Verbandsversammlung vom 11.07.2025
ZÖA Drucksache Nr. 06/2025
Anlage: -
Öffentlich

Ammertalbahn

Tagesordnungspunkt

Sachstandsbericht Betriebsqualität

Beschlussantrag

Die Verbandsversammlung nimmt die nachfolgend dargestellten Sachverhalte zur Kenntnis.

Sachverhalt

Vor dem Hintergrund anhaltender Störungen der Betriebsqualität durch eingeschleppte Verspätungen von der Neckar-Alb-Bahn wurde die Verbandsverwaltung durch die Verbandsversammlung in der Sitzung vom 08.03.2024 ermächtigt, vorbehaltlich der finalen Prüfung und Zustimmung des Landes das Betriebskonzept der Ammertalbahn auf Inselverkehr umzustellen (vgl. ZÖA DS Nr. 03/2024). Seit dem Fahrplanwechsel am 15.12.2024 wird dieses Betriebskonzept nun praktiziert.

Rückblick Betriebsqualität 1. Fahrplanhalbjahr 2025

a) Auswertung Zugausfälle

Nachfolgend dargestellt werden die Zugausfälle pro Kalenderwoche (KW) und 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 sehr 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.

	EIU ZÖA	RSNBA SI GmbH	DB InfraGO	EVU	Dritte	Gesamt
	K1	K2	K3	K4	K5	
Netz 18	**0,05%**	**0,00%**	**0,17%**	**1,20%**	**0,39%**	**1,82%**
ATB 2024	**0,23%**	**24,96%***	**0,39%**	**3,55%**	**1,85%**	**6,03%**
ATB 2025	**0,05%**	**0,00%**	**0,06%**	**1,12%**	**0,16%**	**1,39%**

Abbildung 1

*) nicht in Gesamtberechnung eingerechnet.

Beim direkten Vergleich des Fahrplanjahres 2024 (Dezember 2023 bis Dezember 2024) mit dem ersten Fahrplanhalbjahr 2025 (ab 15.12.2024) lässt sich ein deutlicher Rückgang der ausgefallenen Zugkilometer in allen Kategorien feststellen.
Insbesondere ist es der RSBNA SI GmbH gelungen, einen ausreichend dimensionierten Personalstamm an Fahrdienstleitern zu gewinnen und auszubilden, sodass seit dem Fahrplanwechsel am 15.12.2024 keine Zugleistung mehr aufgrund eines nicht besetzten Stellwerkes ausgefallen 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 weitere Triebwagen (ET442) angemietet. Diese kamen bisher regelmäßig auf der Ammertalbahn zum Einsatz.

Bei den durch Störungen an der Infrastruktur der Ammertalbahn verursachten Ausfällen ist ebenfalls ein deutlicher Rückgang zu verzeichnen, wenngleich die Ausfälle im Jahr 2024 auch schon auf einem sehr niedrigen Niveau lagen. Seit Fahrplanwechsel im Dezember sind lediglich 154 Zugkilometer von planmäßig 304.620 Zugkilometern ausgefallen. Diese Ausfälle unterteilen sich in 63% Weichenstörungen und 38% Bahnübergangsstörungen.

In der nachfolgenden Abbildung 2 werden die ausgefallenen Zugkilometer auf der Ammertalbahn gegenüber den zu fahrenden Soll-Kilometern ins Verhältnis gesetzt.

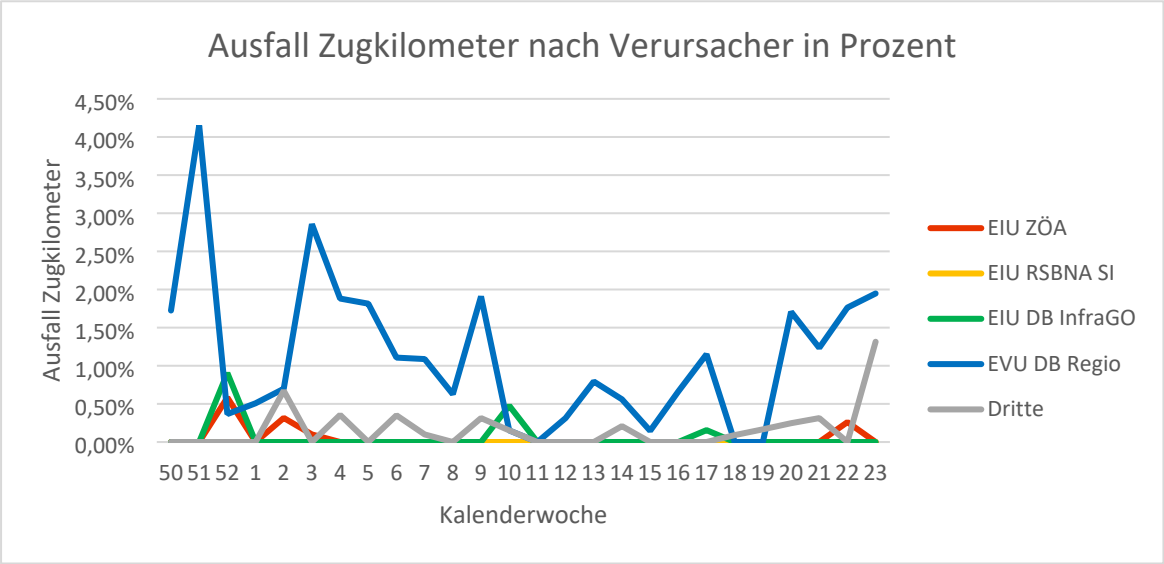

Abbildung 2

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 seit 15.12.2024 alle Züge die Messtellen Tübingen-West und Entringen mit folgender durchschnittlicher Verspätung:

Abfahrtsverspätung	Fahrtrichtung Herrenberg	Fahrtrichtung Tübingen
Tübingen-West 2024	*2:16*	*1:36*
Tübingen-West 2025	**1:05**	**1:39**
Entringen 2024	*2:24*	*0:47*
Entringen 2025	**1:04**	**0:53**

Abbildung 3

Im Gesamtdurchschnitt erreichten seit 15.12.2024 alle Züge die Messtellen Herrenberg mit folgender durchschnittlicher Verspätung:

Ankunfts- /Abfahrtsverspätung	an Herrenberg	ab Herrenberg
Herrenberg 2025	- 00:05	1:15
Vorjahreswerte:	*1:30*	*1:58*

Abbildung 4

Seit Einführung des Inselbetriebes ist eine sehr deutliche Erhöhung der Pünktlichkeit, insbesondere in Fahrtrichtung Herrenberg, zu verzeichnen. Da die Züge in den allermeisten Fällen in Tübingen Hbf beginnen, wird keine Verspätung von der Neckar-Alb-Bahn

eingeschleppt. Trotz der bis zu drei Zugkreuzungen zwischen Tübingen-West und Entringen erreichen die Züge den Bahnhof Herrenberg im Gesamtdurchschnitt 5 Sekunden vor Plan. Dadurch wird das angestrebte Ziel, den Anschluss auf die S-Bahn zu verbessern, vollumfänglich erreicht.

In Fahrtrichtung Tübingen werden die positiven Effekte des Inselbetriebes weiterhin durch die Ankunftspünktlichkeit der S-Bahn in Herrenberg, die nach wie vor auf einem sehr 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 je Kalenderwoche dargestellt. Der Zielwert von 90% wurde bisher in allen Monaten erreicht. Lediglich in der ersten Juniwoche wurde der Zielwert leicht unterschritten, was in erster Linie an der Abfahrtsverspätung in Herrenberg aufgrund der Anschlussaufnahme aus der S-Bahn liegt.

Im gesamten Erhebungszeitraum liegt die Pünktlichkeit über alle Messstellen hinweg bei 92,77%.

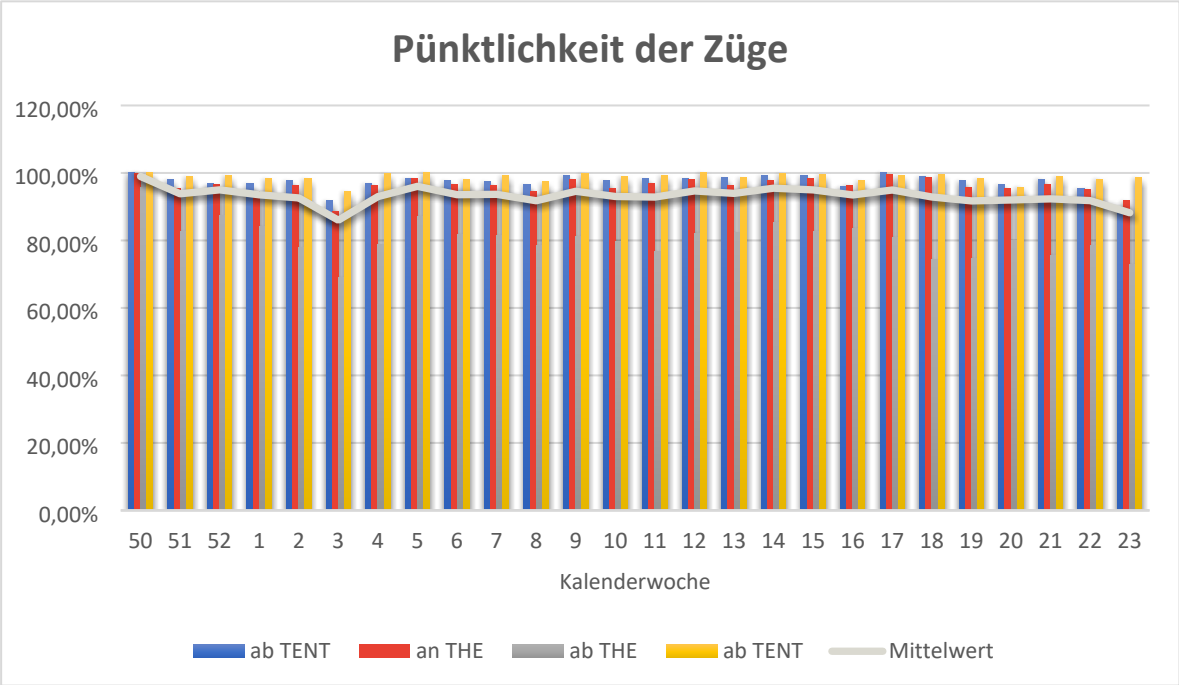

Abbildung 5

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.

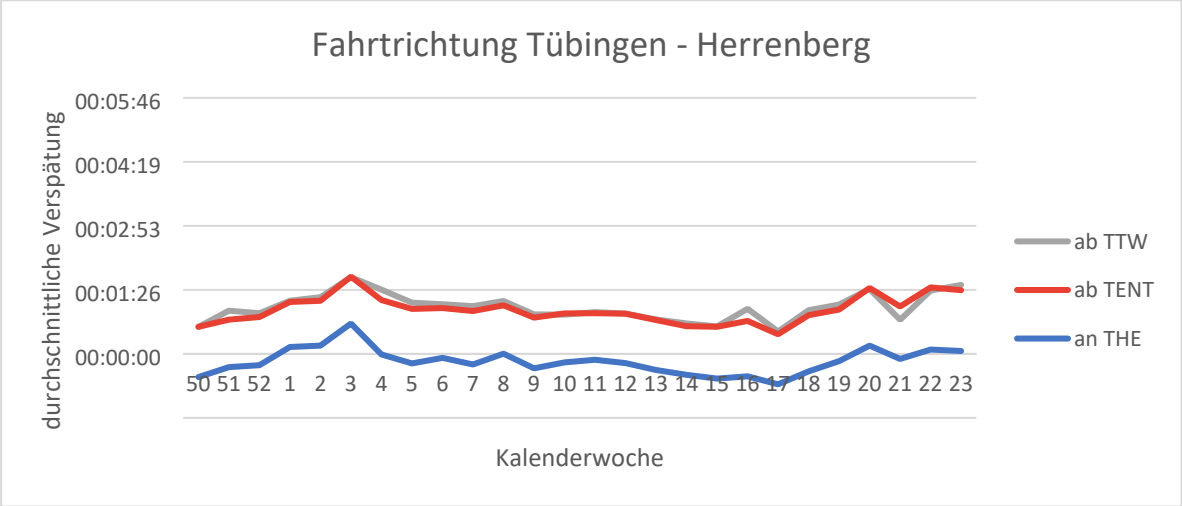

Abbildung 6

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

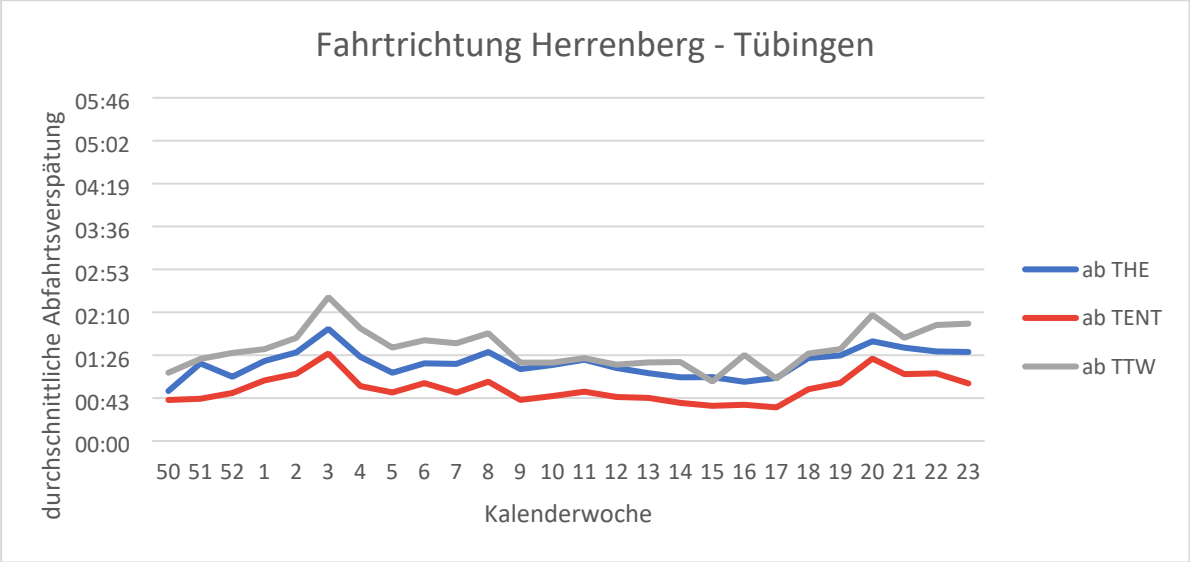

Abbildung 7

Die durchschnittliche Abfahrtsverspätung in Tübingen-West betrug im bisherigen Erhebungszeitraum 1:39 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 1:15 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 weißt keine Verschlechterung auf. Demnach spielt das Fahrgastaufkommen in Verbindung mit Zuglänge und Türanzahl eine untergeordnete Rolle.

c) Anschlusserreichung S-Bahn Herrenberg

Die Anschlusserreichung 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 als gesichert, wenn zwischen der tatsächlichen Ankunft der S-Bahn und tatsächlichen Abfahrt der Ammertalbahn 2 Minuten liegen.

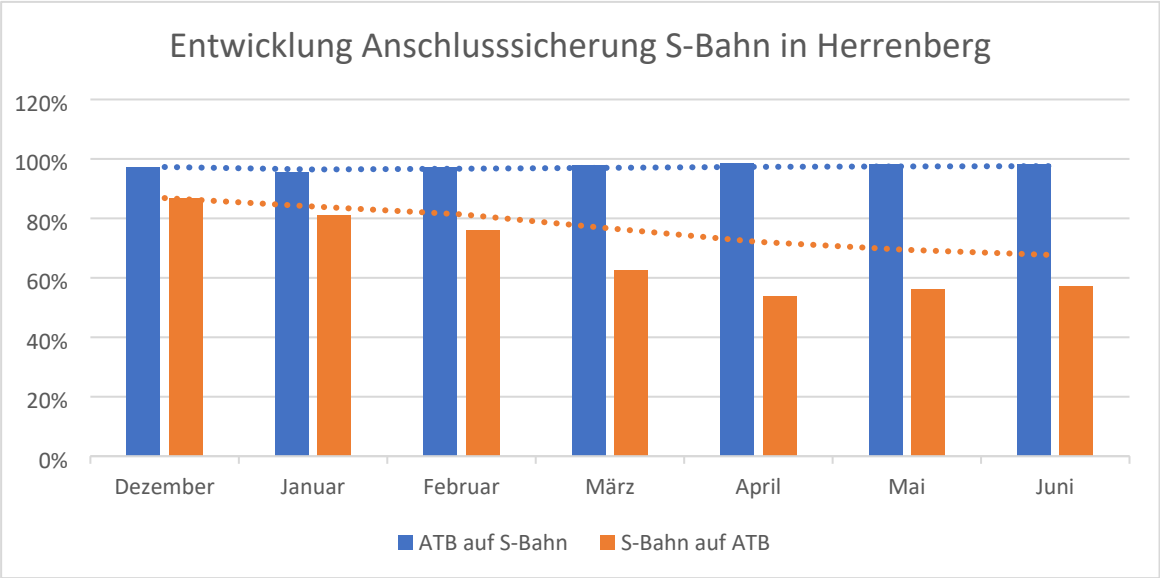

Abbildung 8

Die Anschlusserreichung der S-Bahn in Herrenberg beträgt im Erhebungszeitraum ab 15.12.2024 durchschnittlich 98% (vgl. +24% zum Vorjahr).
Unter Anwendung der Wartezeitregelung erreichten etwa 68% der Reisenden, die von der S-Bahn kommen, noch den Zug ins Ammertal (vgl. -10% zum Vorjahr).
Im Rahmen dieser Wartezeitregelung kann anhand von Echtzeitankunftsdaten der S-Bahn die Abfahrt der Ammertalbahn zur Anschlusssicherung 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.
Nicht vermeiden lässt sich, dass bei der tatsächlichen Ankunftszeitermittlung der S-Bahn nur minutengenaue Angaben abgerufen werden können. Dies widerspricht in einigen Fällen der tatsächlichen, sekundengenauen Ankunftszeit und kann zu einer Unterschreitung der definierten Übergangszeit von 2 Minuten führen.
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 darüberhinausgehende Verzögerung hätte massive Auswirkungen auf den Gesamtfahrplan und insbesondere eine Verschlechterung der Anschlusssituation in der Gegenrichtung zur Folge.
Die Anschlusssicherung im Rahmen der Wartezeitregelung wird seit Fahrplanwechsel 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 8 Anschlüsse pro Tag zusätzlich erreicht werden konnten. 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%

Abbildung 9

d) Durchgeführte Instandhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen 2025:

In den Pfingstferien 2025 war die Ammertalbahn zwei Wochen für Instandhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen gesperrt. Der Betrieb wurde mit Schienenersatzverkehr abgewickelt.

Überblick über die durchgeführten Maßnahmen:

- Inspektion Oberleitung im Schloßbergtunnel
- Mängelbeseitigung an der Oberleitung aus Abnahme nach dem Bau
- Erneuerung der Technik der Bahnübergänge Europastraße und Uhlandstraße in Tübingen
- Erneuerung Ausfahrsignal Gleis 13 Tübingen Hbf, Anpassungen am Stellwerk Tübingen Hbf, Anbau eines Zusatzanzeigers am Vorsignal des Einfahrsignals von Tübingen
- Vegetationsarbeiten entlang der Gesamtstrecke, teilweise auch mit Zweiwegebagger, um die Fahrbahn und die Oberleitungsanlage frei zu halten
- Erneuerung der Fahrbahn am Bahnübergang km 13,8 bei der Schuppenanlage Altingen
- Beseitigung einer Schlammstelle zwischen Pfäffingen und Entringen auf 300m
- Vegetationskontrolle mittels Spritzzug
- Austausch einzelner Holzschwellen in den Bahnhöfen Tübingen-West und Pfäffingen an den Weichen
- Austausch der Holzschwellen auf der Ammerkanal-Brücke beim Bahnübergang Schwärzloch

Im Frühjahr 2025 konnte am ESTW der Ammertalbahn in Zusammenarbeit mit der Herstellerfirma Stadler eine Änderung der Fahrstraßenprüfung an der Überleitstelle Hardtwald auf den Zuglenkrechner aufgespielt werden, sodass nun der Bahnübergang in km 12,6 am Ende des Hardtwaldes für beide Zugfahrten in beiden Fahrtrichtungen geschlossen bleibt. Bisher haben sich die Schranken nach Überfahrt des Zuges aus Herrenberg geöffnet und wieder neu geschlossen, bevor der Zug in Richtung Herrenberg den Bahnübergang befahren konnte. Durch die Umprogrammierung kann ein Fahrtzeitgewinn von ca 30 Sekunden für die Züge in Richtung Herrenberg erzielt werden, wenn die Zugbegegnung in der Nähe des Hardtwaldes erfolgt.

e) Echtzeitbeauskunftung der Zugfahrten

Das Thema Beauskunftung der Züge in Echtzeit beschäftigt die Verbandsverwaltung nach wie vor.

Die im Verkehrsvertrag Netz 18 vom EVU DB Regio festgelegte Erhebung von fahrzeuggenerierten Echtzeitdaten ist kurz vor der Fertigstellung und kann zeitnah produktiv gehen, sodass hier eine Verbesserung der Beauskunftung der Züge in Echtzeit über die Systeme der DB und der nachgelagerten Systeme wie z.B. der elektronsichen Fahrplanauskunft BW erfolgen wird.

Die vom elektronischen Stellwerk der Ammertalbahn erzeugten und über eine Schnittstelle an den VVS bereitgestellten Echtzeitdaten werden inzwischen zuverlässig geliefert.

Im System zwischen Datendrehscheibe des VVS und den Anzeigern an den Bahnsteigen gibt es derzeit noch Verzögerungen in der Datenverarbeitung, sodass vereinzelt Verspätungen von etwa 2 Minuten angezeigt werden, obwohl die Züge pünktlich verkehren.

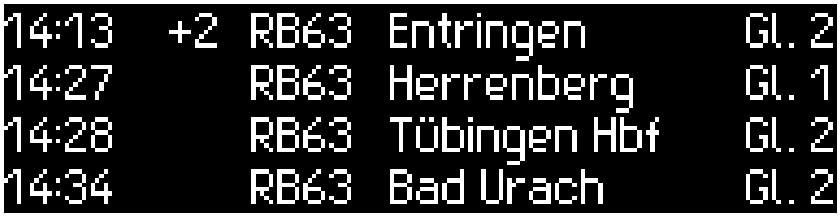

Abbildung 10

Die Verbandsverwaltung arbeitet weiterhin daran, die Informationsqualität zu verbessern.

f) Haltepunkt Herrenberg-Zwerchweg

Der Haltepunkt Herrenberg-Zwerchweg wird ab dem 22.06.2025 wieder als Bedarfshalt bedient, nachdem er seit Dezember 2022 vorübergehend zur Betriebsstabilisierung aus dem Fahrplan gestrichen wurde. Die Nachrüstung der Stammfahrzeuge mit Haltewunschtaster ist vollständig abgeschlossen.

<u>Ausblick Sommerferien</u>

Aufgrund einer Totalsperrung auf der Neckar-Alb-Bahn zwischen Tübingen und Reutlingen vom 04.08. bis 26.08.2025 sind die Elektrotriebwagen von ihrer Werkstattanbindung nach Ulm abgeschnitten.
In Abstimmung mit DB Regio und der nvbw wird in dieser Zeit folgendes Ersatzkonzept auf der Ammertalbahn realisiert:

- Die Grundtaktzüge verkehren mit den gewohnten Elektrotriebwagen Baureihe 440 aus dem Netz 18
- Die Zwischentakt Züge Tübingen – Entringen entfallen ersatzlos
- In den Nächten an den Wochenenden verschieben sich die Fahrzeiten geringfügig, sodass der Umlauf mit einem Fahrzeug gefahren werden kann

Voraussichtlich zwei Mal pro Woche werden Schleppfahrten mit Diesellokomotiven zwischen Tübingen und Horb gefahren, um die ET440 in die Werkstatt nach Ulm überführen zu können.
Neben der Ausweichroute über das Ammertal nach Stuttgart wurden durch die NVBW auch Direktbusse von Reutlingen und Tübingen nach Stuttgart bestellt, sodass nicht der gesamte Verkehr Richtung Stuttgart über die Ammertalbahn läuft.