

Agnes Bernauer Platz 8

D-80687 München

Tel.: (089) 530031

Fax: (089) 537566

Internet: <http://www.pro-bahn.de>

## **„20 Jahre Werdenfels-Takt“**

### **Pressegespräch mit Andreas Schulz am 26.6.2014**

Vor 20 Jahren, am 29. Mai 1994, startete die deutsche Bahn den „Werdenfels-Takt“ zwischen München, Garmisch, Reutte, Kochel, Schongau und Oberammergau. Mit diesem Pilotprojekt und dem ein Jahr zuvor gestarteten Allgäu-Schwaben-Takt startete eine Renaissance des früher als „unwirtschaftlich“ verpönten Schienenpersonennahverkehrs (SPNV).

Auch im Werdenfels war diese negative Entwicklung spürbar: Für die Strecke Penzberg – Kochel hatte die damalige Bundesbahn in den 80er Jahren einen Antrag auf Stilllegung gestellt, zwischen Weilheim und Schongau verkehrten die Züge nur noch von Montag bis Freitag. Die Fahrpläne waren allein auf Pendler und Schüler abgestimmt.

Die Abwärtsspirale aus schlechten Fahrplänen, Streckenstilllegungen und leeren Zügen wurde gestoppt; dank dichter Taktfahrpläne, guter Anschlüssen und attraktiver Angebote auch am Abend und am Wochenende startete 1994 die Erfolgsgeschichte des SPNV im Oberland. Als der Freistaat 1996 die Verantwortung für den SPNV übernahm, entwickelte er das Modell des „Integralen Taktfahrplans“ weiter und dehnte das Konzept als „Bayerntakt“ auf den gesamten Freistaat aus. Heute stößt das Erfolgsmodell Werdenfels-Takt längst an die Grenzen seiner Kapazität, da trotz steigender Nachfrage der Ausbau der Infrastruktur nur zögerlich vorankommt.

PRO BAHN möchte diesen Paradigmenwechsel im SPNV und seine Erfolgsgeschichte wieder in Erinnerung rufen. Wir haben dazu als Gastreferenten Andreas Schulz gewonnen. Er hatte im Projektteam der damaligen Deutschen Bundesbahn die Planungen vorangetrieben und ihre Umsetzung an entscheidender Stelle begleitet. Heute leitet er die Planungsabteilung der bayerischen Eisenbahngesellschaft und gestaltet die Fahrplanangebote in Bayern.

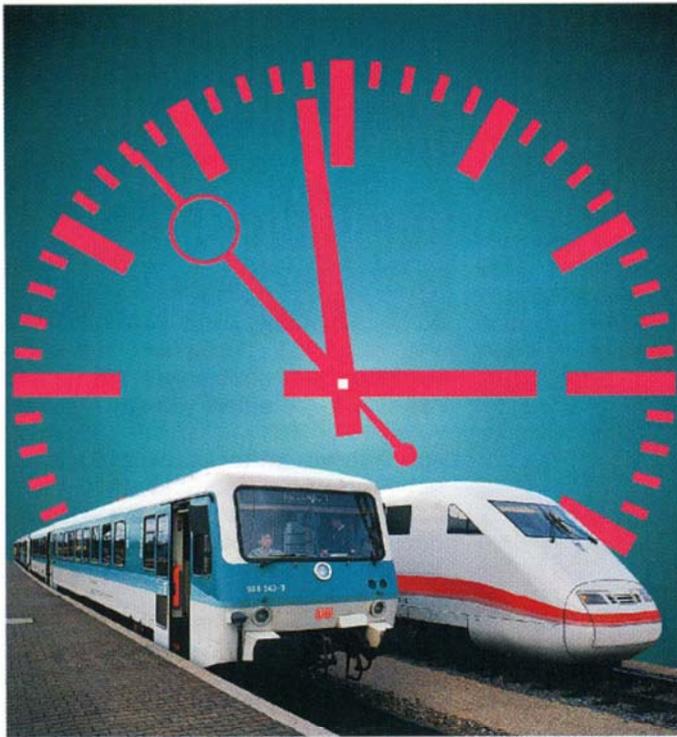
---

## Titelbild der Imagebroschüre von 1994:

Werdenfels-Takt

---

# Stadt verlassen. Land gewinnen. Werdenfels-Takt.



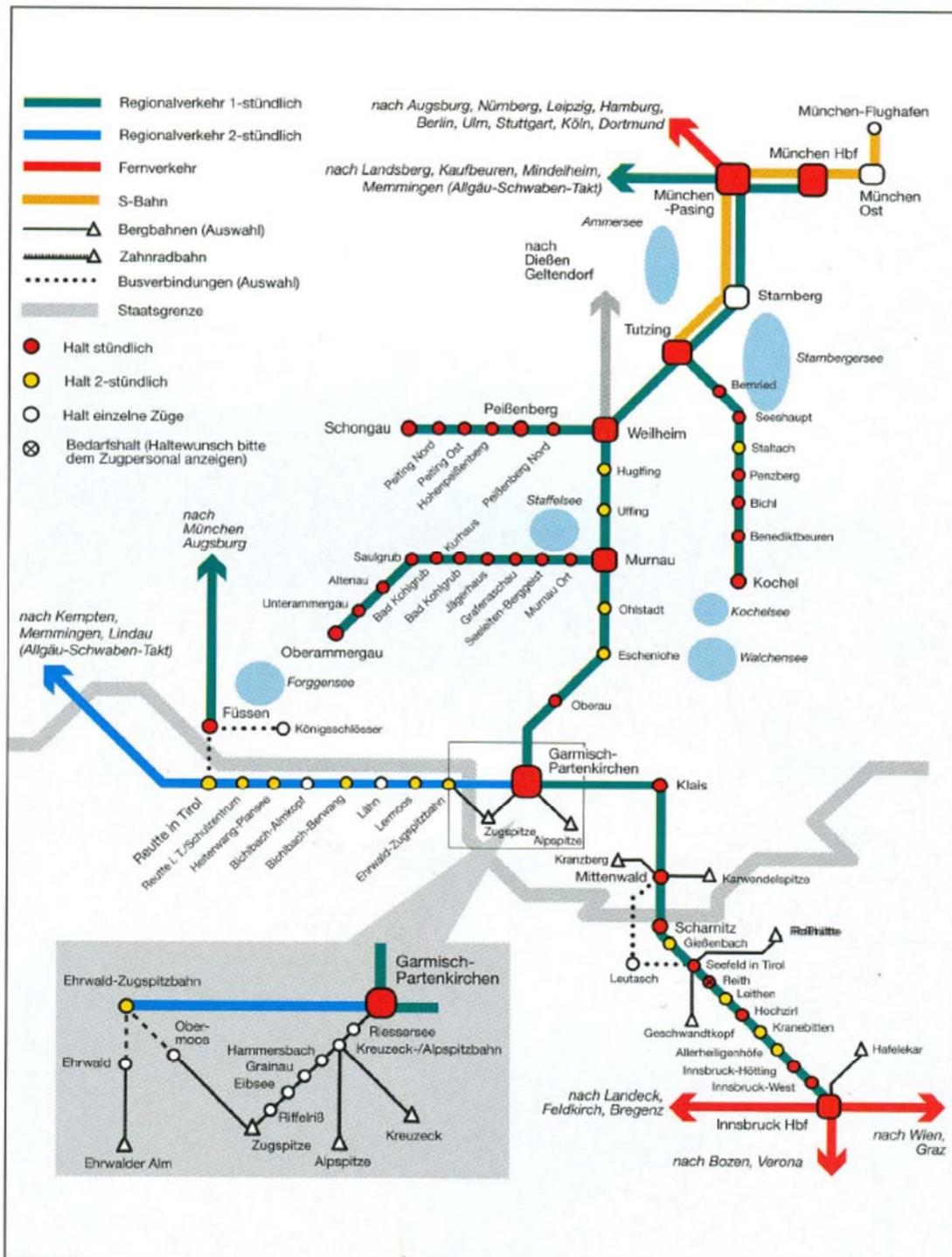
Stündlich.  
Pünktlich.  
Die Bahn im  
Raum Werden-  
felser Land.

Unternehmen Zukunft  
Deutsche Bahn



Schematisches Liniennetz des Werdenfels-Takts von 1994

Werdenfelser Land und Pfaffenwinkel mit der Bahn.





## Fahrgastzuwächse von 1994 bis 2003:

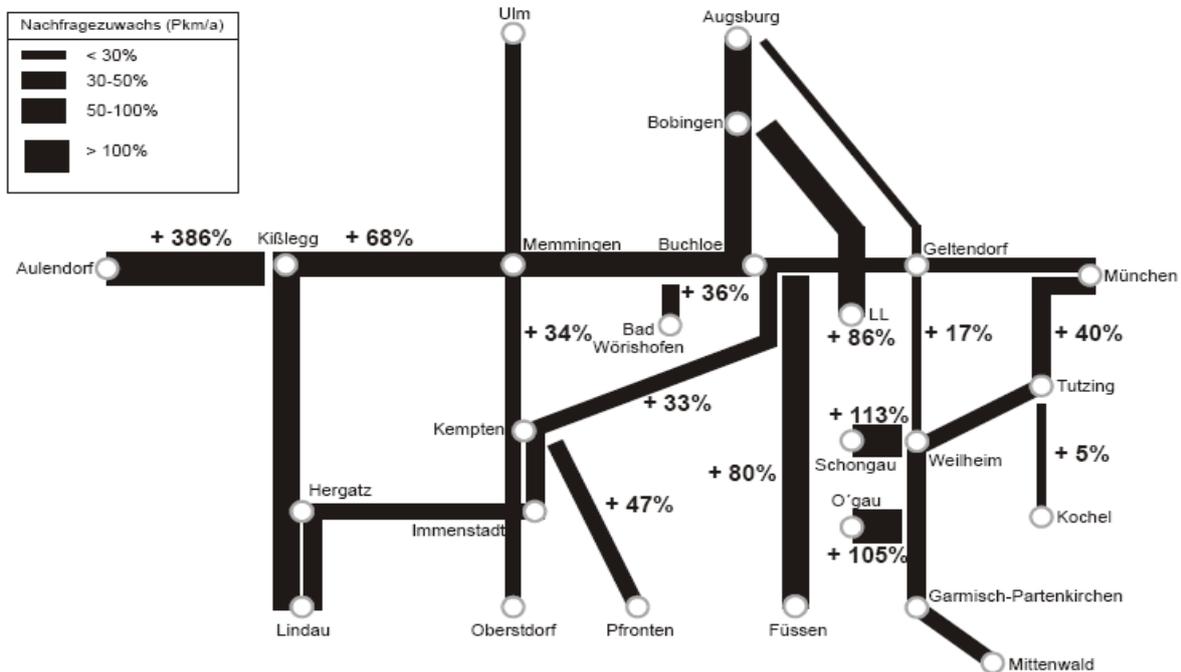


Abbildung 6 Nachfragezuwachs in Prozent Fahrplan 2003 gegenüber Fahrplan 1991/92

### Die Entwicklung des Werdenfels-Takts in Zahlen

	FAHRPLAN im Jahr		
	1993	1994/95	2014
Zugpaare zwischen Weilheim und Schongau	<b>9</b>	<b>19</b>	<b>24</b>
	Nur Mo - Fr	täglich	
Zughalte in Huglfing	<b>22</b>	<b>25</b>	<b>50</b>
	Werktäglich Mo - Fr		
Zugabfahrten in Weilheim nach Muc, GAP, SOG und Geltendorf	<b>58</b>	<b>81</b>	<b>117*</b>

\*: davon 39 Abfahrten Richtung München

Beim Start 1994 wurden viele Bahnhöfe (Huglfing , Uffing)nur alle 2 Stunden bedient. Im Lauf der Zeit wurden die Fahrpläne verdichtet.

Interessant: 1994 fuhren die Züge stündlich ohne Umsteigen von München nach Innsbruck durch. Heute geht das nur alle 2 Stunden.

## Schienen-Infrastruktur im Werdenfels-Takt

In den letzten Jahren wurden Oberbau und Fahrleitung im Zuge der Instandhaltung saniert. Dennoch bleibt der Ausbau hinter den Erwartungen zurück:

Negativ:

- Rückbau Kreuzungsbahnhof Diemendorf 1996
- Drastischer Rückbau im Bahnhof Garmisch im Jahr 2000
- Rückbau Altenau ( Verhinderung der Streckenbeschleunigung nach Oberammergau)
- Keine nachhaltigen Doppelgleisabschnitte geplant.
- Keine durchgreifenden Reisezeitverkürzungen

Positiv:

- Barrierefreier Ausbau vieler Stationen, insbesondere Umbau Tutzing
- Kleinere Streckenausbauten (Huglfinger Bogen u.a.)
- Reaktivierungen von Stationen Farchant, Griesen, Grainau
- Bürgerbahnhöfe mit Hilfe privater Investoren in Murnau, Mittenwald, Huglfing und bald auch in ?

Offene Punkte:

- Wo brauchen wir neue Stationen? (Kainzenbad, Weilheim Süd ...) Wo fahren die Züge an den Kunden ohne Halt vorbei ?
- Erhöhung der Netzqualität – Beseitigung von Langsamfahrstellen.
- Streckenbeschleunigung Pfaffenwinkelbahn und Ammergaubahn

## Regionaler Busverkehr:

Angebotsqualität wie bei der Schiene vor 1994. Hier besteht Nachholbedarf. Bislang hat sich der Bayern-Takt nicht auf den ÖPNV in den Landkreisen ausgeweitet.