Pressemitteilungen

Zuschlag im Vergabeverfahren Werdenfels

22. Dezember 2023

- **Deutlich verbessertes Fahrplanangebot München – Murnau und durchgehender Stundentakt München – Innsbruck**
- **DB Regio erweitert bestehende Fahrzeugflotte und steigert Sitzplatzkapazität um rund 40 Prozent**
- **Verkehrsminister Bernreiter: „Wir holen für die Fahrgäste das Bestmögliche heraus!"**

Von Dezember 2027 bis Dezember 2039 betreibt weiterhin DB Regio die Regionalzüge zwischen München und Garmisch-Partenkirchen sowie auf den davon abzweigenden Strecken. Den Zuschlag für das Vergabeverfahren „Werdenfels 2028+" hat nun die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) gemeinsam mit dem Verkehrsverbund Tirol (VVT) erteilt. Das aktuelle Angebot im Regionalverkehr wird ab Ende 2027 mit einigen Verbesserungen fortgeschrieben. Neu sind die Ausweitung des Halbstundentakts über Weilheim hinaus bis nach Murnau, der durchgehende Stundentakt München – Garmisch-Partenkirchen – Innsbruck und die Schließung von Lücken im Stundentakt auf der Außerfernbahn zwischen Garmisch-Partenkirchen, Reutte in Tirol und Pfronten-Steinach. In Summe steigt das Verkehrsangebot von heute 3,83 auf 4,07 Millionen Zugkilometer pro Jahr ab Ende 2027. Bayerns Verkehrsminister Christian Bernreiter: „Das entspricht einer Steigerung des Angebots für die Fahrgäste um rund sechs Prozent. Damit holen wir im Werdenfelsnetz das Bestmögliche heraus. Weitere Ausweitungen beim Angebot kann es nur geben, wenn der Bund endlich seiner Verantwortung nachkommt und die Schieneninfrastruktur in Stand setzt. Besonders im Werdenfelsnetz gibt es viel Nachholbedarf!"

Das Liniennetz umfasst die RB 6 München – Garmisch-Partenkirchen – Mittenwald – Scharnitz, die Expresslinie RE 61 München – Garmisch-Partenkirchen – Mittenwald, den RE 62 München Hbf – Garmisch-Partenkirchen – Lermoos (am Wochenende), die RB 63 Murnau – Oberammergau, die RB 65 München – Weilheim (– Murnau), die RB 66 München – Kochel sowie die S7 Garmisch-Partenkirchen – Reutte in Tirol – Pfronten-Steinach. Der Zugverkehr zwischen Scharnitz und Innsbruck ist nicht Teil des Vergabeverfahrens, sondern erfolgt in Kooperation mit dem jeweiligen Betreiber auf diesem Streckenabschnitt (derzeit: Österreichische Bundesbahnen).

Der Halbstundentakt nach Murnau kommt dadurch zustande, dass die stündliche RB 65 München – Weilheim tagsüber in der Nebenverkehrszeit bis Murnau verlängert wird, sofern zeitgleich keine Expresszüge unterwegs sind. Im Wechsel mit der ebenfalls stündlichen RB 6 München – Innsbruck ergibt sich dadurch auch in der Nebenverkehrszeit zwischen 9 und 15 Uhr ein weitestgehend halbstündliches Angebot zwischen München und Murnau. Aktuell besteht dies nur zur Hauptverkehrszeit in Lastrichtung, also an Werktagen morgens Richtung München und abends Richtung Murnau, am Wochenende jeweils in die entgegengesetzte Richtung. Insgesamt handelt es sich pro Tag und Richtung um rund zehn zusätzliche Züge von Montag bis Freitag und um rund fünf zusätzliche Züge an Wochenenden und Feiertagen.

Auf der Außerfernbahn verbessert sich das Fahrplanangebot speziell in den Tagesrandlagen. Dies betrifft zwischen Garmisch-Partenkirchen und Reutte in Tirol je Richtung morgens zwei und am späteren Abend drei zusätzliche Zugfahrten. Zwischen Reutte und Pfronten-Steinach wird frühmorgens und am späten Abend je ein zusätzlicher Zug pro Richtung verkehren.

DB Regio setzt ab Ende 2027 überwiegend die bestehende Zugflotte ein (Bombardier Talent 2), ergänzt um Gebrauchtfahrzeuge desselben Typs. Spätestens ein Jahr nach Inbetriebnahme sollen noch Neufahrzeuge von Siemens (Desiro HC) die Fahrzeugflotte verstärken. Sämtliche Züge werden mit WLAN ausgestattet. Die Kapazität der gesamten Fahrzeugflotte steigt gegenüber heute um rund 40 Prozent auf insgesamt mehr als 11.000 Sitzplätze in der 2. Klasse. Zukünftig werden Züge mit bis zu 1.000 Sitzplätzen in der 2. Klasse eingesetzt, vor allem zu den Nachfragespitzen in der Hauptverkehrszeit. Die heutigen Züge haben maximal 870 Sitzplätze, meist sind Züge mit 650 Sitzplätzen in der 2. Klasse unterwegs.

Auf der Linie S7 Garmisch-Partenkirchen – Reutte in Tirol – Pfronten-Steinach werden die Stationen Griesen und Garmisch-Partenkirchen Hausberg ab Ende 2027 saisonweise bedient: Griesen im Sommerhalbjahr und Garmisch-Partenkirchen Hausberg im Winterhalbjahr. Ohne diese Einschränkung wären bei dem neuen Stundentakt nach Innsbruck die ebenso notwendigen Anschlüsse von und nach Reutte in Tirol für innerösterreichische Verbindungen zwischen dem Außerfern und der Tiroler Landhauptstadt nicht realisierbar.

Aus demselben Grund verzichtet die BEG künftig in Garmisch-Partenkirchen auf das Teilen und Zusammenführen der Zugteile aus beziehungsweise nach Reutte in Tirol und Mittenwald/Innsbruck. Fahrgäste aus München mit dem Ziel Außerfern müssen ab Ende 2027 in Garmisch-Partenkirchen in der Regel umsteigen. Dies gilt auch für die Gegenrichtung. Direktverbindungen von München ins Außerfern wird es aber weiterhin am Wochenende geben, wenn ein Zugpaar der Linie RE 62 von München über Garmisch-Partenkirchen bis Lermoos geführt wird.

Detaillierte Informationen zum Vergabeverfahren Werdenfels 2028+ finden Sie unter https://beg.bahnland-bayern.de/de/wettbewerb/ausschreibungen/netz-werdenfels-2028

Pressemitteilung auf der Seite des Herausgebers