

20 Jahre AmmertalBahn am 1. August 2019: Trotz aller Schwierigkeiten ein Erfolgsmodell

Die AmmertalBahn verbindet die Universitätsstadt Tübingen mit der Stadt Herrenberg. Am 1. August 2019 feiert die “neue” – (reaktivierte) AmmertalBahn ihr 20jähriges Bestehen. Für die Infrastruktur zeichnet der Zweckverband ÖPNV im Ammertal (ZÖA) verantwortlich, mit dem Betrieb ist die RAB beauftragt. In diesen 20 Jahren ist die Nachfrage stetig angestiegen – ein Beleg für die Bedeutung dieser wichtigen Verbindung.

Vieles konnte in dieser Zeit erreicht und verbessert werden. Allerdings ist die Entwicklung auch von Problemen und Schwierigkeiten geprägt, die für die Beteiligten große Herausforderungen mit sich bringen. Diese rühren einerseits von den im Zusammenhang mit der Elektrifizierung umzusetzenden Baumaßnahmen, andererseits aber auch von technischen und personellen Problemen. Denn auch die Bahnbranche ist mit einem großen Fachkräftemangel konfrontiert.

Streckenkapazität reicht für die erreichten Fahrgastzahlen längst nicht mehr aus

Die technischen Probleme stehen im direkten Zusammenhang mit einer längst nicht mehr ausreichenden Streckenkapazität.

Im Lauf der Jahren wurden der Fahrplan und die Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge häufig angepasst, um der stetig steigenden Nachfrage gerecht zu werden: Waren es zunächst rund 5.000 Fahrgäste, so nutzen heute fast 9.000 Fahrgäste täglich die AmmertalBahn.

Der ambitionierte Fahrplan mit festen Anschlüssen in Tübingen und in Herrenberg kann nur gefahren werden, weil auf der Strecke die spurtstärksten Fahrzeuge eingesetzt werden, die verfügbar sind. Diese Fahrzeuge sind nun seit über 20 Jahren im Einsatz und erreichen bald das Ende ihrer Nutzungsdauer. Andere Dieselfahrzeuge mit vergleichbaren Leistungswerten sind auf dem Markt nicht erhältlich. Der Verkehrsbetrieb auf der Ammertalbahn litt vor allem im Jahr 2018 stark unter verschiedenen technischen Problemen der Fahrzeuge, so dass viel zu häufig weniger als die bestellten Fahrzeuge eingesetzt werden konnten und manche Züge sogar ganz ausfielen.

Durch die Eingleisigkeit der Strecke können bei Verspätungen immer wieder Anschlüsse nicht erreicht werden, denn jede Verspätung überträgt sich auf den Gegenzug.

Elektrifizierung – Projekt Regionalstadtbahn – Ausblick ab Ende 2022

Die Ammertalbahn ist Teil des Moduls 1 (Tübingen - Bad Urach) der Regionalstadtbahn Neckar-Alb, das ab 2022 mit elektrischen Fahrzeugen in Betrieb gehen soll. Um für die zukünftigen Anforderungen vorbereitet zu sein, werden an der Ammertalbahn zwei Doppelspurinseln gebaut, die bei der Begegnung von zwei Zügen in einer "fliegenden Kreuzung" das Übertragen von Verspätungen auf den Gegenzug verhindern.

Das Projekt Regionalstadtbahn, für das die Bauarbeiten in diesem Jahr begonnen haben, eröffnet dem Zweckverband die Möglichkeit, die Zukunftsentwicklung eingebettet in ein Gesamtkonzept, das bis zu 60% der förderfähigen Kosten vom Bund und zu 20% vom Land gefördert wird, umzusetzen.

Dieses Konzept sieht vor, dass alle Zulaufstrecken auf die Städte Tübingen und Reutlingen elektrifiziert werden und die Fahrten in die Innenstädte durchgebunden werden. Dazu müssen Zweisystemfahrzeuge eingesetzt werden, die auf der freien Strecke als Vollbahnfahrzeug und in der Stadt als Straßenbahn unterwegs sein werden.

Erst Ende 2022 wird die Elektrifizierung der Strecke abgeschlossen sein. Damit werden viele der genannten Probleme beseitigt werden, weil dann neue Elektrotriebfahrzeuge eingesetzt werden können.

Allerdings gibt es keine 100%ige Erfolgsgarantie, denn es hängt auch von den Anschlusszügen ab, ob sie erreicht werden.

Ein Beispiel: Als der Zweckverband vor einigen Jahren 4,5 Mio. € in die neue Leit- und Sicherungstechnik investierte und damit die Fahrtzeit im Minutenbereich verkürzen konnte, verschob der Verband Region Stuttgart bei der S-Bahn die Fahrlage um eine Minute und machte so die Bemühungen des ZÖA wieder zunichte.

Übergangszeit bis Ende 2022

Im Zuge der bereits angelaufenen Bauarbeiten für die Regionalstadtbahn muss die Strecke leider mehrfach gesperrt werden. Es ist vorgesehen, einen Schienenersatzverkehr einzurichten.

Bis zum 11. August wird die komplette Strecke voll gesperrt sein. Es gibt einen Schnellbusfahrplan über Entringen wie im Jahr 2018 sowie einen Regionalbusfahrplan mit neuen Busanschlüssen in Pfäffingen und Entringen und eigenem Takt am Wochenende.

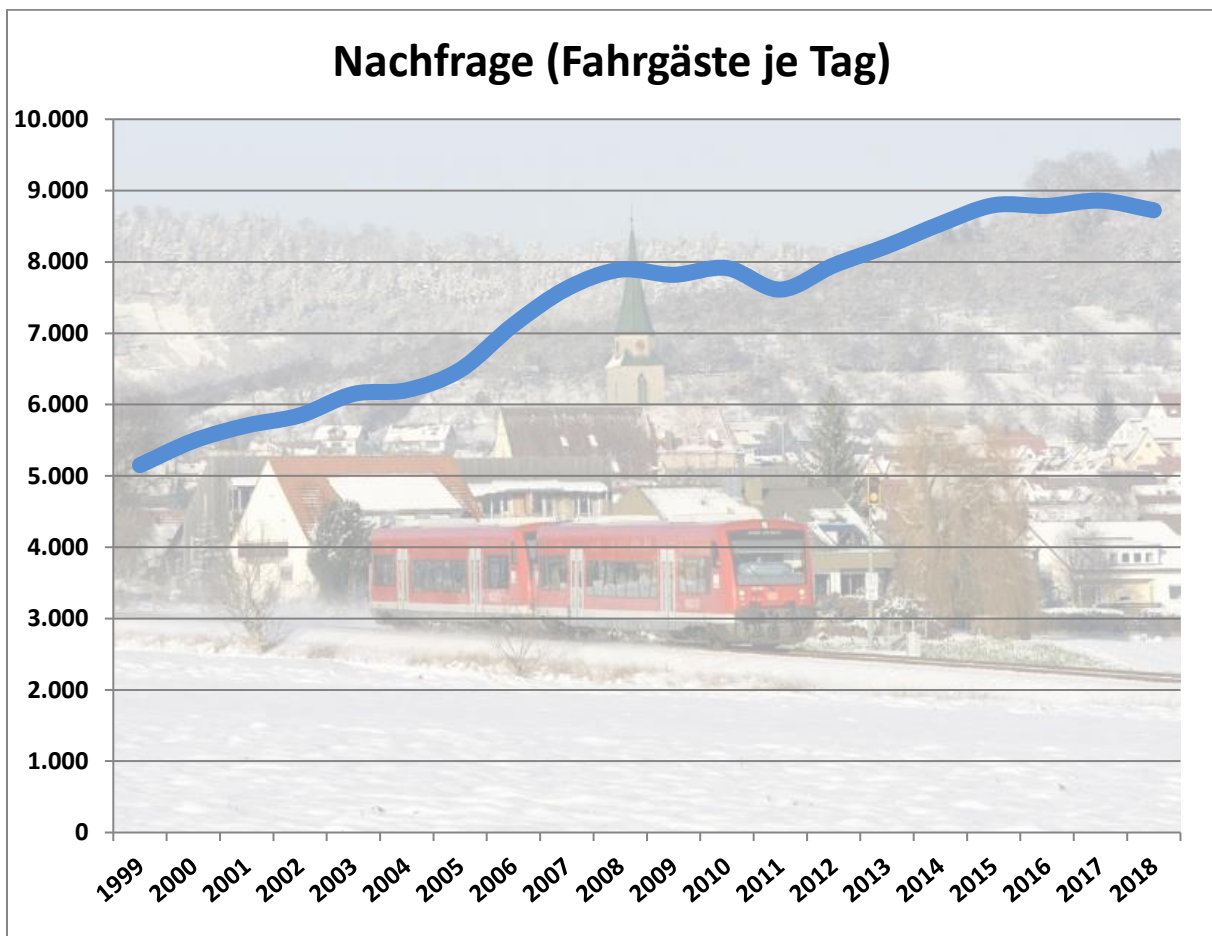
Vom 11.08.2019 – 10.09.2019 besteht zwischen Entringen und Herrenberg kein Zugverkehr. (Schnellbusfahrplan Mo-Fr und Wochenende Tübingen-Herrenberg über Entringen).

Vom 11.09.2019 - 03.11.2019 besteht kein Zugverkehr zwischen Entringen und Altingen. Zwischen Altingen und Herrenberg wird ein Zugpendelverkehr eingerichtet.

Auch wenn versucht wird, die Bauarbeiten überwiegend in der Ferienzeit durchzuführen, gelingt dies nicht immer. Wegen der Baustelle im Hartwald muss zwischen den Sommerferien und den Herbstferien der Streckenabschnitt Entringen – Altingen gesperrt werden. So wird es ab Mitte September 2019 bis zu den Herbstferien einen losgelösten Fahrplan zwischen Tübingen und Entringen und zwischen Altingen und Herrenberg geben, um die SEV-Strecken möglichst kurz zu halten. In dieser Zeit werden drei Züge eingesetzt, die einem speziell auf die Schulzeiten an der neuen Gemeinschaftsschule Ammerbuch abgestimmten Fahrplan folgen.

Mit diesen Maßnahmen soll versucht werden, den Betrieb für die Übergangszeit weitgehend zu gewährleisten. Störungsfreiheit wird es allerdings aus den genannten Gründen nicht geben können. Wir danken allen Nutzerinnen und Nutzern für ihre Geduld und ihr Verständnis und würden uns freuen, wenn Sie uns und der Ammertalbahn auch in dieser schwierigen Zeit gewogen bleiben!“

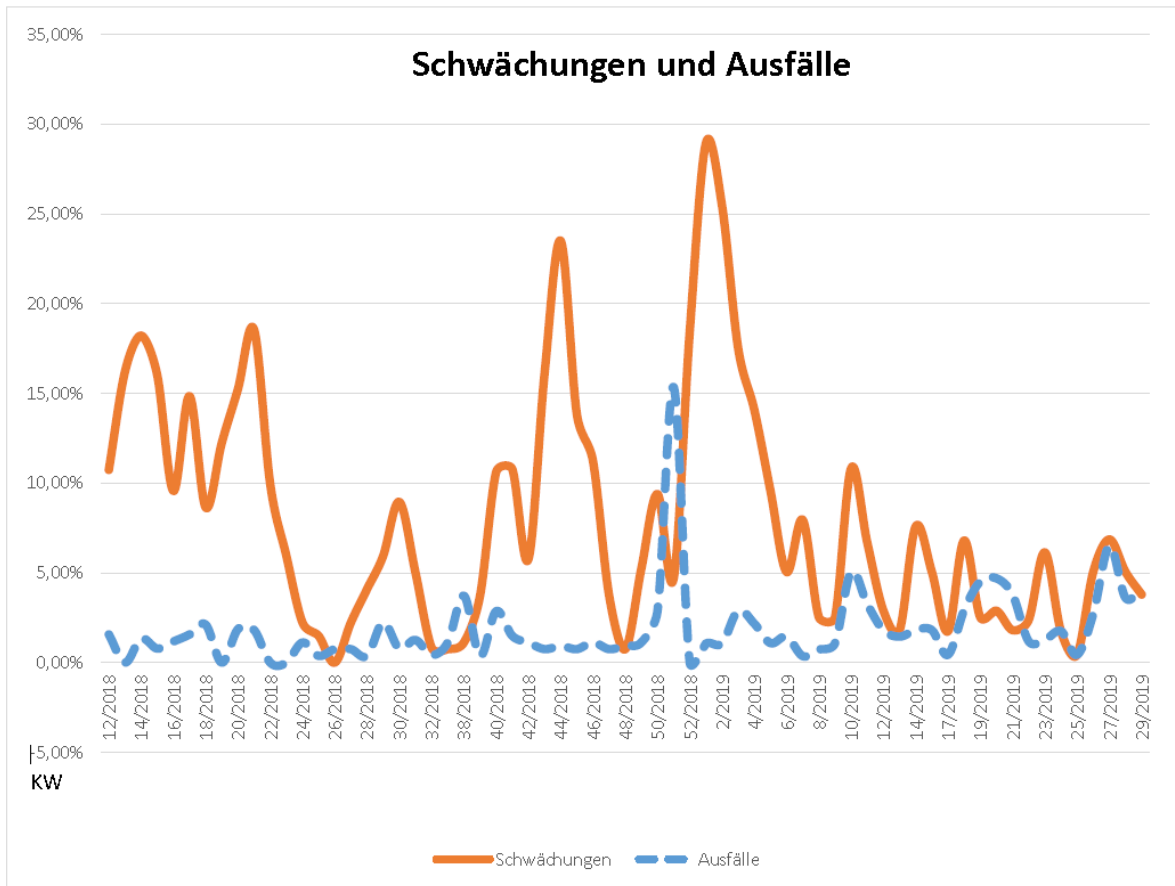
Anhang



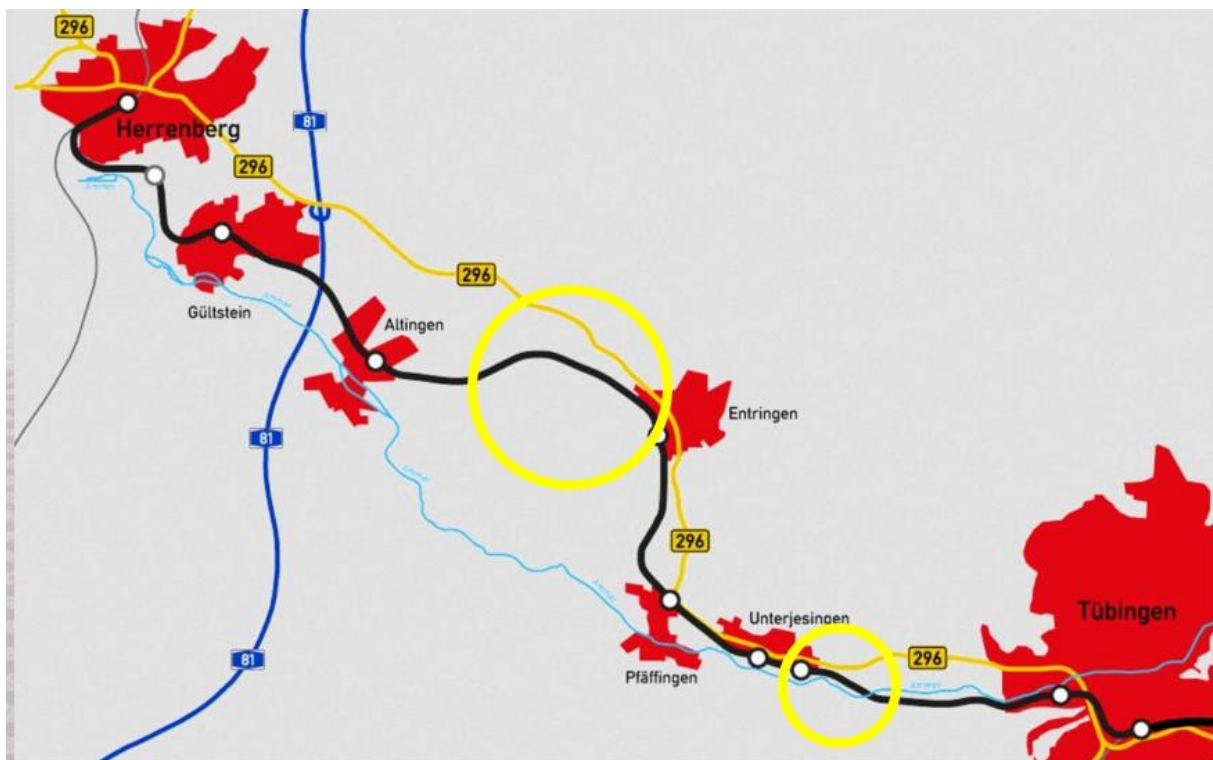
Streckenlänge	21,4 km
Tübingen - Herrenberg	
Jahresfahrleistung	519.000 km/a
Fahrzeug-km jährlich	985.000
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h

Anlagen

26	Bahnübergänge
8	größere Brücken
7	Ausfahrtsignale
6	Rückfallweichen
6	Handweichen
22	Achszähler
7	Einfahrtsignale
7	Vorsignale
1	Wiederholer
145	Lichtzeichen
65	Lo-Signale mit Indusi
61	Halbschranken
2	Vollschranken
6	Haltepunktschranken
2	Monitore am Bedarfshalt Zwerchweg
10	Fahrausweisautomaten



Elektrifizierung und zweigleisige Abschnitte



Geschichte

1910	Eröffnung der Strecke
1966/68	Einstellung des Güterverkehrs Gültstein - Herrenberg und des Personenverkehrs Entringen - Herrenberg
1973	Abbau Gleise zwischen Gültstein und Herrenberg
1989	DB beantragt Stilllegung
1991	Nutzen-Kosten-Untersuchung durch Prof. Heimerl, Uni Stuttgart
1993	Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durch HZL/RAB
12.09.1094	DB übergibt Anlagen und Flächen der Strecke an den Landkreis Tübingen zum Preis von 1,-- DM zzgl. MWSt.
23.04.1995	Gründung des Zweckverbandes ÖPNV im Ammertal (ZÖA)
25.11.1996	Der ZÖA übernimmt die Infrastrukturunternehmerschaft und beauftragt die DB mit dem Betreiben der Infrastruktur. Die Verkehrsleistung wird weiterhin von der DB/RAB erbracht.
1999	Abschluss der Ertüchtigungsmaßnahmen, Umstellung auf neue Sicherheits- und Signaltechnik
31.07.1999	Eröffnung der ertüchtigten Strecke Tübingen - Herrenberg
01.08.1999	Aufnahme Regelbetrieb Tübingen - Herrenberg mit dem ZÖA als Infrastruktur- und Verkehrsunternehmen
01.01.2001	Eintritt in Verkehrsverbund naldo