt worden, obwohl es sich dem Vernehmen nach um einen der Verträge mit relativ hohen Vertragsstrafenanteilen in Bayern handelt. Das bedeutet aber auch, dass Kunden dieses Netzes überproportional von Verspätungen betroffen waren (insbesondere in der Startphase des ET440 sowie vor Abschluss des viergleisigen Ausbaus) und auch immer noch sind ( Bestwert 100% = alle Züge haben an allen Messpunkten weniger als 6 Minuten Verspätung):

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%	97,8%	98%	97,2%
-> Fugger Express	95,7%	91,8%	94,9%	92,5%	91,6%	91,6%	90,7%	91,9%
-> Mittelfrankenbahn	97,7%	97,0%	97,9%	98,3%	97,4%	97,8%	97,6%	97,9%
-> Donau-Isar-Express	94,8%	91,9%	95,8%	92,4%	92,9%	86,5%	89,4%	93,7%
-> Mainfrankenbahn	96,5%	94,7%	95%	93,5%	92,1%	94,8%	94,6%	93,3%
-> S-Bahn München	95,1%	91,2%	95,1%	91,2%	94,3%	94,1%	93,3%	95,6%

Quelle: [http://www.bahn.de/regional/view/regionen/bayern/info/puenktlichkeit\\_in\\_bayern.shtml](http://www.bahn.de/regional/view/regionen/bayern/info/puenktlichkeit_in_bayern.shtml)

Es wäre daher nur gerecht, einen Teil der eingenommenen Vertragsstrafen über diesen Weg den Kunden wieder zugutekommen zu lassen.

Eine Finanzierung aus Pönalemitteln bedeutet übrigens nicht, dass die BEG die Maßnahme komplett bezahlen würde. Die Hälfte der Kosten hätte nach wie vor das EVU zu tragen.

### **Wann könnten die Kapazitätsprobleme gelöst werden?**

Ebenfalls relativ zügig möglich ist die Erhöhung des Sitzplatzangebotes bei den Verbindungen

- (Ulm 5.24 - ) Augsburg 6.39 – Hochzoll 6.45 – Kissing 6.49 - Mering 6.56 – München an 7.18
- München ab 17.37 – Mering ab 18.01 – Augsburg an 18.19 (- Ulm 19.34 / Treuchtlingen 19:20)

Die dafür benötigten ET440 Triebwagen könnten freigesetzt werden, in dem beispielsweise auf folgenden zwei Verbindungen

- Donauwörth ab 06:34 – Meitingen 6:55 – Augsburg 07:16 – Mering 07:29 – München 08:01
- München ab 17.16 – Mammendorf 17:35 – Mering 17:46 – Augsburg an 17:59

andere Fahrzeuge eingesetzt werden. Dies ist möglich, da hier keine Zugteile in Augsburg gekuppelt bzw. geflügelt werden müssen, sondern heute der gesamte Zug aus zwei ET440 von Start- bis Ziel durchfährt.

Stehplätze signalisieren dem Kunden, dass Verkehrsunternehmen und Freistaat auf neue Fahrgäste keinen Wert legen. Altkunden sind unzufrieden, insbesondere wenn sie wie bei den zwei genannten Verbindungen täglich stehen müssen, und werden ebenfalls keine Positivwerbung machen bzw. im schlimmsten Fall auf das Auto umsteigen. Deshalb ist die Lösung der Kapazitätsprobleme wichtig.

**Das Eisenbahnverkehrsunternehmen (hier DB Regio) erhält doch letztendlich Mehreinnahmen, wenn mehr Fahrgäste befördert werden können, also müsste die Maßnahme doch auch vom EVU getragen werden. Warum sollte die BEG hier in der Pflicht sein?**

Die BEG hat lt. DB Regio Vorstand Norbert Klimt die Zahl der einzusetzenden Fahrzeuge und die der zu befördernden Personen vorgegeben. Auf dieser Basis wurde das Angebot an den Freistaat erstellt. Gleichzeitig hat die BEG im Rahmen der Fahrplanvorgaben ein Betriebskonzept auf Basis teurerer Triebwagenfahrzeuge gefordert. Eine Kapazitätserweiterung ist hier nicht wie früher durch Ergänzung eines einzelnen Wagens, sondern nur durch die Anschaffung zusätzlicher Triebwagen (Stückpreis 4 bis 5 Millionen EUR) oder wie bei den o.g. Verbindungen durch den Einsatz einer kompletten Zuggarnitur möglich. Die dadurch verursachten hohen Kosten können nicht allein durch Fahrpreismehreinnahmen erwirtschaftet werden und müssen von der BEG mitgetragen werden, da sie durch das vom Freistaat vorgegebene Betriebskonzept verursacht werden.

**Zusammenfassung:**

**Auf der Strecke Augsburg – München ist seit Start des Fugger-Express-Netzes ein Rückgang der Fahrgastzahlen im Berufsverkehr zu verzeichnen. Ein wesentlicher Grund dafür liegt in dem Vergleich zum Auto niedrigen Reisekomfort, verursacht durch enge Sitzabstände und fehlende Ablagemöglichkeiten selbst für kleineres Gepäck wie Kleidung, Rucksäcke und Aktentaschen.**

**Der volkswirtschaftliche Nutzen der Zuschüsse für den Personennahverkehr auf der Schiene aus den Regionalisierungsmitteln ist dann für den Freistaat am größten, wenn mehr Pendler auf den Zug umsteigen, weil nur dann Investitionen im Bereich Straßenbau einschließlich zugehöriger Umweltschutzmaßnahmen entfallen können. Ziel muss es daher sein, wie von über 3000 Pendlern im Fugger-Express-Netz gefordert, den Reisekomfort zu verbessern:**

- **Eine vollständige Ausrüstung der Züge mit Gepäckablagen ist kurzfristig umsetzbar.**
- **Die noch bestehenden wesentlichen Kapazitätsprobleme können ebenfalls zeitnah durch Einsatz zusätzlichen Wagenmaterials wie gezeigt gelöst werden.**
- **Bei einer Folgeausschreibung ist ein Sitzplatzabstand vergleichbar aktueller Ausschreibungen im Freistaat zu fordern (ca. 4 cm höher).**

**Mit im Vergleich zu den Gesamtkosten der Ausschreibung geringem Mittelaufwand kann so das Angebot für München-Pendler aus dem Augsburger Raum deutlich attraktiver gestaltet werden.**

**Jörg Lange**

**Fahrgastverband PRO BAHN e.V.  
Landesverband Bayern  
Bezirksgruppe Schwaben**

**Röntgenstraße 45  
86415 Mering  
T.: 08233-743039  
email: joerg.lange@pro-bahn.de**



## 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	<b>**</b> ) +20 Min.
7:05	599	150 frei	22 frei	128 frei	182 frei	116 frei	89 frei	<b>**</b> 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%



## 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	Halt in Mammendorf Haspelmoor Altheim/Altheimberg
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 <sup>*</sup>	
17:18	456	20 frei	34 frei	36 frei	64 frei	31 frei <sup>*</sup>	Halt in Mammendorf Haspelmoor Altheim/Altheimberg, nicht in M-Atra/Pasing
17:44	684	70 stehen	81 stehen	10 stehen	45 stehen	58 stehen <sup>*</sup>	
17:58	599			170 frei	100 frei	100 frei	Halt in Mammendorf Haspelmoor Altheim/Altheimberg, nicht in M-Atra/Pasing
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	<sup>*</sup> Zahlen vom 8.5.12