

## Tagesordnungspunkt

Weiterentwicklung Betriebsprogramm

## Beschlussantrag

Die Verbandsversammlung nimmt den dargestellten Sachverhalt zur Kenntnis und stimmt der Fortführung des Betriebsprogramms „Inselbetrieb“ im Fahrplanjahr 2027 vorbehaltlich der Zustimmung des Landes zu.

## Sachverhalt

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025 verkehrt die Ammertalbahnhof im Inselbetrieb zwischen Tübingen und Herrenberg und der Halbstundentakt im Ermstal konnte aufgenommen werden. Da der Inselbetrieb gegenüber dem ursprünglich ausgeschriebenen Durchbindungskonzept von Herrenberg bis Bad Urach einen Mehrbedarf an Ressourcen hervorruft, der zuvor durch die freien Kapazitäten auf dem Abschnitt der Ermstalbahn aufgefangen werden konnte, mussten jedoch vorübergehende Leistungsreduzierungen der Grundtakte zwischen Tübingen und Herrenberg sowie der Einsatz der heißen Reserve im Fahrgastbetrieb kurzfristig zur Kompensation vorgenommen werden (vgl. ZÖA DS Nr. 13/2025).

Zwischenzeitlich wurde in Abstimmung zwischen der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (nvbw), dem Verkehrsunternehmen DB Regio und dem ZÖA das Betriebsprogramm weiterentwickelt.

### Betriebsprogrammstudie

Zur Prüfung des Betriebsprogramms auf der Ammertalbahnhof und ggfs. Wiedereinführung eines Durchbindungskonzepts, wurde eine Betriebsprogrammstudie durchgeführt. Hierfür wurden insbesondere die Rahmenbedingungen, die maßgeblich Einfluss auf die Betriebsqualität im Streckenabschnitt Tübingen – Reutlingen – Metzingen des Netz 18 haben, bewertet. Der Betriebsprogrammstudie wurde für die Zeitscheibe Fahrplanjahr 2027 die Inbetriebnahme des Hauptbahnhofs Stuttgart (S21) zum Dezember 2026 unterstellt, ebenso wie die teilweise Fertigstellung von Baumaßnahmen für das Projekt Regional-Stadtbahn an der Neckar-Alb-Bahn.

Die zuletzt für Dezember 2026 geplante Inbetriebnahme des Hauptbahnhofs Stuttgart (S21) wurde von der Deutschen Bahn im November 2025 abgesagt, ein neuer Zeitplan soll im Sommer 2026 vorgelegt werden. Pressemitteilungen zufolge wird eine Inbetriebnahme jedoch nicht vor 2029 erfolgen. Weiter finden nach dem aktuellen Zeitplan u.a. für das Projekt Regional-Stadtbahn Neckar-Alb zahlreiche Baumaßnahmen, die Streckensperrungen und Beeinträchtigungen mit sich bringen, nun auch in den Jahren 2026

und 2027 auf der Neckar-Alb-Bahn statt. Die Züge des Netz 18 sind zwischen den aus Stuttgart kommenden Taktlagen der MEX-Züge ohne zeitliche Spielräume eingegrenzt. Aktuell sind die Auswirkungen in der morgendlichen Hauptverkehrszeit zu spüren. Die insbesondere für den Schülerverkehr wichtige Verbindung um 07:13 Uhr ab Entringen Richtung Tübingen wird aus einem Umlauf, der aus Bad Urach kommt, produziert und ist verhältnismäßig öfter von Verspätungen bzw. Ausfällen betroffen. Im weiterentwickelten Betriebsprogramm wird vorgesehen, diese Verbindung ebenfalls im Inselbetrieb, d.h. aus einem vorherigen Umlauf aus dem Ammertal zu produzieren. Aufgrund der beschriebenen Rahmenbedingungen kann nicht mit einer kurzfristigen Stabilisierung des Betriebs auf der Neckar-Alb-Bahn, d.h. mit entspannten Taktlagen oder Reduzierung von Verspätungen gerechnet werden.

Die Wechselwirkungen zwischen Inselbetrieb und Durchbindungskonzept auf den Verschleiss von Rad- und Schienen sind noch Gegenstand der Untersuchungen und Simulationen des vom ZÖA beauftragten KIT in Kooperation mit DB Systemtechnik. Derzeit wird nicht davon ausgegangen, dass ein Durchbindungskonzept deutliche Auswirkungen im positiven Sinne erbringen kann und somit in der Verschleissproblematik keinen Vorteil bringt (vgl ZÖA DS Nr. 02/2026).

Bezüglich des von DB Regio angekündigten, erhöhten Ressourcenbedarfs für den Inselbetrieb führt die nvbw aktuell eine finanzielle Bewertung gemäß den Regelungen im Verkehrsvertrag zur Verifizierung des Mehrbedarfs des gegenüber dem ursprünglich ausgeschriebenem Durchbindungskonzept geänderten Betriebskonzepts mit Inselbetrieb auf der Ammertalbahn durch.

### Heiße Reserve

Für das gesamte Netz 18 stehen insgesamt 14 Fahrzeuge zur Verfügung. Hiervon werden im Inselbetrieb 9 Fahrzeuge im Fahrgastbetrieb für das gesamte Netz 18 benötigt, das Durchbindungskonzept sieht hier 8 Fahrzeuge vor. Der Mehrbedarf kann durch den Einsatz der heißen Reserve im Fahrgastbetrieb kompensiert werden. Aus Sicht der nvbw stellt die Auflösung der heißen Reserve keine Verknappung der Betriebsreserve dar, da diese genauso wie ein Fahrzeug im Fahrgastbetrieb betriebsbereit vorzuhalten ist und damit einen Umlauf tag abbildet. Daher wird die Anmietung eines zusätzlichen Reservefahrzeugs durch DB Regio zum Dezember 2026, welches jährliche Kosten von ca 0,5 Millionen Euro verursacht, die von Land und ZÖA zu finanzieren wären, derzeit verworfen. Jedoch führt der Einsatz der heißen Reserve im Fahrgastbetrieb bei gleichzeitigem Auftreten mehrerer Fahrzeugstörungen früher zum Ausfall von Leistungen. Die Inbetriebnahme der aktuell im Bau befindlichen Werkstatt in Tübingen könnte durch den Wegfall von Überführungsfahrten in die Werkstatt in Ulm zur Entspannung der Fahrzeugverfügbarkeit beitragen, jedoch beträgt die Bauzeit noch ca. 2-3 Jahre.

Derzeit setzt DB Regio bei hohem Schadstand der ET440 daher vereinzelt Dieseltriebwagen der Baureihe VT612 im Ammertal ein. Diese können allerdings aufgrund der außerhalb des zulässigen Normbereichs liegenden Spaltabstände zwischen Fahrzeug und Bahnsteigkante am Haltepunkt Zwerchweg nicht halten.

### Weiteres Vorgehen

Vorbehaltlich der finanziellen Bewertung des Mehrbedarfs durch die nvbw wurden zum 02.03.2026 die seit Fahrplanwechsel im Dezember 2025 ausgelegten Grundtakte (6 Fahrten zwischen Tübingen und Herrenberg) wieder in den Fahrplan aufgenommen. Der Mehrbedarf wird entsprechend der Finanzierungsvereinbarung zwischen Land und ZÖA aufgeteilt.

Aufgrund des bisherigen Erfolgs des Inselbetriebs und der beschriebenen Rahmenbedingungen besteht zwischen nvbw, DB Regio und ZÖA Einigkeit, dass das aktuelle Betriebsprogramm weiter gefahren und für das Fahrplanjahr 2027 bestellt werden soll. Die Zustimmung des Landes steht unter dem Vorbehalt des Ergebnisses der finanziellen Bewertung.

Die Verbandsverwaltung schlägt daher vor, der Fortführung des Betriebsprogramms „Inselbetrieb“ im Fahrplanjahr 2027 vorbehaltlich der Zustimmung des Landes zur Finanzierung des Mehrbedarfs zuzustimmen.

### Betriebsqualität Januar 2026

Nachdem das Jahr 2025 mit einer guten Betriebsqualität beendet werden konnte, kam es ab dem 07. Januar 2026 zu Zugausfällen, insbesondere in den Hauptverkehrszeiten bedingt durch mangelnde Fahrzeugverfügbarkeit bei DB Regio. Hintergrund hierfür war die durch den Stellwerkneubau in Ulm erschwerte Werkstattzuführung sowie die zeitgleich stattfindenden Modernisierungsarbeiten in der Werkstatt selbst. Hinzu kam ein höheres Aufkommen an kältebedingten Störungen, weshalb vier Fahrzeuge zum Schulbeginn am 07.01.2026 nicht einsatzbereit waren.

Durch DB Regio wurden zusätzliche Werkstattkapazitäten im Werk München hinzugenommen und die mobile Instandhaltung in Tübingen an den Fahrzeugen ausgeweitet. Für die ausfallenden Zugleistungen wurde ein Busnotverkehr eingerichtet und durch den ZÖA zusätzliche Bereitschaftsbusse und ein Koordinator eingesetzt, die vorsorglich bis zur Stabilisierung der Fahrzeugkapazität vorgehalten wurden.

Initiiert durch den ZÖA fand Mitte Februar ein Krisengespräch der Leitungsebene zwischen DB Regio, Verkehrsministerium, nvbw und ZÖA statt in dem insbesondere die Themen Betriebsqualität und zukünftiges Betriebsprogramm, Fahrzeugverfügbarkeit, Qualitätssicherung und Zusammenarbeit besprochen wurden.

Neben den bereits ausgeführten Inhalten zu Betriebsqualität, Betriebsprogramm und Fahrzeugverfügbarkeit wurde vereinbart, dass der ZÖA in die regelmäßig zwischen nvbw, Land und DB Regio stattfindenden Austauschtermine involviert wird, um seine Belange einbringen zu können und Informationen die Verkehre im Netz 18 betreffend aus erster Hand zu erhalten. Da Störungen im Fahrgastbetrieb beim ZÖA am frühesten erkannt werden, hat die nvbw gegenüber dem ZÖA einen Ansprechpartner benannt, der zur Problemlösung involviert und aktiv an der Störungsbeseitigung mitarbeiten wird. Für die noch offenen Themen, insbesondere die Abwicklung der Schlussrechnungen des Verkehrsvertrags von 2022-2025 hat die nvbw bis Mitte März die Vorlage eines Zeitplans zugesagt.

## **Finanzierung**

Für die Fortführung des Betriebsprogramms Inselbetrieb wie dargestellt wird gegenüber dem Ausschreibungsfahrplan ein finanzieller Mehrbedarf im mittleren 6-stelligen Bereich erwartet, der durch Einsparung der Abbestellung der Zwischentakte reduziert wird. Der Restbetrag wird gemäß Finanzierungsvereinbarung anteilig von Land und ZÖA finanziert, sodass letztendlich mit einer jährlichen Belastung des ZÖA im oberen, 5-stelligen Bereich zu rechnen ist.

Dies wirkt sich unmittelbar auf die Kostenumlage aus und wird im Rahmen der Wirtschaftsplanung jährlich im Erfolgsplan eingestellt. Die Umstellung des Betriebsprogramms auf das ursprüngliche Durchbindungskonzept und damit einhergehend

der Entfall des finanziellen Mehrbedarfs ist jeweils zum Fahrplanwechsel im Dezember mit Vorlauf von ca 10 Monaten möglich.