

Tagesordnungspunkt

Sachstandsbericht Betriebsqualität 2025

Beschlussantrag

Die Verbandsversammlung nimmt die nachfolgend dargestellten Sachverhalte zur Kenntnis.

Sachverhalt

Seit dem Fahrplanwechsel am 15.12.2024 wird das Fahrplankonzept „Inselbetrieb“ gefahren, dessen Umsetzung die Verbandsversammlung in ihrer Sitzung am 08.03.2024 beschlossen hat (vgl. ZÖA DS Nr. 03/2024).

Das bedeutet, dass die Züge nicht die gesamte Streckenlänge des Netz 18 von Herrenberg bis Bad Urach durchgebunden befahren, sondern in Tübingen gebrochen werden. Die Züge pendeln bis auf wenige Ausnahmen auf der Ammertalbahnhof zwischen Tübingen und Herrenberg, sowie auf dem zweiten Streckenabschnitt der Neckar-Alb-Bahn und Ermstalbahn zwischen Tübingen und Bad Urach.

Rückblick Betriebsqualität Fahrplanjahr 2025

a) Auswertung Zugausfälle

Nachfolgend dargestellt werden die Zugausfälle kategorisiert nach den Verursachern. Als Zugausfall wird jede Fahrt gezählt, die nicht komplett ausgeführt wird. Damit zählen beispielsweise auch Züge als Ausfall, die in Altingen oder Entringen vorzeitig wenden statt in Herrenberg. Die Ausfälle werden in Zugkilometer angegeben und zu den geplanten, wöchentlichen Soll-Zugkilometern ins Verhältnis gesetzt.

Erfasst werden alle kurzfristigen Ausfälle, die nicht vorhersehbar sind. Aufgrund der Kurzfristigkeit können diese nur eingeschränkt durch Busnotverkehr kompensiert werden.

Arten von Zugausfällen bzw. Verursacher:

Kategorie 1 (K 1): Ausfälle durch Störungen der Infrastruktur / beim Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) ZÖA. Dies sind insbesondere technische Störungen an Bahnübergängen, Weichenstörungen, Stellwerksstörungen und Ausfall von Betriebspersonal.

Kategorie 2 (K2): Ausfälle durch fehlende Stellwerksbesetzung bei der RSBNA SI GmbH.

Kategorie 3 (K3): Ausfälle durch Störungen der Infrastruktur von DB InfraGO im Bahnhof Tübingen Hbf oder auf der Strecke der Neckar-Alb-Bahn.

Kategorie 4 (K4): Ausfälle durch Störungen bei DB Regio als zuständiges Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Dies sind insbesondere technische Fahrzeugstörungen, Fahrzeugausfälle und Ausfälle von Triebfahrzeugführern.

Kategorie 5 (K5): Ausfälle durch Störungen Dritter. Dies sind insbesondere Unwetterschäden, Polizei- oder Feuerwehreinsätze, Tiere auf der Strecke, Vandalismus und gefährlicher Eingriff in den Bahnverkehr.

	ZÖA (EIU)	RSNBA SI GmbH (EIU)	DB InfraGO (EIU)	DB Regio (EVU)	Dritte	Gesamt
	K1	K2	K3	K4	K5	
Netz 18 2025	0,16%	0,3%		1,41%	0,36%	2,09%
ATB 2025	0,16%	0,02%	0,18%	1,46%	0,13%	1,95%
ATB 2024	0,21%	23,89%*	0,43%	3,85%	1,59%	6,08%

Abbildung 1

*) nicht in Gesamtberechnung eingerechnet (fehlende Stellwerksbesetzung wegen Fdl-Mangel mit Schienenersatzverkehr).

Beim direkten Vergleich des Fahrplanjahres 2024 mit dem Fahrplanjahr 2025 (ab 15.12.2024 bis 13.12.2025) lässt sich ein deutlicher Rückgang der ausgefallenen Zugkilometer in allen Kategorien feststellen.

Die Stellwerksbesetzung konnte durch die RSNBA SI GmbH nachhaltig gewährleistet werden, sodass es im Jahr 2025 lediglich zu 114 Zugkilometer Ausfall aufgrund eines Stromausfalls in der Energieversorgung des Stellwerkes Dettingen gekommen ist.

Ebenso ist ein deutlicher Rückgang der EVU bedingten Ausfälle bei DB Regio zu verzeichnen. Trotz des Mehrbedarfes von einem Fahrzeug im Netz 18 bedingt durch den Inselbetrieb ist es DB Regio gelungen, die Fahrzeugverfügbarkeit zu stabilisieren. Neben den Anstrengungen bei der Instandhaltung der Triebwagen ET440 aus dem Netz 18 wurden dafür von DB Regio auch im Jahr 2025 zeitweise Triebwagen (ET442) angemietet.



Bei den durch Störungen an der Infrastruktur der Ammertalbahn verursachten Ausfällen hat sich der Trend aus dem ersten Halbjahr 2025 fortgesetzt und die Ausfälle lagen auch im zweiten Halbjahr auf einem sehr niedrigen Niveau.

Im Fahrplanjahr 2025 sind 996 Zugkilometer von planmäßig 608.830 Zugkilometern ausgefallen, was eine Quote von 0,16% entspricht. Diese Ausfälle unterteilen sich in 58% Bahnübergangsstörungen, 27% Weichenstörungen, 6% Stellwerksstörungen und 8% sonstige Störungen. Die sonstigen Störungen beinhalten Ausfälle wegen eines Schwellenbrandes in Tübingen West und einer Meldung über einen Fahrbahnschaden am BÜ Europastraße, welche sich als falsch herausstellte.

Die Abbildung 2 zeigt die ausgefallenen Zugkilometer nach Verursacher auf der Ammertalbahn im Verhältnis zu den Soll-Kilometern.

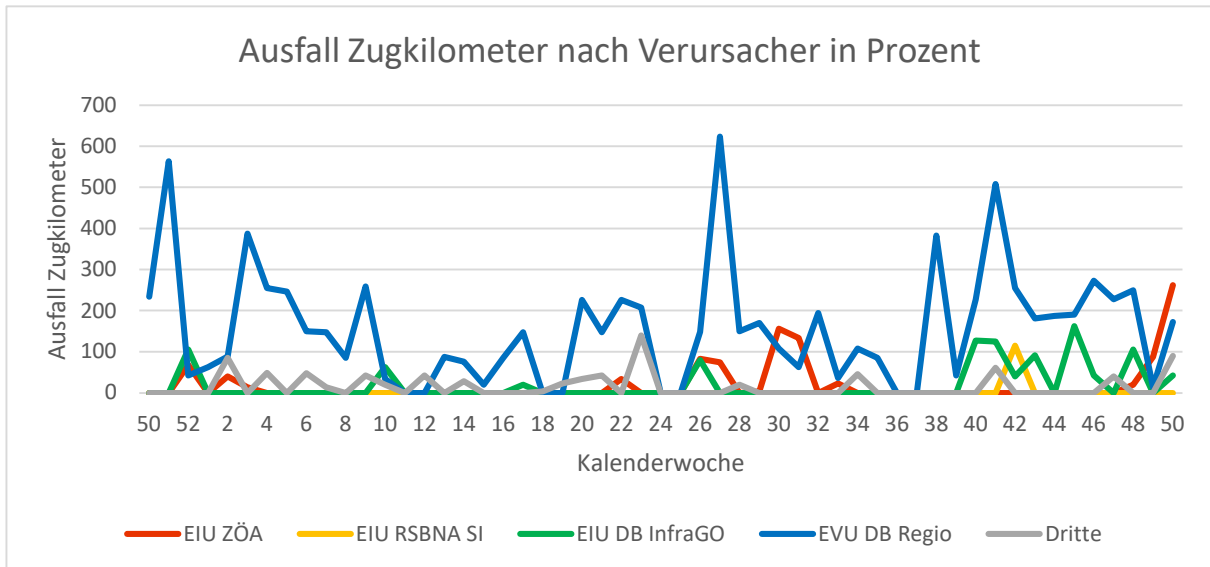


Abbildung 2

Der Spitzenwert in KW 38 bei den EVU-bedingten Ausfällen erklärt sich mit Ausfällen wegen einer Entgleisung im Betriebswerk Tübingen und Fahrzeugstörungen. Allerdings gab es in dieser Woche aufgrund des Rad-/Schiene-Verschleißes lediglich einen Stundentakt Montag bis Freitag, weshalb das Verhältnis Ausfallkilometer zu Sollkilometer in einem anderen Verhältnis steht wie in den übrigen Wochen.

b) Pünktlichkeit

Auf den meisten Strecken gelten Züge als pünktlich, die nicht mehr als 5:59 Minuten verspätet sind. Bei der Ammertalbahn wurde aufgrund der hohen Anforderungskriterien ein strengerer Maßstab angelegt. Züge gelten als pünktlich, wenn Sie nicht mehr als 3:59 Minuten verspätet an der Messstelle ankommen. In Herrenberg gelten nur Züge als pünktlich, die mit einer Ankunftsverspätung von 1:59 Minuten ankommen. Als Zielwert sind im Jahresdurchschnitt 90 % Ankunftspünktlichkeit definiert.

Im Gesamtdurchschnitt erreichten im Fahrplanjahr 2025 alle Züge die Messtellen Tübingen-West und Entringen mit folgender durchschnittlicher Verspätung:

Abfahrtsverspätung	Fahrtrichtung Herrenberg	Fahrtrichtung Tübingen
<i>Tübingen-West 2024</i>	<i>2:24</i>	<i>1:47</i>
Tübingen-West 2025	1:05	1:40
<i>Entringen 2024</i>	<i>3:00</i>	<i>1:47</i>
Entringen 2025	1:01	0:59

Abbildung 3

Im Gesamtdurchschnitt erreichten im Fahrplanjahr 2025 alle Züge die Messtelle Herrenberg mit folgender durchschnittlicher Verspätung:

Ankunfts- /Abfahrtsverspätung	an Herrenberg	ab Herrenberg
Herrenberg 2025	0:10	1:20
<i>Herrenberg 2024</i>	<i>1:39</i>	<i>2:02</i>

Abbildung 4

Durch die auch im zweiten Halbjahr stabilen Pünktlichkeitswerte auf hohem Niveau konnte der S-Bahn Anschluss in Herrenberg über das ganze Jahr hinweg von der Ammertalbahn auf die S-Bahn sehr gut sichergestellt werden (siehe auch Abschnitt c)).

In Fahrtrichtung Tübingen werden die positiven Effekte des Inselbetriebes weiterhin durch die Ankunftspünktlichkeit der S-Bahn in Herrenberg, die nach wie vor auf einem eher schlechten Niveau liegt und die Anwendung der Wartezeitregelung der Ammertalbahn notwendig macht, beeinflusst.

In Abbildung 5 ist die Pünktlichkeit des Verkehrsvertrages Netz 18 im Ammertal an den Messtellen Entringen und Herrenberg je Monat dargestellt. Die blauen und roten Werte entsprechen der Fahrtrichtung Herrenberg, die grauen und gelben Werte der Fahrtrichtung Tübingen. Der Zielwert von 90% wurde in Entringen gesamthaft und in der Ankunft in Herrenberg in allen Monaten übertroffen. Lediglich bei der Abfahrt in Herrenberg wurde der Zielwert regelmäßig unterschritten, was in erster Linie an der Abfahrtsverspätung in Herrenberg aufgrund der Anschlussaufnahme aus der S-Bahn und der strengeren Bewertung in Herrenberg liegt (vgl. Seite 3 Abschnitt b) erster Absatz). Im gesamten Erhebungszeitraum liegt die Pünktlichkeit über alle Messtellen hinweg bei 92,34%.

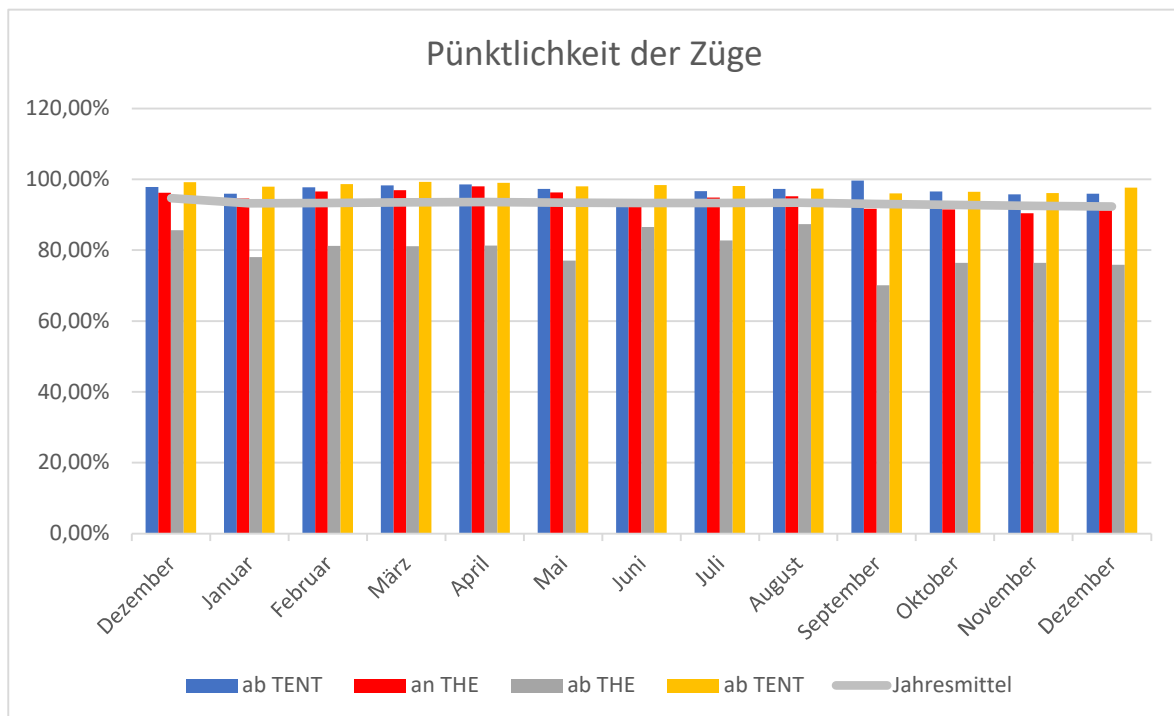


Abbildung 5

Entwicklung der Pünktlichkeit im Ammertal

In Fahrtrichtung Herrenberg (Abbildung 6) wird auf der ersten Streckenhälfte zwischen Tübingen-West und Entringen das Verspätungsniveau gehalten. Dies liegt an den häufigeren Halten mit kurzen Haltabständen, der stärkeren Auslastung der Züge in diesem

Bereich und an den Zugkreuzungen, welche ebenfalls überwiegend in diesem Streckenabschnitt stattfinden.

Auf dem Streckenabschnitt zwischen Entringen und Herrenberg kann deutlich Verspätung abgebaut werden.

Im Jahresverlauf ist bisher ein stabil gleichbleibendes Niveau der Pünktlichkeit zu verzeichnen.

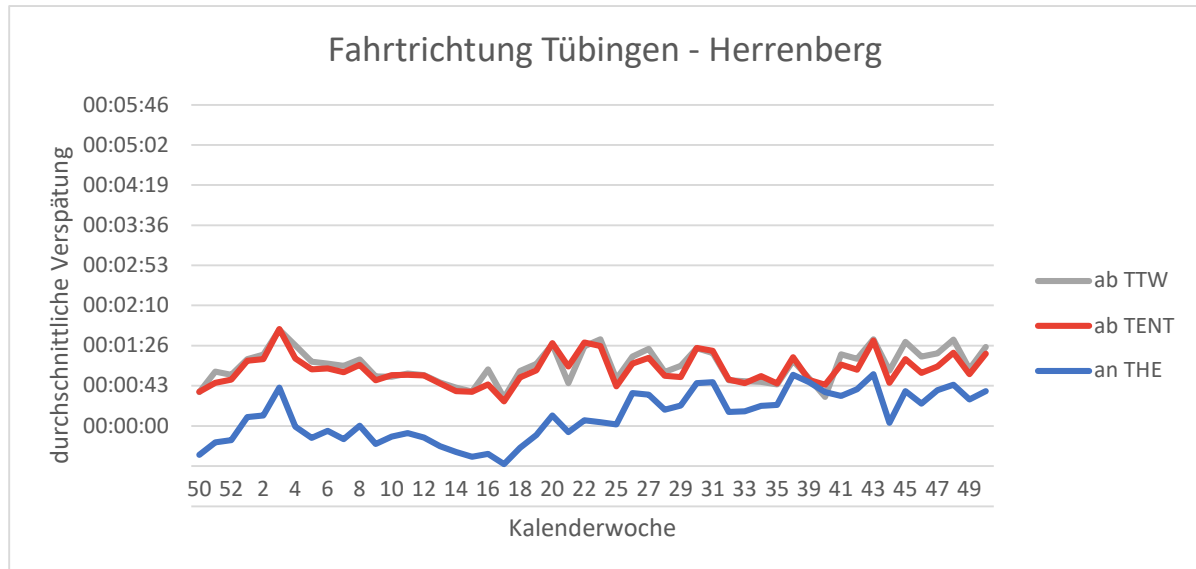


Abbildung 6

In Fahrtrichtung Tübingen (Abbildung 7) liegen die drei Verspätungskurven sehr dicht beieinander. Tendenziell kann im Streckenabschnitt Herrenberg – Entringen Verspätung abgebaut werden.

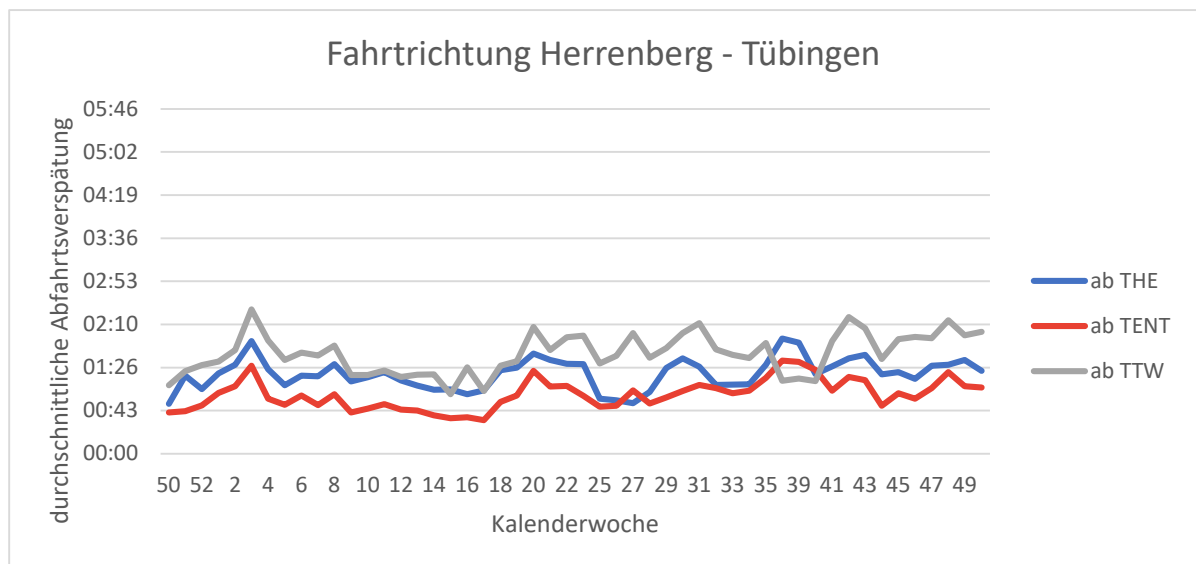


Abbildung 7

Die durchschnittliche Abfahrtsverspätung in Tübingen-West betrug im bisherigen Erhebungszeitraum 1:47 Minuten in Richtung Tübingen Hbf.

Die Verspätungshöhe in Fahrtrichtung Tübingen wird durch die Wartezeitregelung in Herrenberg beeinflusst, die für die durchschnittliche Abfahrtsverspätung in Herrenberg von 1:20 Minuten (Vorjahr 1:58) maßgeblich ist.

Verglichen mit dem zugrunde gelegten Pünktlichkeitsmaßstab von einer Ankunftsverspätung von 1:59 Minuten in Herrenberg und 3:59 Minuten an den restlichen Messstellen sind die Züge im gemessenen Zeitraum im Durchschnitt pünktlich.

Die Betrachtung der Pünktlichkeit ausschließlich in der Hauptverkehrszeit weist keine signifikante Verschlechterung auf. Demnach spielt das Fahrgastaufkommen in Verbindung mit Zuglänge und Türanzahl eine untergeordnete Rolle.

c) Anslusserreichung S-Bahn Herrenberg

Die Anslusserreichung der S-Bahn in Herrenberg trägt wesentlich zur Attraktivität der Ammertalbahn bei. Ein Anschluss wird unterstellt, wenn zwischen Ankunft der Ammertalbahn und der planmäßigen Abfahrt der S-Bahn eine Übergangszeit von 2 Minuten gegeben ist.

Ein Anschluss gilt in Gegenrichtung als gesichert, wenn zwischen der tatsächlichen Ankunft der S-Bahn und tatsächlichen Abfahrt der Ammertalbahn 2 Minuten liegen.

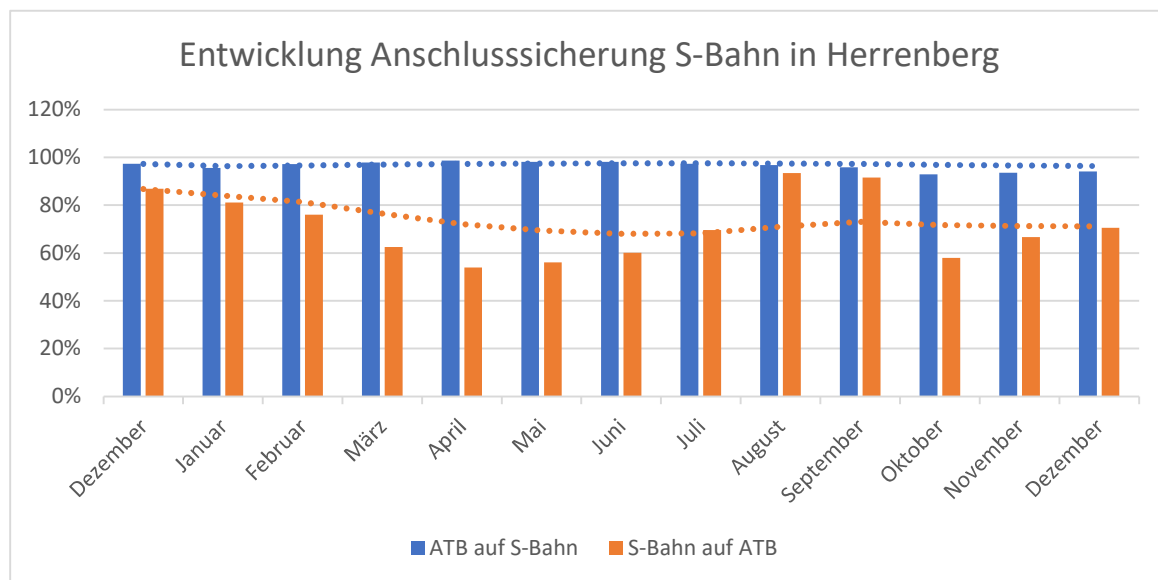


Abbildung 7

Die Anslusserreichung der S-Bahn in Herrenberg beträgt im Erhebungszeitraum 2025 durchschnittlich 96% (vgl. +22% zum Vorjahr).

Unter Anwendung der Wartezeitregelung erreichten etwa 66% der Reisenden, die von der S-Bahn kommen, noch den Zug ins Ammertal (vgl. -12% zum Vorjahr).

Im Rahmen dieser Wartezeitregelung kann anhand von Echtzeitankunftsdaten der S-Bahn die Abfahrt der Ammertalbahn zur Anslusserreichung der S-Bahn verzögert werden. Hierdurch können in der Regel noch für bis zu 5 Minuten Ankunftsverspätung der S-Bahn in Herrenberg die Anschlüsse an die Ammertalbahn gewährleistet werden.

Ein noch längeres Warten der Ammertalbahn auf die S-Bahn ist nicht möglich, da nur diese Abfahrtsverspätung in Herrenberg durch den zweigleisigen Abschnitt im Hardtwald aufgefangen werden kann. Eine darüber hinausgehende Verzögerung hätte massive Auswirkungen auf den Gesamtfahrplan und insbesondere eine Verschlechterung der Anslusserreichung in der Gegenrichtung zur Folge.

Die Anslusserreichung im Rahmen der Wartezeitregelung wird seit 2024 durch das EVU DB Regio durchgeführt. Der Zweckverband ÖPNV im Ammertal unterstützt die

Anschlusssicherung durch die Installation eines Anzeigers in Herrenberg, auf dem die Triebfahrzeugführer der Ammertalbahn die Ankunftszeit der S-Bahn ablesen können. Durch die Anschlussregelung der Ammertalbahn können durchschnittlich 6 Anschlüsse pro Tag zusätzlich erreicht werden. Der Wert liegt an Werktagen deutlich höher.

	Dezember	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni
ATB auf S-Bahn	97%	96%	97%	98%	99%	98%	98%
S-Bahn auf ATB	87%	81%	76%	62%	54%	56%	57%

	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember
ATB auf S-Bahn	97%	97%	96%	93%	94%	94%
S-Bahn auf ATB	70%	93%	92%	58%	67%	71%

Abbildung 8

In Abbildung 9 ist deutlich zu erkennen, dass die Anschlussqualität von der S-Bahn auf die Ammertalbahn mit der Pünktlichkeit der S-Bahn zusammenhängt:

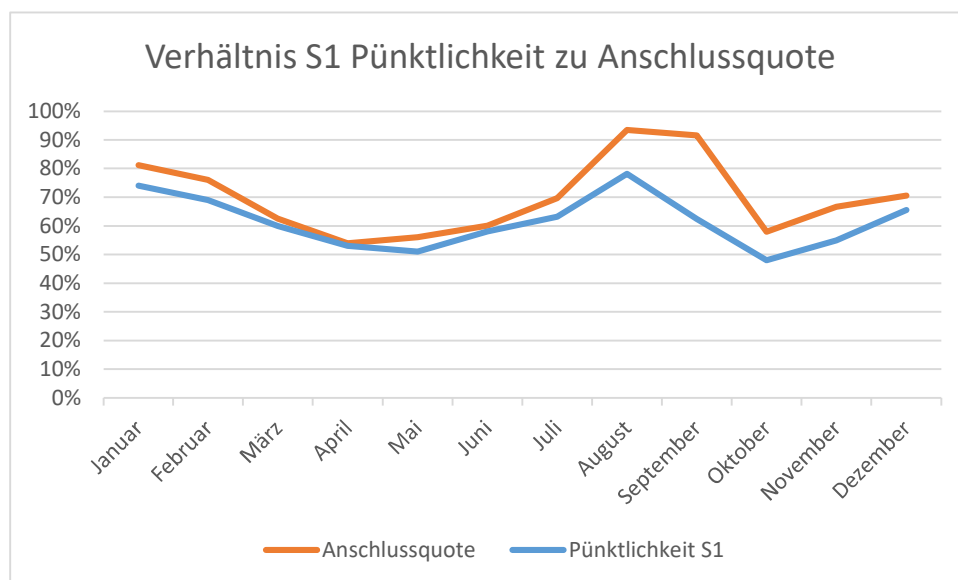


Abbildung 9

d) Bwegt-Qualitätsranking – Aufsteiger des Jahres!

Die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (nvbw) veröffentlicht regelmäßig im Auftrag des Verkehrsministeriums ein Qualitätsranking für den Schienenpersonennahverkehr im Land, in dem alle 35 Verkehrsnetze bewertet werden. Die Gesamtwertung zeigt, dass die Qualität im Schienenpersonennahverkehr auch weiterhin eine Herausforderung bleibt. Beeinflusst durch das sehr hohe Baustellengeschehen, den Personalmangel in der gesamten Branche – bei Triebfahrzeugführern, Werkstatt- und Stellwerkspersonal sowie Herausforderungen bei der Fahrzeuginstandhaltung.

Die Ammertalbahn als Teilabschnitt des Netz 18 ist dabei der „Aufsteiger des Jahres 2025“ im Qualitätsranking. Dies ist auf die Umstellung des Betriebsprogramms auf Inselbetrieb zurückzuführen. In der Gesamtwertung konnte die Ammertalbahn sich von Platz 26 im 2. Halbjahr 2024 auf den 11. Platz im ersten Halbjahr 2025 verbessern. Bei der Anknüpfungspünktlichkeit wird diese Steigerung noch übertroffen. Hier rangiert die Ammertalbahn auf Platz 3.

Das komplette Qualitätsranking ist auf der bwegt-Homepage verfügbar.