



Aktuelle Fahrgastzahlen 2013

PRO BAHN Regionalgruppe Augsburg/Aichach

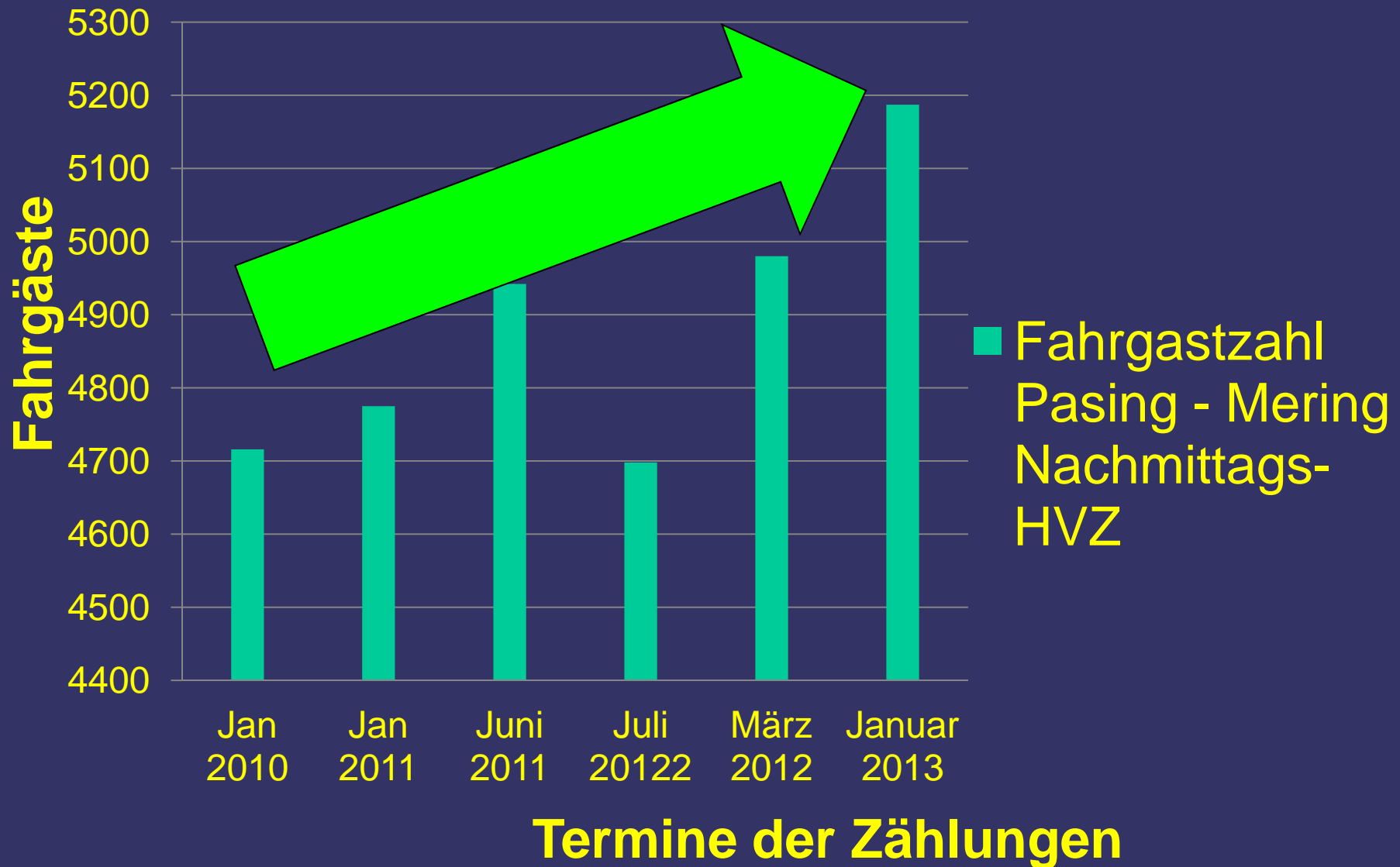
Erläuterung der Belegungszahlen

- Die ermittelten freien Plätze ergeben sich aus den gezählten freien Sitzplätzen bei Abfahrt des Zuges **abzüglich** der Zahl der stehenden Fahrgäste 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 definitiv niedriger als die vom Fahrgast erlebte Situation. Anders formuliert: **Es stehen mehr Kunden als die Zahlen ausweisen.**

Fahrgastzahlenentwicklung München – Mering - Augsburg

Abfahrt M Hbf	Abfahrt Pasing	Sitzplätze	2/10	1/11	6/11	3/2012	2013	Anmerkung
15:35	15:40	684		260 frei	140 frei	156 frei **	156 frei **	** aus 7/11
16:06	16:01	456	100 stehen	50 stehen	25 stehen	42 stehen	51 stehen	
16:18	16:24	599	256 frei	280 frei	145 frei	98 frei	112 frei	Hält in Mam, Hasp., Altheim, nicht in M- Afra, Kissing
16:33	16:40	684	88 frei	85 frei	75 frei	145 frei	122 frei	
17:02	17:08	684	0 frei	15 frei	30 stehen	22 stehen*	55 stehen	aus 5/12
17:16	17:23	456	20 frei	34 frei	86 frei	31 frei *	36 stehen	Hält in Mam, Hasp., Altheim, nicht in M- Afra, Kissing
17:35	17:41	684	70 stehen	81 stehen	10 stehen	58 stehen*	81 stehen	
17:51	17:57	599			170 frei	166 frei	125 frei	Hält in Mam, Hasp., Alth., nicht in M-Afra, Kissing
18:04	18:10	456	100 stehen	130 stehen	0 frei	0 frei	25 stehen	
18:18	18:24	599	320 frei	180 frei	270 frei	180 frei	216 frei	
18:35	18:41	456	60 stehen	34 stehen	0 frei	39 frei	7 frei	
Summe		5673	4716	4775	4942	4980	5183	+10%
Zählung			DB/PB	DB/PB	PB	DB/PB	DB/PB	

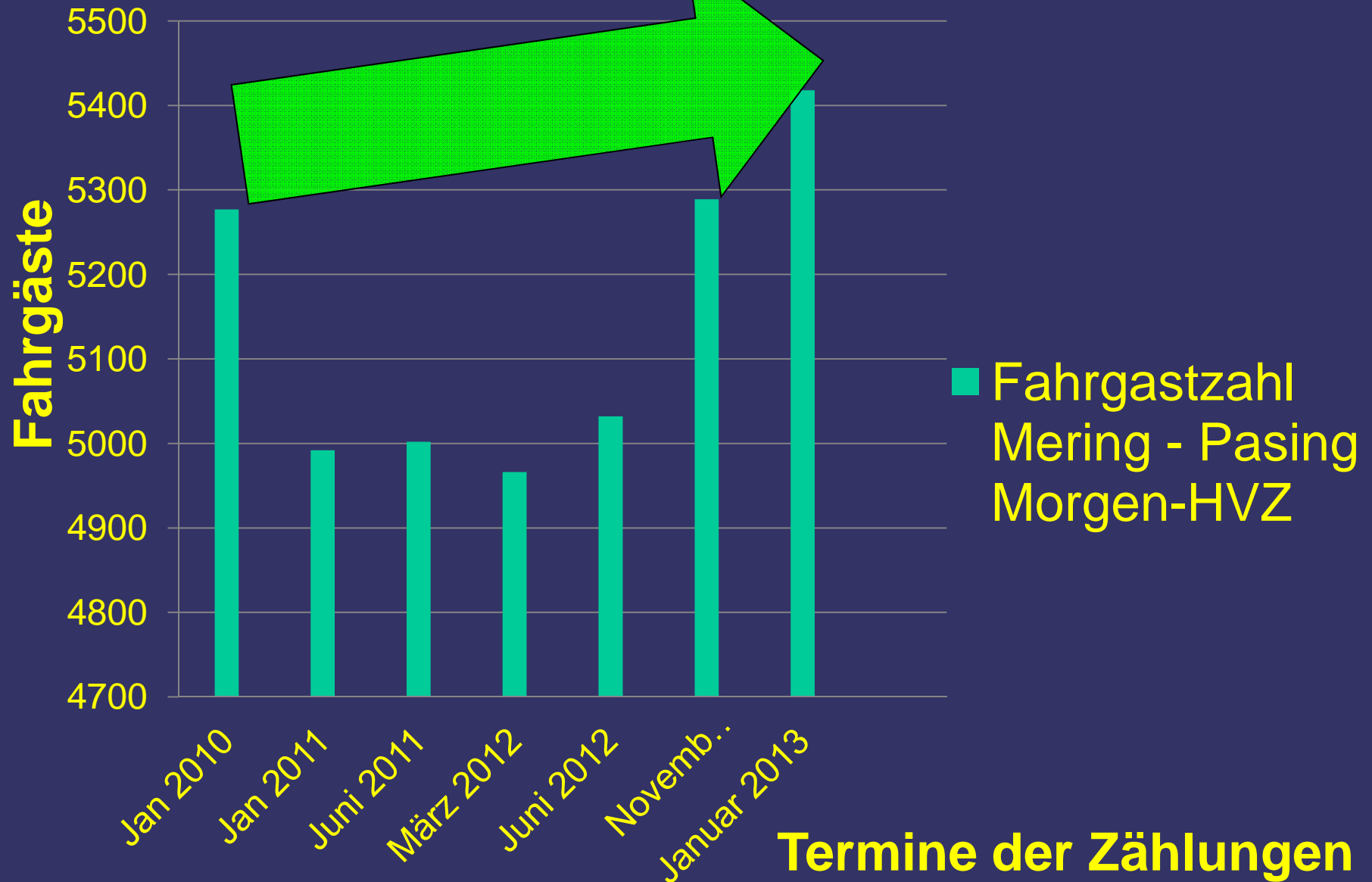
Fugger-Express – Fahrgastzahlen



Fahrgastzahlen im Berufsverkehr Augsburg – Mering – München

Abfahrt Augsburg	Abfahrt Mering	Sitz-Plätze	1/10	6/11	3/12	6/12	11/12	1/13	Anmerkung
5:39	5:56	684	40 frei	180 frei	178 frei	184 frei	79 frei	91 frei	
5:55	6:10	599	110 frei	255 frei	289 frei	255 frei	264 frei	225 frei	Ab Mammendorf ca. 100%
6:06	6:21	684	43 frei	105 frei	136 frei	85 frei	67 frei	91 frei	
6:15	6:33	599	55 frei	125 frei	116 frei	170 frei	108 frei	72 frei	
6:39	6:56	684	70 stehen	40 stehen	115 stehen	65 stehen	100 stehen*)	92 stehen	*) korrigiert, da nur zwei Zugteile
6:51	7:07	599	100 frei**	128 frei	182 frei	89 frei	90 frei**)	37 stehen	***) korrigiert da Ersatzzug
7:06	7:21	684	31 stehen	130 stehen*)	29 stehen	29 stehen***	65 stehen	43 stehen	*) + 10 Min ***) ICE2201 +60
7:16	7:29	456	72 frei	150 frei	52 frei	62 frei	64 frei	50 frei	Ab Mammendorf > 100%
7:39	7:56	912		126 frei	126 frei	118 frei	105 frei	126 frei	
Summe		5901	5277	5002 -5%	4966 -6%	5032 -5%	5289 +/-0	5418 +3 %	

Fugger-Express – Fahrgastzahlen



Beobachtungen

- Bedingt durch hohe Kraftstoffpreise steigen nun auch seit Herbst 2012 die Fahrgastzahlen im morgendlichen Berufsverkehr.
- Nach drei Jahren Fugger-Express wird damit der Stand von 2010 (endlich) wieder übertroffen.
- In der Nachmittags HVZ ab 17:00 weisen alle Züge deutliche Stehplatzbelegung auf.
- Gleiches gilt im morgendlichen Berufsverkehr für Abfahrten in Augsburg zwischen 6.39 und 7:06.

Forderungen

- Das Platzangebot in der HVZ muss endlich entsprechend der gestiegenen Nachfrage erhöht werden.
- Dazu sind die Fahrten Augsburg ab 6:39 und München ab 17:35 um einen Zugteil zu verlängern, also vierteilig zu fahren.
- Damit kann morgens auch Augsburg Haunstetter Straße wieder im (Regio-Schienen-)Takt bedient werden.
- BEG & DB Regio sind gefordert: Schafft Platz für die Kunden!
- Ein Konzept der DB Regio liegt vor, es fehlt jedoch die gemeinsame Finanzierung. Der Freistaat ist als Ersteller des Betriebskonzeptes hier mit in der Pflicht!

Anmerkung zum „Netto-Prinzip“

- Die BEG vertritt oft den Standpunkt, Kapazitätsprobleme seien vom EVU zu lösen, da dieses auch den Mehrerlös erhalte („Netto“-Prinzip):
- Aus Sicht von PRO BAHN ist diese Sichtweise nicht korrekt:
 - 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 vollständige Finanzierung von Kapazitätserweiterungen aus Mehrerlösen des EVU nicht mehr möglich.

Konsequenz: Der Freistaat muss notwendige Kapazitätserweiterungen mitfinanzieren.