

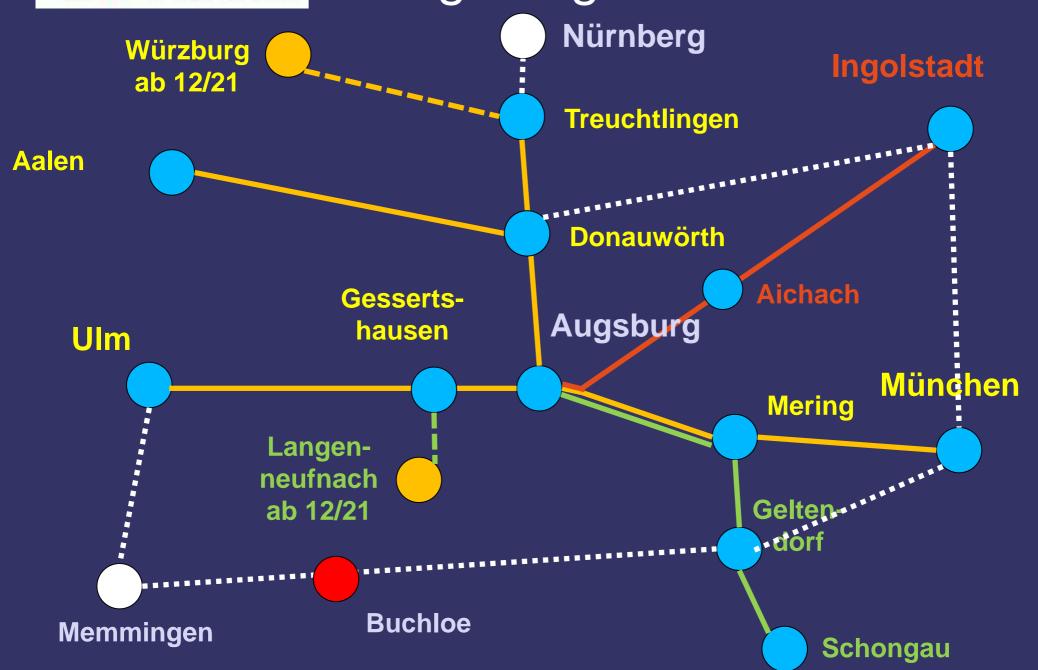
#### Regionalkonferenz Buchloe







## Augsburger Netze





# Augsburger Netze

•	12/2008	Betriebsstart Ausschreibung Fugger-Express
•	2015	Vorbereitungen bei der BEG für die Nachfolgeausschreibung starten
•	9/2015	Start des neuen Betriebsstarts wird auf 2021 verschoben
•	9/2016	Anforderungen der Region bei Freistaat
•	9/2017	Veröffentlichung der Ausschreibung
•	M2018	Abgabetermin für Angebote
•	4Q/2018	Spätester Termin für Zuschlag bei Einsatz von Neufahrzeugen
•	12/2021	Betriebsstart



# Einladung Veranstaltung

Welche Missstände müssen wir unabhängig von der Neuausschreibung sofort angehen?

Hier möchten wir auch Sie, liebe Leser, einbeziehen und zu einem Fahrgastworkshop am

Montag, >>14<<.12.2015, von 19.30 bis 21.45 Uhr in Augsburg (Zentrum)

einladen. Um eine effektive Arbeit zu ermöglichen, haben wir die Teilnehmeranzahl begrenzt.

Wenn Sie an dem Workshop teilnehmen wollen, bitten wir um eine kurze Anmeldung per Email an jor dann kurzfristig eine Bestätigung mit der Angabe des Veranstaltungsortes.

Sie sollten dafür regelmäßiger Nutzer der Züge auf den Strecken

- Fugger-Express-Netz München Augsburg Ulm Donauwörth/Treuchtlingen
- Paartal-Bahn (Augsburg Friedberg Aichach Ingolstadt) und/oder
- Ammerseebahn (Augsburg Mering Geltendorf Weilheim Schongau)

Selbstverständlich ist die Teilnahme kostenfrei. Damit die Diskussion nicht zwischendurch an Schwun Getränke und eine Runde Butterbrezen reichen, um für Energienachschub zu sorgen.

#### Fünf Fahrgast-Workshops

- Fahrgastworkshops "Ausschreibung Augsburger Netze 2021"
  - 14.12. Fahrplan & Takt
  - 25.1. Fahrzeugausstattung Teil I
  - 15.2. Fahrzeugausstattung Teil II
  - 14.3. Betriebskonzept
  - 18.4. Review und Abstimmung mit BVWP 2030



# Diskussionsbeitrag für eine gemeinsame Position der Region



Ausschreibung Augsburger Netze

Ausgabe 0.96 vom 30.5.2016

Erstellt vom

Fahrgastverband PRO BAHN

Landesverband Bayern e.V.

Bezirk Schwaben / Regionalgruppe Augsburg/Aichach

Ausschreibung "Augsburger Netze" - Fahrgastanforderungen

#### 1 Einleitung

Im Sommer 2015 gab der Freistaat Bayern bekannt, die bestehenden Verkehrsverträge für die Strecken

- München Augsburg Dinkelscherben Ulm / Augsburg Donauw
   örth –
   Treuchtlingen / Aalen ("Fugger-Express")
- Augsburg Friedberg Aichach Ingolstadt ("Paartalbahn")
- Augsburg Mering Geltendorf Weilheim Schongau ("Ammerseebahn")

bis 2021 zu werlängern. Zum Dezember 2021 sollen dann Nachfolgeventräge in Kraft treten, die unter dem Titel "Augsburger Netze" voraussichtlich 2017 ausgeschrieben und 2018 wergeben werden.

Wesentliche Änderungen im Netz werden sein:

- Einbeziehung der Strecke Treuchtlingen Gunzenhausen Ansbach Würzburg und gef. weiterer Strecken der Würzburger Region
- Reaktivierung der Staudenbahn zwischen Gessertshausen und Langenneufnach

Der Fahrgastverband PRO BAHN hat im Zeitraum Dezember 2015 bis April 2016 in fünf Workshops zusammen mit Fahrgästen der Region basierend auf den Erfahrungen mit dem aktuellen Angebot Anforderungen und Empfehlungen für die Ausschreibung der "Augsburger Netze" erzebeitet, die im Folgenden dargestellt werden.

Wir möchten damit sowohl die Mandatsträger der Region als auch die zuständigen Behörden und Institutionen des Freistaates bei der Weiterentwicklung des Augsburger Regio-Schienen-Taktes unterstützen.

Errol Yazgac 1. Beauftragter für Schwaben Jörg Lange Besuftrager für den Fugger-Express Winfried Karg Beauftragter für die Paartalbahn Ausschreibung "Augsburger Netze" - Fahrgastanforderungen3

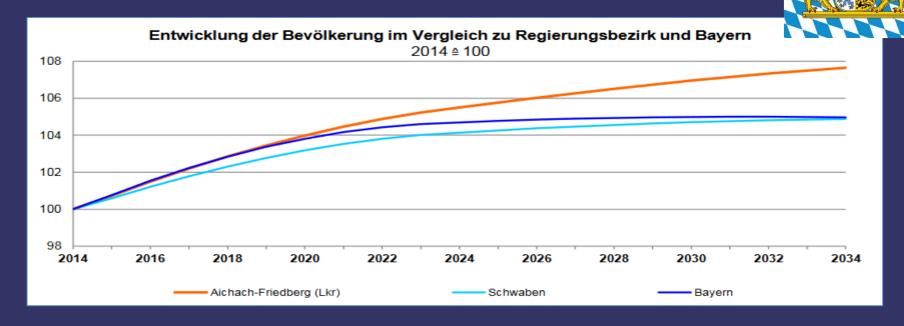
#### 2 Inhaltsverzeichnis

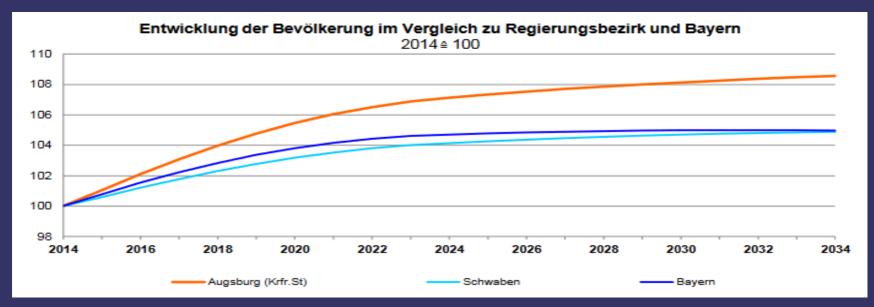
1	Einkeitung
2	Inhaltsverzeichnis
3	Für den eiligen Leser
4	Übersicht der Forderungen und Empfehlungen
S	Fahrplan und Takt
5.1	Grundsätzliche Forderungen
5.2	Abfahrtstaktdiagramme – Taktqualität auf einen Blick
5.3	Augsburg – Mering - München
5.4	$Augsburg - Gessertshausen \left(-Langenneufnach\right) - Dinkelscherben - Ulm \dots$
5.4.1	Aktuelles Angebot an Werktagen
5.4.2	Forderungen
5.5	Augsburg – Donauwörth – Treuchtlingen / Aalen
5.5.1	Aktuelle Situation
5.5.2	Forderungen
5.6	Augsburg – Friedberg – Aichach – Ingolstadt
5.7	Augsburg – Mering – Geltendorf – Weilheim – Schongau
5.8	Augsburg-Oberhausen – Augsburg-Hochzoll ("Stammstrecke")
5.8.1	Aktuelle Situation
5.8.2	Forderungen
6	Fahrgastprofil
6.1	Nahpendler ("S-Bahn Bereich/Stadtverkehr")
6.2	Mittelstreckenpendler
6.3	Fernpendler
6.4	Fernreisende (Weiterfahrt Schienenfermerkehr oder Flugzeug)
6.5	Tagesausflijeler

2016-05-30 |||



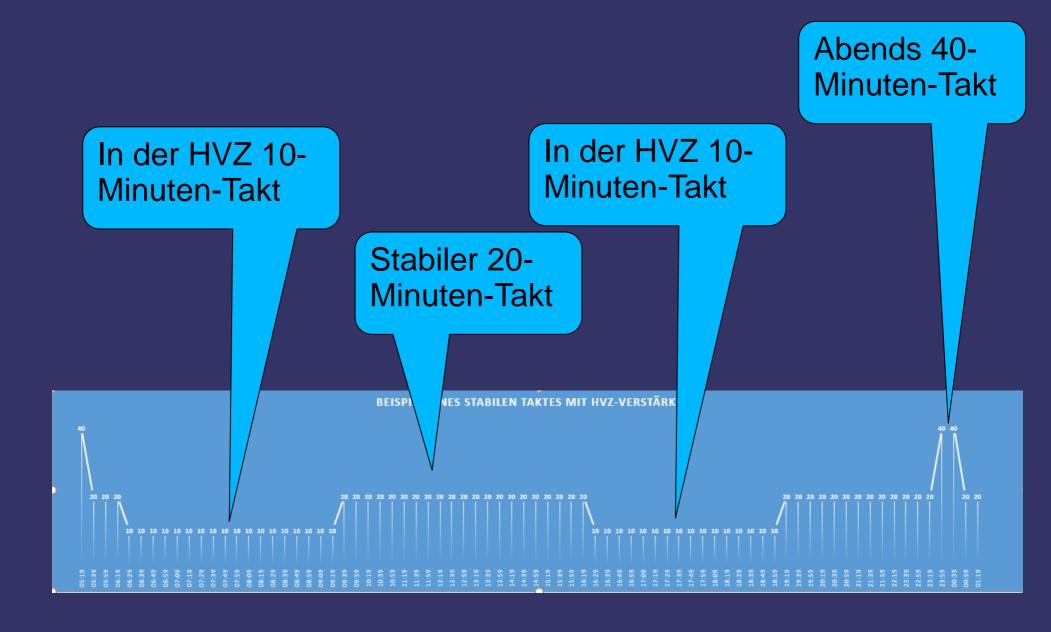
# Ausbau des Angebots







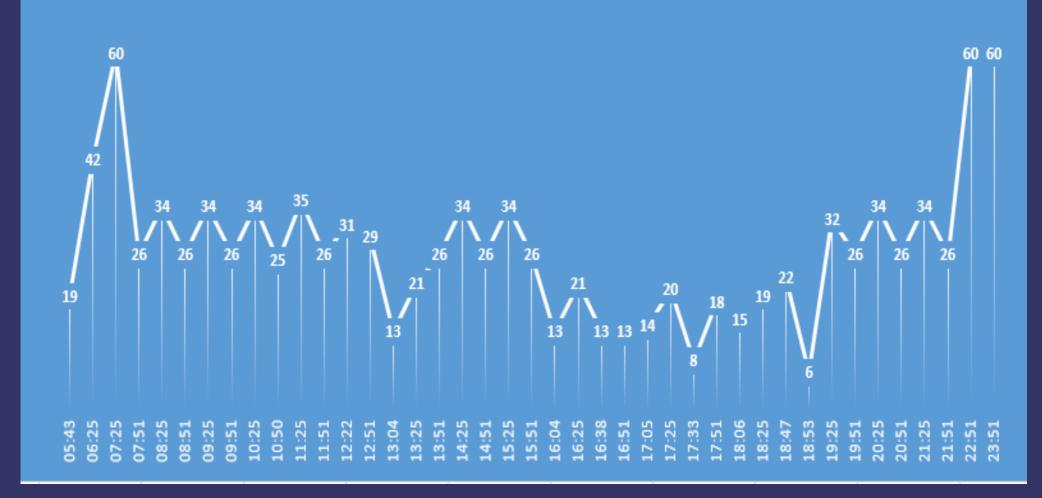
## Fahrplan und Takt





#### Regio-Schienen-Takt Augsburg – Gessertshausen Mo-Fr

#### ABFAHRTSTAKT AUSGBURG RICHTUNG GESSERTSHAUSEN





#### Regio-Schienen-Takt Augsburg – Gersthofen Mo-Fr





#### Augsburg - Donauwörth

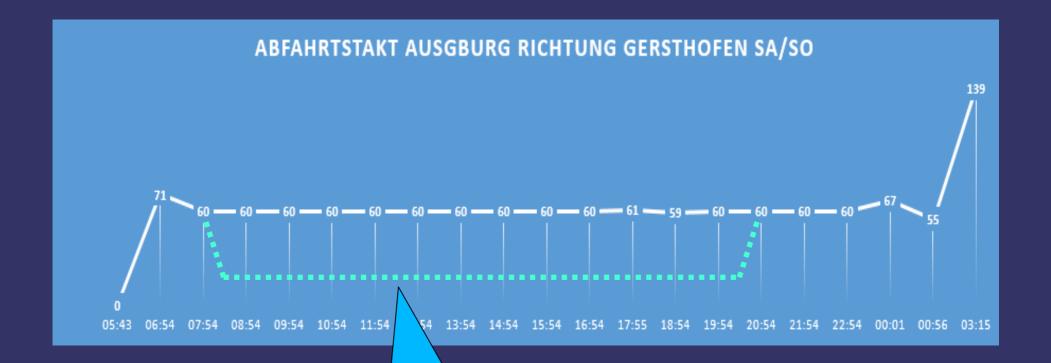


stadtnahen Stationen am Morgen

im Berufsverkehr



### Augsburg - Donauwörth

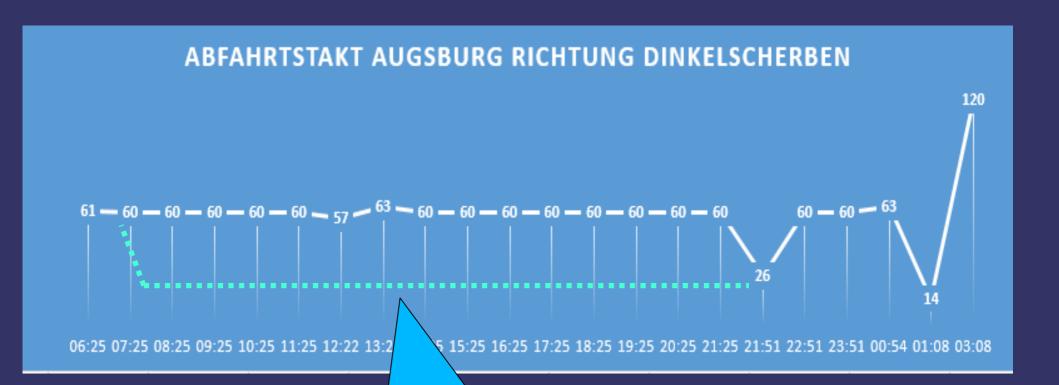


30 Minuten Takt am Wochenende Samstag 7 – 21 Uhr Sonntag 12 – 20 Uhr





#### Samstag: Augsburg - Dinkelscherben

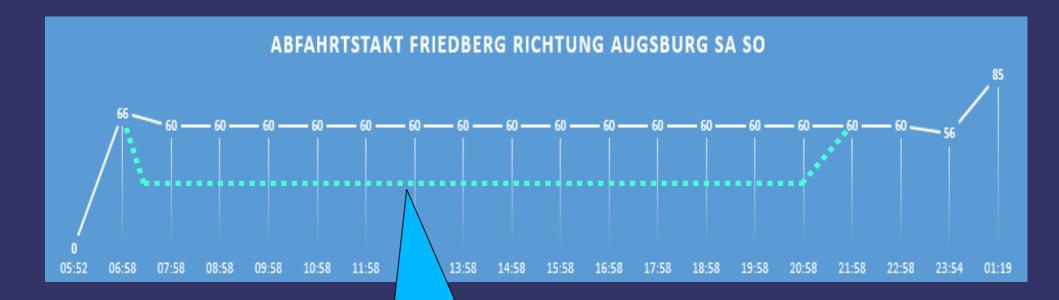


30 Minuten Takt am Wochenende Samstag 7 – 21 Uhr Sonntag 12 – 20 Uhr





# Augsburg - Friedberg

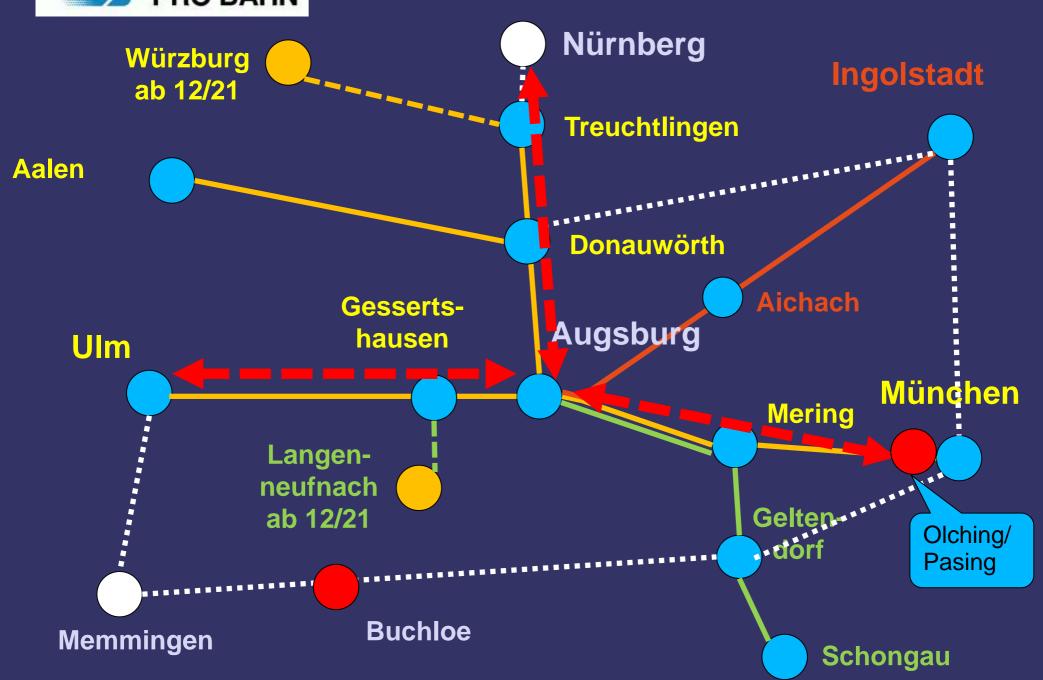


30 Minuten Takt am Wochenende Samstag 7 – 21 Uhr Sonntag 12 – 20 Uhr





#### Fernverkehre IC/ICE





#### Warum eine Fieberkurve?

Stolpertakt: Fehlende Gleise, z.B. Überholgleis bei Meitingen





Fehlende HVZ-Verdichtung: Fehlende Gleise / fehlende Bestellung



Geringe Bedienung (z.B. 60 Minuten Takt bereits ab 18:50): Fehlende Bestellung



Stundentakt am Wochenende: Fehlende Bestellung







# Fahrzeugausstattung

Trotz Massenverkehr bequemes Reisen



#### Durchgängig höhere Sitzabstände





# Keine Klappsitze im Durchgang





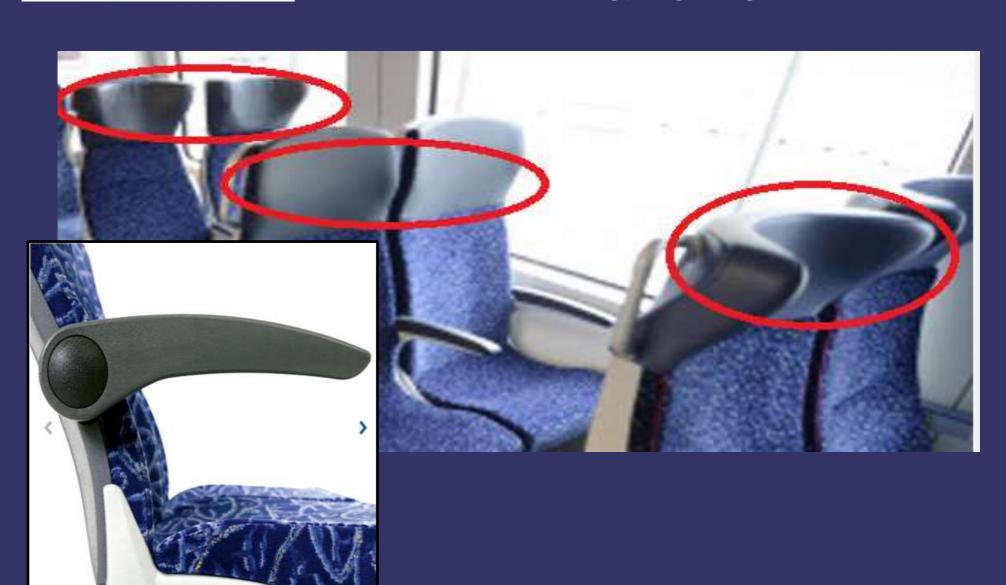
# Mehrzweckabteil am Einstieg





Armlehne klappbar

#### Verbesserte Kopfstützen & Lehnen





# Kofferablagemöglichkeit unter den Sitzen





### Weitere Ausstattung

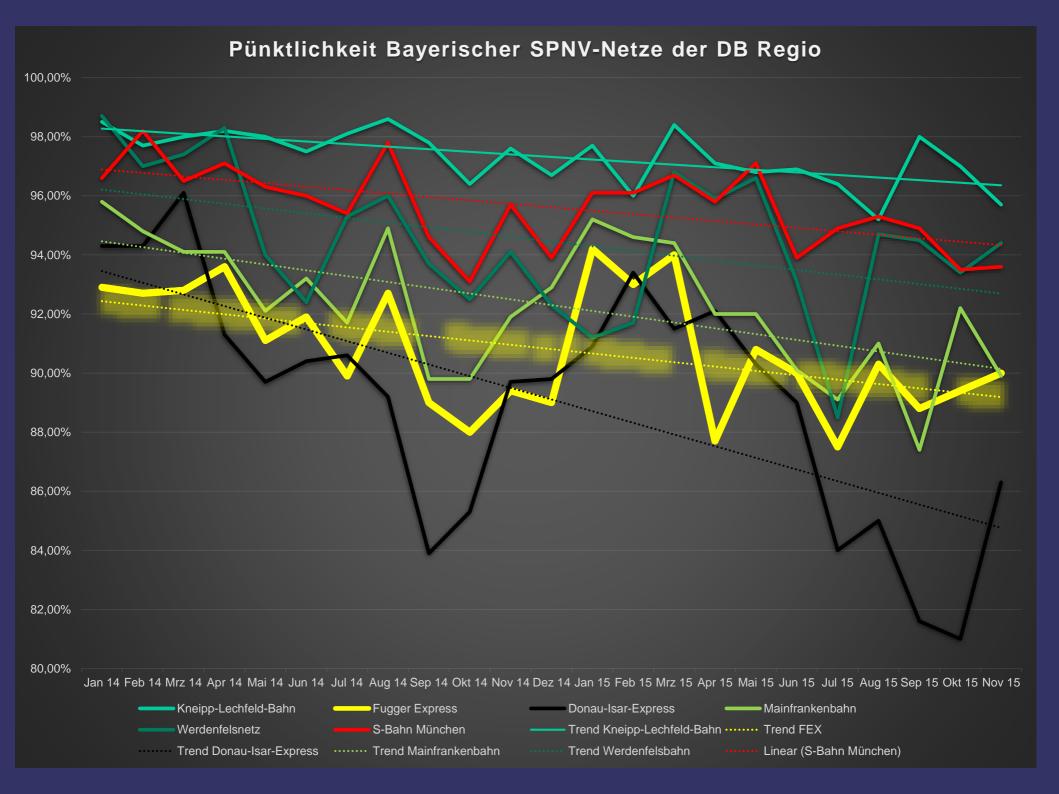


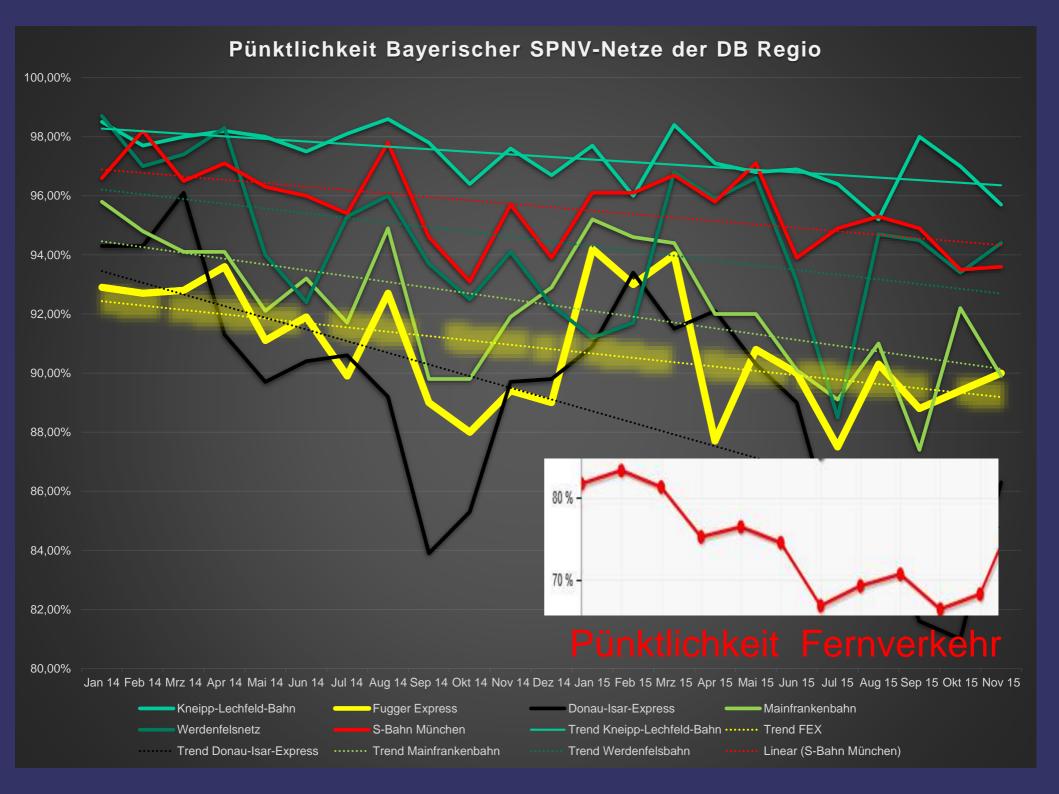




# Betriebskonzept

Auf dem Weg zu höherer Pünktlichkeit







# Anforderung Betriebskonzept

Entwicklung eines Fahrplan- und Betriebskonzeptes, das sicherstellt, unter den gegebenen Infrastrukturbedingungen den Pünktlichkeitswert

von 96%

zu erreichen.



#### Ursache der Qualitätsprobleme

- Fehlende Gleise, insbesondere Gessertshausen – Augsburg
- Rückbau von Überhol- und Gleiswechselmöglichkeiten (Hochzoll, Haspelmoor, teilweise Bhf Mering)
- Fehlende Überholgleise und Überleitstellen zu den FV-Gleisen Augsburg Olching



Keine Konzepte (z.B. Ersatzgarnituren in Augsburg zum Einsatz bei Verspätungen und Ausfällen)



# Forderungen der Region 15.12.2017

Aus diesem Grund wünschen wir uns, auch in Absprache mit PRO BAHN, für die anstehende Neuausschreibung des Angebotes 2021 durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft unter anderem die Verankerung von zwingenden Qualitätsstandards um nachhaltige Verbesserungen umzusetzen.

Im Detail fordern wir die Einbindung folgender Punkte:

- Pünktlichkeit: Ein Betriebskonzept für das Fugger-Express-Netz, welches es erlaubt, die vertraglich geforderten 96 Prozent Pünktlichkeit auf der bestehenden Infrastruktur überhaupt zu erreichen.
- Angebotsausbau: Ausweitung des Angebotes, insbesondere ein Halbstundentakt am Samstag tagsüber auf allen Strecken des Ausschreibungsnetzes im Raum Augsburg (alle Halte an den Strecken Augsburg – Dinkelscherben, Augsburg – Aichach, Augsburg – Meitingen), Verlängerung des werktäglichen Halbstundentaktes um eine Stunde in den Abend hinein sowie Verlegung des Betriebsschlusses aus Augsburg und München heraus auf 1:00 Uhr nachts.
- Komfortables und barrierefreies Reisen: Bei der Anzahl der Fahrzeuge ist darauf zu achten, dass diese entsprechend dem nach wie vor starken Wachstum der Region



### Forderungen der Region

Komfortables und barrierefreies Reisen: Bei der Anzahl der Fahrzeuge ist darauf zu achten, dass diese entsprechend dem nach wie vor starken Wachstum der Region Kapazitätsreserven insbesondere im Berufsverkehr bieten.
 Türenanzahl, Größe und Gestaltung der Einstiegsräume muss den hohen Ein- und Aussteigerzahlen an den Bahnhöfen im Augsburger Umland gerecht werden; ein freier Zugang zum Mehrzweckraum ist zu gewährleisten. Aufgrund der niedrigen Bahnsteighöhen, insbesondere westlich und nördlich von Augsburg, ist eine vollwertige untere Trittstufe vorzusehen. Sitzgestaltung, -breite und –abstände müssen ein bequemes Reisen ermöglichen. Ebenso sind die Fahrzeuge mit Fahrgast-/Anschlussinformationssystemen, durchgehenden Gepäckablagen und WLAN (in Parallele zum Ausbau im Augsburger Stadtverkehr sowie beim AVV) auszustatten.

Sehr geehrter Herr Staatsminister Herrmann, parteiübergreifend sind wir der Meinung, dass es bei der anstehenden Ausschreibung detaillierter Festlegungen und fester Regeln bedarf um die angespannte Situation beim Fugger-Express auf Dauer zu entschärfen und ähnliche Probleme wie beim Betriebsstart 2009 zu vermeiden.

Wir setzen hierbei auf Ihre Unterstützung, um für die Bürgerinnen und Bürger einen zuverlässigen, angenehmen und guten Nahverkehr bereitstellen zu können.



## Forderungen der Region

Sehr geehrter Herr Staatsminister Herrmann, parteiübergreifend sind wir der Meinung, dass es bei der anstehenden Ausschreibung detaillierter Festlegungen und fester Regeln bedarf um die angespannte Situation beim Fugger-Express auf Dauer zu entschärfen und ähnliche Probleme wie beim Betriebsstart 2009 zu vermeiden.

Wir setzen hierbei auf Ihre Unterstützung, um für die Bürgerinnen und Bürger einen zuverlässigen, angenehmen und guten Nahverkehr bereitstellen zu können.

Ausdrücklich möchten wir in diesem Zusammenhang auch auf die weiteren von PRO BAHN in Fahrgastworkshops erarbeiteten sehr konkreten Anforderungen an die Ausschreibung verweisen.



### Forderungen der Region

Mit freundlichen Grüßen

Harald Güller SPD, MdL

Johann Häusler, FW, MdL

Eberhard Rotter, CSU, MdL,

Christine Kamm, B90/Die Grünen, MdL



# Kein Geld für den SPNV?



Deshalb: Jetzt handeln – Landtagspetition unterzeichnen!

Die Forderungen der Petition kurz zusammengefasst: Der Freistaat Bayern wird aufgefordert,





## Kein Geld für den SPNV?





#### Kein Geld für den SPNV?





### Regionalisierungsmittel



Zur Übergabe der Petition im Deutschen Bundestag trafen sich (von links nach rechts) Birgit Kömpel MdB (SPD), Oliver Wittke MdB (CDU),
Ausschussvorsitzender Martin Burkert MdB (SPD), Marcel Drews (PRO BAHN Bundesvorstand), Jörg Lange (PRO BAHN), PRO BAHN-Bundesvorsitzender Jörg Bruchertseifer, Stefan Zierke MdB (SPD), Annette Sawade MdB (SPD), Kirsten Lühmann MdB (SPD), Stephan Kühn MdB (Grüne) und
Ulli Nissen MdB (SPD).



Kostenaufteilung der 2. Stammstrecke ohne Risiken [in Mio. 6]

#### Landeshauptstadt München

48 Mio. € Anteil für Kreuzungsmaßnahmen (z. B. Umweitverbundröhre Laim)

113 Mio. € Anteil Flughafen-Darlehen

Mio. €

177 Mio. €

#### Deutsche Bahn

177 Mio. € Eigenmittel

#### Bund

 1.552 Mio. € Mittel aus dem GVFG-Bundesprogramm (entspricht 60 % der f\u00f6rderf\u00e4higen Baukosten)



#### Freistaat Bayern

935 Mio. € Regionalisierungs- u. FAG-Mittel

100 Mio. € allgemeine Haushaltsmittel

251 Mio. € Anteil Flughafen-Darlehen







## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Dr. Martin Runge BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** vom 12.12.2012

2. Münchner S-Bahn-Röhre – Die Röhre und der Staatshau<u>shalt sowie das Finanzierungskonzept aus dem No-</u>

vem

Zu 4.:

Der originäre Finanzierungsanteil des Freistaates Bayern an den Baukosten der 2. Stammstrecke in Höhe von 2.047 Mio. € beträgt 923 Mio. €. Er setzt sich aus 652 Mio. € Regionalisierungsmitteln und 271 Mio. € FAG-Mitteln zusammen. Entsprechend der Ende November 2012 erlangten Einigung werden neben der Einbeziehung des Flughafen-Darlehens vom Freistaat Bayern ggf. aus Rücklagen weitere 100 Mio. € in die Gesamtfinanzierung der 2. Stammstrecke eingebracht.



Kostenaufteilung der 2. Stammstrecke ohne Risiken [in Mio. 6]

#### Landeshauptstadt München

48 Mio. € Anteil für Kreuzungsmaßnahmen (z. B. Umweitverbundröhre Laim)

113 Mio. € Anteil Flughafen-Darlehen

Mio. €

177 Mio. €

#### Deutsche Bahn

177 Mio. € Eigenmittel

#### Bund

 1.552 Mio. € Mittel aus dem GVFG-Bundesprogramm (entspricht 60 % der f\u00f6rderf\u00e4higen Baukosten)



#### Freistaat Bayern

935 Mio. € Regionalisierungs- u. FAG-Mittel

100 Mio. € allgemeine Haushaltsmittel

251 Mio. € Anteil Flughafen-Darlehen



## Bund

1.552 Mio. € Mittel aus dem GVFG-Bundesprogramm (entspricht 60 % der f\u00f6rderf\u00e4higen Baukosten)





## **GVFG**

- GVFG = Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Bundes
- Umfang: 332 Millionen Euro pro Jahr
- > Anteil für Bayern: 55 Millionen Euro pro Jahr
- > 1,552 Milliarden Euro = GVGF-Zuschüsse für 30 Jahre!
- Und was ist mit anderen Projekten, die aus GVFG gefördert werden?



## **GVFG**

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Markus Ganserer BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 02.02.2017

### Ich frage die Staatsregierung:

- Wie sollen nach Einschätzung der Staatsregierung die Projekte, die bislang im GVFG-Bundesprogramm 2016– 2020 aufgelistet sind, nach der "Inanspruchnahme" der Bundesfinanzhilfen für das Projekt zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke finanziert bzw. zu Ende finanziert werden? Angaben bitte getrennt für die Projekte
  - Augsburg, Straßenbahn, Mobilitätsdrehscheibe (Kategorien A und C (A: Vorhaben endgültig aufgenommen,
     C: Vorhaben bedingt aufgenommen), Gesamtkosten 303 Mio. Euro, insgesamt vorgesehene Bundesfinanz-



# Goldquelle RegMittel ??

hilfen 131 Mio. Euro, davon noch offen ca. 74 Mio. Euro).

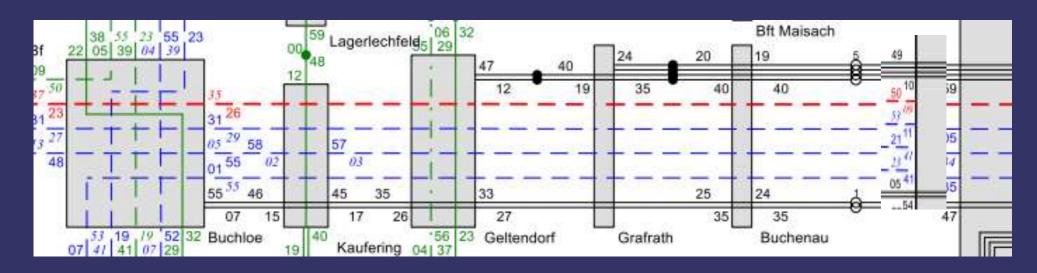
- Erlangen, Stadt-Umland-I kosten 365 Mio. Euro, in desfinanzhilfen 152 Mio. Mio. Euro).
- München, U 5-West, Laim C, Gesamtkosten 665 Michene Bundesfinanzhilfen offen 380 Mio. Euro).
- München, U 4-Ost, Arabe tegorie C, Gesamtkosten vorgesehene Bundesfinar noch offen 79 Mio. Euro).
- München, U-Bahnhof Se Gesamtkosten 161 Mio. ne Bundesfinanzhilfen 45 43,5 Mio. Euro).
- Planegg, U 6-Süd, Martinsried, (Kategorie C, insgesamt vorgesehene Euro, davon noch offen 3
- Nürnberg, U 3, Baustufe dorf (Kategorien A und
  - Euro, insgesamt vorgesel<del>lene bundesimanzhillen 140</del> Mio. Euro, davon noch offen ca. 101 Mio. Euro).
- München, S-Bahn, S 7, Wolfratshausen Geretsried (Kategorie C, Gesamtkosten 204 Mio. Euro, insgesamt vorgesehene Bundesfinanzhilfen 94 Mio. Euro, davon noch offen 94 Mio. Euro).
- München, S-Bahn, Erdinger-Ringschluss (Kategorien A, B (= vorläufig aufgenommen) und C, Gesamtkosten 293 Mio. Euro, insgesamt vorgesehene Bundesfinanzhilfen 148 Mio. Euro, davon noch offen ca. 101 Mio. Euro).
- München, S-Bahn, S 4-West, Ausbau Pasing Buchenau (Kategorie C, Gesamtkosten 477 Mio. Euro, insgesamt vorgesehene Bundesfinanzhilfen 251 Mio. Euro, davon noch offen 251 Mio. Euro).
- Nürnberg, S-Bahn, 2. Baustufe Bamberg Nürnberg – Hartmannshof, 1. BA (Kategorien A und C, Gesamtkosten 218 Mio. Euro, insgesamt vorgesehene Bundesfinanzhilfen 93 Mio. Euro, davon noch offen ca. 23 Mio. Euro).
- Nürnberg, S-Bahn, Nürnberg Ansbach (Kategorien A und C, Gesamtkosten 109 Mio. Euro, insgesamt

Im Hinblick auf den Projektfortschritt der 2. Stammstrecke wird unterstellt, dass 2017 noch Mittel aus dem GVFGBundesprogramm für alle Projekte zur Verfügung stehen. Ab
2018 dürfte das Projekt 2. Stammstrecke die o. g. Mittelkonkurrenz bewirken. Für alle aufgeführten Einzelprojekte
bedeutet dies, dass die nach 2017 anfallende Förderung im
Falle der vollständigen Projektrealisierung aus Regionalisierungsmitteln sowie ggfs. ergänzend aus Landesmitteln zu
finanzieren sein wird, soweit eine Förderfähigkeit im GVFGBundesprogramm durch den Bund angenommen wird:

Bis zu 2,1 Milliarden Euro sind nicht abgedeckt und werden den RegMitteln entnommen!



# Fahrplan 2030 Mch – Buchloe?



2017

2030?

Ab	Zug			An	Dauer
12:20	RE	57410		13:08	0:48
12:33	EC	194	11	13:15	0:42
12:53	RE	3486		13:38	0:45
13:19	ALX	84138		14:03	0:44
13:52	RE	57502		14:41	0:49

	München	Buchloe	Dauer	Ziel
SX	12:05	12:55	0:50	-
RE	12:21	13:05	0:44	MEM
EC	12:50	13:35	0:45	
SX	13:05	13:55	0:50	-
RE	13:23	14:01	0:38	KEM - IMM
RE	13:53	14:31	0:38	Lindau



## Konsequenzen Landesebene

- Schluss mit der Zweckentfremdung der Regionalisierungsmittel!
- Nur wer zahlt, schafft an: Echte Landesmittel für 2. Stammstrecke erhöhen
- S-Bahn-Verkehre in Wettbewerb überführen
- Nach Regionalisierung des Verkehrs auch Regionalisierung der Infrastruktur



# Konsequenzen - Bundesebene

- Umsetzung des Deutschlandtaktes dafür punktuelle Maßnahmen statt großer Streckenprojekte
- Bundes-GVFG Mittel deutlich erhöhen
- Nutzenbemessung auch für Qualitätsverbesserungen
- Umweltschutz & Fahrzeitnutzen: Elektrifizierung vorantreiben



# Danke für Ihre Aufmerksamkeit!



Jörg Lange
Fahrgastverband PRO BAHN
Landesverband Bayern e.V
Beauftragter für den Fugger-Express
Mobil 0176-55142549
Email joerg.lange@pro-bahn.de