

## Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2024

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Fahrgast-Anregung	Antwort NVBW
1	650								Der S-Bahn Halt Weinheim-Lützelsachsen würde den Verkehr als Anwohner nach Mannheim als großes Drehkreuz deutlich verschnellern. Der Halt fehlt seit inzwischen 2 Jahren, seit Weinheim-Sulzbach eröffnet wurde. Dort hielt erst nur die S-Bahn, seit letztem Fahrplanwechsel auch die RB. Würde dieser Halt genutzt werden hätte ich damit kein Problem, wird er aber nicht. Die Lützelsachsener sind dafür aber andauernd genervt, weil nach Mannheim der Umstieg in den RE nötig ist und sich die Fahrzeit fast verdoppelt.	DB Netz lehnt aus Streckenkapazitätsgründen einen zusätzlichen Halt ab.
2	655								Bitte erwägen Sie die derzeit existierende Nachtlücke der S-Bahn Rhein-Neckar auf der KBS 655 zwischen Mannheim Hbf und Heidelberg Hbf zu schließen. Derzeit findet von Montag bis Freitag die letzte Zugfahrt von Mannheim nach Heidelberg um 01:21 statt (Gegenrichtung etwas eher). Die nächste erfolgt erst um 04:19. Ein zusätzliches Zugpaar zwischen 02:00 und 03:00 könnte diese Lücke schließen. Als Schichtarbeiter könnte ich mittelfristig nur dann auf einen PKW verzichten und komplett auf den ÖPNV umsteigen, wenn (zumindest auf den wichtigsten Strecken) nicht nur am Wochenende, sondern auch an Werktagen ein annähernd durchgehender Nachtverkehr angeboten wird. Eine Alternative wären zusätzliche Fahrten auf der KBS 669, welche die werktägige Nachtlücke der S-Bahn füllen könnten. Vielen Dank, dass Sie sich die Mühe machen unsere Anliegen bezüglich der Fahrplangestaltung in BW zur Kenntnis zu nehmen.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.
3	700	S9					Karlsruhe Hbf	22:35 Uhr	Kommt man von Stuttgart mit dem RE1 kommt man in Karlsruhe um 22:26 Uhr an. Die S9 fährt gerade mal zwei Minuten später um 22:28 Uhr ab. Generell sind die Taktungen, je später es wird, immer desaströser. Sollte die S9 nicht noch später abfahren können, so wäre zumindest ein Warten von Zügen aus Stuttgart und Basel sinnvoll, sollten diese minimale Verspätungen von bis 5 min haben. Leider habe ich den Eindruck, dass die Kommunikation zwischen GoAhead und anderen Zugunternehmen sehr mangelhaft ist. Generell müsste die S-Bahn Rhein/Neckar besser an den Süden gen Stuttgart und Freiburg angebunden werden	S 9 kann aus Trassenbelegungsgründen (Fern- und Güterverkehr) nicht geändert werden. Anschlussknoten in Graben-Neudorf muss erreicht werden.
4	700	S9					Karlsruhe Hbf	00:35	Die Anbindung der S-Bahn Rhein-Neckar an die Linien nach Stuttgart in Karlsruhe anpassen. Oft kommt die S9 in Karlsruhe an und zeitgleich fährt der RE1 nach Stuttgart ab. Dies betrifft auch den RE7 von Basel nach Karlsruhe, der sehr verspätungsanfällig ist. Jedoch beträgt dann die Umstiegszeit nur wenige Minuten zur S9. Was mich besonders ärgert: Der RE7 fährt in Basel um 21:58 Uhr ab. Kommt in Karlsruhe um 00:21 Uhr an und die LETZTE S9 fährt um 00:22 Uhr. Die nächste S9 würde erst wieder um 3/4 Uhr abfahren. Mein Wunsch wäre, dass man vor allem in den späten Abendstunden die letzten Anschlüsse jeweils noch bekommt und die Kommunikation zwischen bspw DB Mitte und DB Baden-Württemberg besser harmonisiert.	DB Netz hat eine Änderung der S 9 aus Trassenbelegungsgründen (Fern- und Güterverkehr) abgelehnt. Für 2025 wird ein neuer Änderungsantrag gestellt, um den Anschluss um 0.22 Uhr herzustellen.

## Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2024

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit In	Wunschzeit In	Wunschzeit In	Uhrzeit	Fahrgast-Anregung	Antwort NVBW
5	700	38997				Mannheim Hbf	00:14 Uhr	Zur S9 38997 wurde ja schon einmal angemerkt, dass eine spätere Abfahrt in Mannheim für Anschlüsse vom Fernverkehr wünschenswert wäre, was in der Kommentar-Tabelle wegen der Abweichungen im Fernverkehr aber abgelehnt wird. Man sollte aber nochmal bedenken, dass man damit auch kurz vor der Ankunft (derzeit 00:09 Uhr) der S2/S3 38265 aus der Pfalz (Germersheim & Kaiserslautern) abfährt und somit selbst Fahrten wie Ludwigshafen - Schwetzingen nicht sinnvoll möglich sind. Der Einwand, dass der Abstand zwischen den S-Bahnen zu groß wird, wirkt vorgeschoben, da es nur um ein paar Minuten geht und der Folgezug (S9 38901, Mannheim Hbf ab 01:19 Uhr) auch nicht in den Taktminuten fährt. Allerdings hat S9 38997 derzeit in Graben-Neudorf knappen Anschluss an die S33 38431 nach Germersheim, was im Fall des späteren Verkehrs ggf. angepasst werden muss.	DB Netz hat eine Späterlegung wegen Trassenkonflikten abgelehnt.
6	701							Zeitnahe Halt aller RE 73 in Weingarten (Baden) - spätestens ab dem Fahrplanwechsel im Juni! Mit dem Fahrplanwechsel Ende 22 wurden nahezu alle Umsteigemöglichkeiten von und nach Weingarten in Bruchsal / Karlsruhe mit einer Wartezeit von 30 Minuten versehen. So z. B. in Karlsruhe zum RE 2 (Konstanz), RE 4 (Speyer, Mainz), RE 6 (Landau, Neustadt teilw. Kaiserslautern). Gerade die zuletzt genannte Linie hat Anschlüsse nahezu in die ganze Südpfalz. (Sicherlich auch noch weitere Linien - die wir nicht oder kaum nutzen.) Ähnlich auch in Bruchsal: S33 (Graben-Neudorf, Germersheim, Speyer), dadurch - auch - keine Umsteige Verbindung mehr zur S9 (Schwetzingen, Hockenheim). Zum MEX 17c (Bretten, Mühlacker) besteht ebenfalls eine Wartezeit von knapp 30 Minuten. Einzelne - sowieso nur i. d. R. stündlich - haltende S3 Linien, halten auch weiterhin nicht in Weingarten. Durch den Umweg über KA-Durlach entstehen auch hier Fahrzeitverlängerungen von knapp 30 Minuten. Mit einem stündlichen Halt des RE 73 kann die Fahrzeitverlängerung hier auf rund 10 Minuten reduziert werden. Somit ist sicher, dass zumindest stündlich ein nutzbares Angebot aus / nach Heidelberg, Mannheim und Ludwigshafen für Weingarten besteht. Die lange Umsteigezeit von ca. 30 Minuten sind in beide Richtungen! Teilweise werden über die Bahn-App lange Umwege angegeben, weil dies nun die schnellste Verbindung ist. Die Umwege bringen auch eine längere Fahrzeit von meist ca. 30 Minuten mit sich. Mit einem Halt des RE 73 würden die sich alle Umsteigeverbindungen erheblich verbessern und im Durchschnitt auf 50% der heutigen Wartezeit reduzieren. Weingarten (ca. 10.000 EW) hat ein ähnliches Potential als die Haltestelle Bad Schönborn-Kronau mit Bad Mingolsheim (ca. 6.400 EW) / Kronau (ca. 5.500 EW) und ist in etwa von genauso weit von KA-Durlach und Bruchsal entfernt, wie Bad Schönborn-Kronau zwischen Wiesloch-Walldorf und Bruchsal. Daneben hat Weingarten mit dem nahegelegenen Blankenloch (ca. 12.000 EW) viel Potential nach Heidelberg. Dort hält der RE 73 auch! Persönliche Anmerkung: Die Situation in Weingarten (Baden) - wenn nicht nach Bruchsal oder Karlsruhe gefahren wird - ist derzeit unzumutbar! Anders gesagt, der ÖPNV ist von Weingarten abseits von Bruchsal und Karlsruhe praktisch nicht mehr nutzbar. Es geht hier auch nicht mehr um einzelne Verbindungen, sondern um Wartezeiten die an allen 7 Tagen - ganztags - bestehen und zu anderen Zeiten ebenfalls teils hohe Wartezeiten von 20 - 25 Minuten bestehen.	Der RE 73 kann nicht in Weingarten halten, da sonst die Anschlüsse in Karlsruhe, Bruchsal und Heidelberg verloren gehen. Weingarten hat in der Regel 3 Halte pro Stunde, genauso wie Bad Schönborn-Kronau. Die zeitliche Verteilung der Halte wird in den kommenden Jahren verbessert.
7	701							Halt der RE 73 Züge in St. Ilgen/ Sandhausen (Zumindest in HVZ)	Der RE 73 kann nicht in St. Ilgen/Sandhausen halten, da sonst die Anschlüsse in Karlsruhe, Bruchsal und Heidelberg verloren gehen. Während der Riedbahnperrung wird der Halt zur Entlastung der S-Bahn vorübergehend eingerichtet, da in dieser Zeit die RB 68 ausfällt.
8	702	4748						Zusätzlicher Halt Denzlingen wieder aufnehmen.	Der Zug (Werkstattanbindung der Schwarzwaldbahn-Garnituren) ist eine zusätzliche Expressverbindung von Freiburg Richtung Norden. Denzlingen ist mit vier Zügen/Stunde/Richtung ausreichend bedient.
9	702	5338				Freiburg Hbf	00:15	Hierdurch besteht auch bei Verspätung der Stadtbahnen im Freiburger Stadtverkehr ein gesicherter Anschluss.	Der Zug reiht sich ab Gundelfingen zwischen mehrere Güterzüge. Eine Späterlegung ist leider nicht möglich.

## Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2024

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Fahrgast-Anregung	Antwort NVBW
10	702	17104; 17154							Nach Möglichkeit bis Riegel-Malterdingen verlängern (ggf. ohne Zwischenhalt) und dort weitere Anschlussverbindung an die S5 um 7:05 bzw. 7:39 Uhr herzustellen.	Im Zielkonzept ist die Verlängerung dieses und anderer Züge bis Riegel-Malterdingen vorgesehen. Aktuell problematisch wegen fehlender Wendemöglichkeit für Reisezüge, außerdem würde die verkehrlich wichtigere Gegenrichtung stadteinwärts nach Freiburg nicht mehr funktionieren.
11	702								Wann immer es die Trassenverfügbarkeit zulässt, die ausgelassenen Halte Gundelfingen, FR-Zähringen, FR-Herdern, FR-St.Georgen, Auggen, Friesenheim und Ringsheim/Europa-Park der RBs ggf. auch einzelner REs andienen. Besonders Gundelfingen, Herdern und Ringsheim haben im Berufsverkehr ein hohes Fahrgastpotential.	Es wurden bereits in den vergangenen Jahren zusätzliche Halte der RB in Herdern und anderen Halten eingerichtet, diese insbes. im Berufsverkehr. Weitere Halte sind gegenwärtig nicht darstellbar und wegen den Regularien der DB Netz AG für "überlastete Strecken", zu denen auch die Rheintalbahnhof gehört, nicht zugelassen. Eine dauerhafte Verbesserung der Situation ist erst nach dem leider immer wieder verzögerten Ausbau der Rheintalbahnhof zu erwarten.
12	702	17004; 17154; 17156; 17104; 17106; 5330; 17022; 17122; 17024; 17124; 5334; 5333; 17157; 17003; 17107-17161							Wann immer es die Trassenverfügbarkeit zulässt, genannte Züge auch in Freiburg-Herdern halten lassen, da so das Institutsviertel und Behördenzentrum gut und direkt angebunden wird.	Es wurden bereits in den vergangenen Jahren zusätzliche Halte der RB in Herdern und anderen Halten eingerichtet, diese insbes. im Berufsverkehr. Weitere Halte sind gegenwärtig nicht darstellbar und wegen den Regularien der DB Netz AG für "überlastete Strecken", zu denen auch die Rheintalbahnhof gehört, nicht zugelassen. Eine dauerhafte Verbesserung der Situation ist erst nach dem leider immer wieder verzögerten Ausbau der Rheintalbahnhof zu erwarten.
13	702	171xx	Freiburg (Breisgau) Hbf	'59					Im aktuellen Fahrplan fahren RB und Elztalbahnhof im Blockabstand hintereinander in Freiburg Hbf ab. Dies führt dazu, dass eine durch einen verspäteten Fernverkehrszug hervorgerufene Verspätung der RB automatisch die Elztalbahnhof verspätet. Diese Verspätung überträgt sich durch die eingleisige Strecke in Gutach auf den Gegenzug. Eine frühere Abfahrt der RBs zur vollen Stunde könnte die Situation verbessern und hätte folgende Vorteile: - Bei Verspätung eines Fernverkehrszuges könnte die RB vor dem Fernverkehr abfahren, so dass dieser in der Lücke zwischen RB und Elztalbahnhof verkehrt. Die Verspätung wird somit für beide Nahverkehrszüge minimiert, im Gegensatz zur jetzigen Vorgehensweise, bei der in der Regel RB und Elztalbahnhof die Abfahrt des Fernverkehrs abwarten und dadurch beide Verspätung erhalten. Es besteht also eine flexiblere Möglichkeit der Disposition. - Die planmäßige Wendezeit der RBs in Offenburg wird durch eine frühere Abfahrt in Freiburg Hbf erhöht. Somit besteht eine größere Wahrscheinlichkeit, dass bei Verspätung der RB nach Offenburg keine Verspätungsübertragung auf die Rückleistung erfolgt. Die Fahrpläne der Elztalbahnhof bleiben unverändert, so dass die Anschlüsse der Züge aus Breisach/Endingen weiterhin von der Elztalbahnhof aufgenommen werden können. Die Vorverlegung der RB hat keine negativen Auswirkungen auf Anschlüsse, da diese weiterhin aufgenommen werden können (S 1 an '48, ICE an '54). Falls aufgrund von Konflikten mit Güterzügen keine Vorverlegung der Trasse bis Offenburg möglich sein sollte, kann vielleicht mit unterschiedlichen Abfahrtszeiten in Kunden- und Betriebsfahrplan gearbeitet werden. So würde die Möglichkeit bei Verspätung des Fernverkehrs die RBs früher abfahren lassen zu können, weiterhin bestehen.	Dieser Vorschlag wird - soweit trassentechnisch möglich - umgesetzt bzw. wird bereits unterjährig bei vielen Zügen umgesetzt. Die Abfahrt der RB in Freiburg nach Norden erfolgt dann zur Minute '00 statt '02, um bei verspäteten Fernverkehrszügen aus der Schweiz bereits vorausfahren zu können.
14	702			stündlich					ein "Badenexpress" zwischen Mannheim und Freiburg (also eine Verlängerung des RE 7 bis nach Mannheim)	Diese Durchbindung ist gegenwärtig nicht vorgesehen. Als durchgehende Verbindung Mannheim - Freiburg sei auch auf die i.d.R. zweimal stündlich verkehrenden ICE- und EC-Züge hingewiesen.
15	702	17100			Offenburg	05:44			RB 17100 sollte etwas früher in Offenburg ankommen und mit RE 4702 zusammengelegt werden.	Die Fahrten sind Züge unterschiedlicher Verkehrsverträge mit unterschiedlichen Fahrzeugen. Eine Durchbindung ist daher nicht möglich. Die Verknüpfung zumindest als Umsteigeverbindung ist uns von DB Netz zunächst nicht angeboten worden. Es läuft jedoch noch ein Nachprüfungsauftrag, ob im Rahmen einer "Resttrassen-Vergabe" eine Früherlegung der RB 17100 doch noch möglich ist.

## Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2024

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit In	Wunschzeit In	Uhrzeit	Fahrgast-Anregung	Antwort NVBW
16	702	4700					RE 4700 sollte ab Lahr verkehren als Zubringer zu ICE 270	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.
17	702	17156		Offenburg	07:48		=> Umstiegsmöglichkeit zu RE 4710	RB 17156 aus Neuenburg kann leider nicht früher in Offenburg ankommen, da eine frühere Abfahrt in Müllheim wegen des vorfahrenden ICE-Bündels aus dem "Baden-Kurier" und dem 375 nicht möglich ist. Eine dauerhafte Verbesserung der Situation mit mehr Fahrplan-Flexibilität ist erst nach dem leider immer wieder verzögerten Ausbau der Rheintalbahn zu erwarten.
18	702	5330		Offenburg	09:22		=> Zubringer zu ICE 372	Wenn der 5330 pünktlich ist, wird der Anschluss auch heute schon erreicht (wegen Unterschreibung der Mindestübergangszeit aber in der Online-Auskunft nicht ausgewiesen - im Kursbuch hingegen ist er erkennbar), da der ICE 372 hinter dem RE die gleiche Strecke befährt.
19	702	17196					RB 17196 sollte bis Lahr verlängert werden als Anschluß an IRE 3068	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.
20	702	17015				Offenburg	12:35 => Anschluß an ICE 277	Von DB Netz wurde für 2024 nur die bisherige Vor-Takt-Abfahrt um 12:25 Uhr ab Offenburg angeboten.
21	702	4749					zusätzlicher Halt in Lahr	Verkehrliche Notwendigkeit dieses Haltes in der Nebenverkehrszeit (09:15 Uhr) bei vier Zughalten/Stunde ist nicht erkennbar. Rund 5 Minuten später hält dort bereits der nächste Zug!
22	702	17161					RB 17161 sollte bereits ab Lahr verkehren als Verstärkerzug.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.
23	702						Wiedereinführung des schnellen RE um 7:09 Uhr von Lahr nach Freiburg Hbf (an 7:42 Uhr) als attraktiver Pendlerzug für Arbeitnehmer mit Arbeitsbeginn 8:00 Uhr und zur Entlastung der übervollen Pendlerzüge.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.
24	702	17159					RB 17159 sollte auf der Gesamtstrecke täglich verkehren als Anschluß an NJ 471	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.
25	702	17035					RE 17035 sollte täglich verkehren und mit RE 17033 zusammengelegt werden	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.
26	702	17033				Karlstuhe Hbf	00:16 spätere Abfahrt in Karlsruhe Hbf => Anschluß an ICE 1060	Ankunft ICE 1060 erfolgt um 23:52 Uhr, RE 17033 fährt um 00:06 ab -> Anschluss ist bereits hergestellt.
27	702	17001					RE 17001 sollte bereits ab Karlsruhe Hbf verkehren als Anschluß an IC 2326.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.
28	702	5337					RE 5337 sollte bereits ab Baden-Baden verkehren als Anschluß an EC 9	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.
29	702	17021					Verlängerung bis Basel SBB als direkter Zubringer zu TGV 9219 => NJ 465	Zuständig ist hier der Kanton Basel Stadt.
30	702	17023					Verlängerung bis Basel SBB als direkter Zubringer zu IC 587=> NJ 467	Zuständig ist hier der Kanton Basel Stadt.
31	702	72110					Bestellen der heutigen Leerfahrt 72110 (Freiburg 3:45 - Offenburg 4:24, dort in Zug 4700) als besetzten Reisezug, ggf. ohne Zwischenhalt um die heutige Fahrlage zu halten, somit Schaffung einer um eine Stunde früheren Verbindung von Freiburg Richtung Norden.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.. Leerfahrten sind teurer als Fahrgastfahrten (anderer Trassenpreis, Stationsgebühren)
32	702	17100	Freiburg Hbf	04:49	Offenburg	05:40	Schaffung eines offiziellen Anschlusses auf Zug 4702 und somit einer früheren Verbindung Freiburg-Karlsruhe. Durch das zu dieser Zeit sehr geringe Fahrgastaufkommen kann die Fahrzeit von 17100 problemlos um ca. 3 Minuten gestrafft werden. Ggf. kann 4702 zusätzlich 2 Minuten später in Offenburg abfahren; hier kommt es ohnehin häufig zu Wendeverspätungen aus 4701.	Die Verknüpfung zumindest als Umsteige Verbindung ist uns von DB Netz zunächst nicht angeboten worden. Es läuft jedoch noch ein Nachprüfungsauftrag, ob im Rahmen einer "Resttrassen-Vergabe" eine Früherlegung der RB 17100 doch noch möglich ist, um den Anschluss herzustellen.

## Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2024

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit In	Wunschzeit In	Uhrzeit	Fahrgast-Anregung	Antwort NVBW	
33	702	RE 7 und RB 27 Richtung Basel	Efringen-Kirchen	1-2 Minuten früher			Reduzierung der Fahrzeit der "langsamen" RE 7 zwischen Bad Bellingen und Efringen-Kirchen auf 9 Minuten und Reduzierung der Haltezeit der RB 27 in Efringen-Kirchen (heute teils 2 Minuten), dadurch verschieben der Fahrzeitpuffer in den Abschnitt Efringen-Kirchen - Basel zur besseren Ausnutzung der Fahrzeit und Energieeinsparung.	Erscheint sinnvoll, die Puffer vor den Knoten zu legen. Im Bestellprozedere 2024 nicht vorgesehen, kann aber für 2025 aufgenommen werden.	
34	702	17031			Rastatt	23:21	Für Fahrgäste mit Zielort Ettlingen West, Bruchhausen, Malsch und Muggensturm existiert ab Karlsruhe bereits 19 min früher (S71) sowie 11 min später (RB44) eine Bahnverbindung. Durch den Wegfall dieser Zwischenhalte beim RE würden alle anderen Fahrgäste ca. 5 min schneller an ihrem Ziel ankommen.	Ziel ist es, die RE-Züge nonstop zwischen Karlsruhe und Rastatt verkehren zu lassen. Bei den meisten anderen Zügen ist das bereits gelungen. Für den 17031 ist dies für 2025 vorgesehen, wenn es auch zu Änderungen im S-Bahn-Verkehr auf dieser Strecke kommt.	
35	702	4722				Offenburg	14:05	[Erklärung: Durch die späte Abfahrt der 17116 in Freiburg (13:07) und die oftmals verspätete Überholung des EC8 zerspringt schon bei 5min. Verspätung die Reisekette Freiburg-Karlsruhe häufig.] Alternative: Frühere Abfahrt 17116 in Freiburg um 13.03 Uhr, Auflaufenlassen des sehr oft verspäteten EC8 bis bspw. Kenzingen oder Herbolzheim. Falls Trassenkonflikt mit Güterzug bei Variante mit 13:03 Uhr: Auflaufenlassen des EC8 bis Lahr (dort Halt der RB auf Gl.6).	17116 erhält eine 2 min frühere Abfahrt ab Freiburg. Sie kann bei verspätetem EC 8 aus der Schweiz einfacher vorfahren und sich dann unterwegs überholen lassen.
36	702	Zusätzlicher Zug RE 7	Offenburg	08:34			Taktlücke über 69 Minuten von Offenburg nach Karlsruhe von 7:53 bis 9:02. Abfahrt in Offenburg als RE 7 gegen 8:34, evtl durch Verlängerung des RE 17008 von Basel.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.	
37	702		Offenburg	Gegen 3:50	Karlsruhe	Gegen 4:40	Über den Landesstandard herausgehende zusätzliche Frühfahrt als RE2/7 Offenburg - Karlsruhe mit den üblichen Unterwegshalten zur Erreichung der Frühverbindungen ab Karlsruhe (Werktags): 4:50 S9 Richtung Mannheim, 4:53 ICE 1061 München, 4:58 RE 45 Heilbronn, Mo 5:00 ICE 696 nach Leipzig -Berlin, 5:12 RE 73 Heidelberg 5:12 RB 54 Wörth - Bad Bergzabern. Nacht Samstag auf Sonntag Mitnahme "Nachtschwärmer" ab Offenburg	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.	
38	702	RE 7 (17019)	Karlsruhe Hbf	6:39 Uhr	Offenburg	7:26 Uhr	mit anderen Worten: RE 7 (17005), bislang Offenburg ab um 7:42 Uhr sollte künftig bereits in Karlsruhe Hbf mit Abfahrt um 6:39 Uhr beginnen. Dafür kann der RE 7 (17019) zwischen Karlsruhe (bislang ab 14.39) und Offenburg entfallen. Grund: Vorelesungsbeginn der Hochschule Offenburg ist um 8 Uhr. Die Ankunft des RE 2 (4713) in Offenburg um 7:55 Uhr ist zu knapp, um pünktlich zum Unterricht zu erscheinen.	Die Züge morgens verkehren seit mindestens 20 Jahren in diesen oder ähnlichen Zeitlagen, auch den Taktknoten zur Stunde 8 gibt es schon seit langer Zeit. Hinzukommt, dass 20 Min vorher ein ICE aus KA (ab 6:58) in Offenburg (an 7:32) ankommt. Gegenbenfalls kann auf die Hochschule zugegangen werden und um Einhaltung der akademischen Viertelstunde gebeten werden.	
39	702,77		Karlsruhe Hbf				Verbesserte Umstiegszeit von RE2 auf Verkehr Richtung Pforzheim, da alle 2 Stunden Umstiegszeit von 45 min.	Alle zwei Stunden verkehrt ein IC von DB Fernverkehr in der Fahrlage des IRE 1, weshalb hier keine Anpassung des Nahverkehrs möglich ist.	
40	703	RE7/RB27					Bitte den RE7 immer nach Basel SBB verlängern und dort bestmöglich in den Taktknoten integrieren. Der Umstieg zwischen Basel Bad und Basel SBB mit dem dazugehörigen Tarifchaos behindert den grenzüberschreitenden Verkehr enorm.	Zuständig ist hier der Kanton Basel Stadt.	
41	703	RE7/RB27					Bitte den RE7 (und noch besser auch die RB27) immer bis Basel SBB durchbinden und möglichst dort in den Schweizer Taktknoten integrieren. Der Umstieg von Basel Bad nach Basel SBB behindert den grenzüberschreitenden Nahverkehr enorm, besonders weil auf dieser Strecke fast alles immer verspätet ist. Die Leute fahren stattdessen mit dem Auto in die Schweiz bzw. umgekehrt nach Deutschland.	Zuständig ist hier der Kanton Basel Stadt.	

## Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2024

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Fahrgast-Anregung	Antwort NVBW
42	705								Bestellung eines RE 10a in den Morgenstunden ab Mannheim (z.B. 05:35 Uhr ab) über Mosbach-Neckarelz (z.B. 06:29 Uhr ab) nach Heilbronn (z.B. 06:53 Uhr an). Für Pendler in den Morgenstunden aus Richtung Neckargemünd/Eberbach/Neckarelz verkehrt der erste RE 10a (RE 19259 ab Mannheim 07:35 Uhr) zu spät in Richtung Heilbronn. Alternative Verbindungen brauchen zu lange und/oder haben zu kurze Umsteigezeiten (z.B. zwei Minuten um 06:48 Uhr in Mosbach-Neckarelz von der S1 aus Neustadt/W. auf den MEX 12 nach Tübingen, was im Alltag aufgrund vorangegangener Verspätungen nur in Ausnahmefällen ohne Probleme klappt). Für eine schnelle Weiterfahrt in Richtung Bietigheim/Stuttgart mit Anschluss auf den RE 8 aus Lauda/Würzburg wäre eine solche morgendliche RE 10a-Verbindung ebenfalls von Vorteil. So wäre der Raum Rhein-Neckar/Odenwald zudem in den Morgenstunden vor allem für Pendler attraktiver an den Raum Heilbronn/Stuttgart angebunden.	Ein früher RE ist grundsätzlich angedacht, der genaue Umsetzungszeitpunkt steht noch nicht fest. Die Umsteigezeit in Mosbach-Neckarelz wurde auf 5 Minuten erhöht (S 1 an 6.47 Uhr, MEX 12 ab 6.52 Uhr)
43	718		Oberkirch	05:30	Offenburg	05:46			Somit könnte ich in Offenburg den Zug Richtung Freiburg um 05:52 erreichen	Der Anschluss wird 2024 hergestellt: Ankunft der SWEG in Offenburg um 05:48 Uhr, Abfahrt der DB nach Freiburg um 05:52 Uhr. Wir hoffen, dass die SWEG ist pünktlich. Das hängt leider oft vom dichten Zugverkehr auf der Rheintalbahn zwischen Appenweier und Offenburg ab.
44	718	87509					Oppenau	21:30	Verschiebung in Taktlage. Bisher verkehrt der Zug um 20:56 - somit 26 Minuten nach der vorherigen Abfahrt, aber auch 1:34 vor der nächsten Abfahrt. Vorteil Studentakt. In Appenweier Anschluss mit RE 2 nach Karlsruhe, RB 25 nach Straßburg. In Offenburg an RB 26 nach Freiburg, NJ/IC Frankfurt - Berlin/Prag. Nachteil: kein Anschluss an RE 2 nach Konstanz und RE 7 nach Basel. Ich denke, der Ortenauer Binnenverkehr wäre wichtiger als die früheren Anschlüsse in Appenweier und Offenburg.	Der Wunsch wird erfüllt. Es ist künftig eine Abfahrt um 21:30 Uhr von Oppenau nach Offenburg vorgesehen.
45	719	Zusätzliche Fahrten RB 25	Offenburg zusätzlich	10:05	Offenburg zusätzlich	10:52			Durchbindung einer Fahrt der RB 26 Rheintalbahn aus Freiburg nach Kehl und zurück. RB 26 - 17108 von Neuenburg/Freiburg, Offenburg an 9:52, weiter 10:05 nach Kehl, an 10:24, zurück 10:33 nach Offenburg, an 10:52, weiter als RB 26 - 17115 um 11:06 nach Freiburg. Für Tagesbesucher aus dem Breisgau und der südlichen Ortenau eine interessante Direktverbindung nach Kehl mit Anschluss zur Tram nach Strasbourg/Straßburg und umgekehrt.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.
46	720	Seehas SBB 87651, 87653, 87655, 87657, 87659, 87652, 87656, 87658, 87660, 87662							Ein morgendliches zusätzliches Zugpaar auf dem Seehas, damit über die Morgenstunden hinweg von Mo-Fr ein konsequenter Halbstundentakt mit Abfahrten ab Engen um 4:48 Uhr (statt 4:56 Uhr), 5:18 Uhr (statt 5:30 Uhr), 5:48 Uhr (neu), 6:18 Uhr (statt 6:13 Uhr), 6:48 Uhr (statt 6:55 Uhr), 7:18 Uhr (statt 7:10 Uhr) sowie Abfahrten ab Konstanz um 4:23 Uhr (statt 4:36 Uhr), 4:53 Uhr (neu), 5:23 Uhr (statt 5:37 Uhr), 5:53 Uhr (statt 6:09 Uhr), 6:53 Uhr (statt 6:45 Uhr), 7:23 Uhr (statt 7:14 Uhr) gefahren werden kann. Im Zuge dessen müssten auch einige Fahrten der Schwarzwaldbahn auf die regulär über den Tag hinweg gefahrenen Abfahrts- und Ankunftszeiten verschoben werden. Die Anwendung des integralen Taktfahrplans auch am Morgen führt gemeinsam mit geringen sich darauf beziehenden Fahrplananpassungen im Busverkehr entlang der Seehasstrecke zu einer deutlich verbesserten Anschlusssituation auf Zu- und Abbringerlinien, wodurch sich Warte- und Fahrzeiten im Gesamtsystem erheblich verkürzen.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.. Eventuell ergeben sich ab 2025 neue Möglichkeiten zur Angebotsverbesserung.

## Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2024

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Fahrgast-Anregung	Antwort NVBW
47	720	RE2					Offenburg	22:59	Die letzte Abfahrt der Schwarzbaldbahn in Offenburg ist um 21:59. Für Fernreisen, bei denen vom ICE in Offenburg auf die Schwarzbaldbahn umgestiegen werden muss, bedeutet dies, dass es bei einem verspäteten ICE keine Reisemöglichkeit mehr Richtung Konstanz gibt. Ein zusätzlicher Zug der Schwarzbaldbahn würde insbesondere Pendlern hier helfen. Darüber hinaus wäre es wünschenswert, wenn die letzte Schwarzbaldbahn jeweils auch wieder an den Unterwegsbahnhöfen zwischen Radolfzell und Konstanz halten würde, mindestens aber in Petershausen, da die Anbindung an den Seehas um diese Uhrzeit sehr schlecht ist.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.
48	720								In Steinach Baden ist Momentan von Mo bis Fr Abends eine Lücke von 21:15 Uhr bis 23:00 Uhr Ich bitte um Schließung dieser Lücke indem entweder die SWEG Sa/So/FT Abfahrt 21:41 Uhr in Offenburg auch unter der Woche fährt oder der RE 4743 in Steinach Baden hält.	Der Wunsch wird erfüllt. Es ist künftig ein Zug um 20:40, um 21:40 und um 22:40 (sowie um 23:40) Uhr von Offenburg nach Hausach vorgesehen, die auch in Steinach hält.
49	720	SWE RB 20 87354	Hausach	z.B. 05:00	Offenburg	zb. 05:26			Die SWE 87354 könnte somit den Anschluss an die SWEG nach Kehl erreichen und einige Busse könnten auch besser erreicht werden wo man momentan nur ein paar Minuten Umsteigezeit hat und die SWEG 87354 hat gerne die ein oder andere Minute Verspätung.	Dem Wunsch kann teilweise entsprochen werden. Für 2024 ist die Ankunft in Offenburg 2 min früher bestellt, um die Anschlusssicherheit zu erhöhen. Die Bestätigung liegt noch nicht final vor.
50	720	4700-4743							Vorschlag 720-5b: Verlängerung der RE2 bis Chur ---- Die Verlängerung der erfolgreichen DB-Schwarzwald-Expresszüge Karlsruhe – Konstanz über Rorschach nach Chur ist eine naheliegende Idee für die Schaffung einer umsteigefreien Verbindung zwischen Südwestdeutschland und dem Kanton Graubünden: «Bodensee-Express (BODEX)». Der auf deutschem Gebiet sehr zuverlässige RE2 ist ein attraktives Angebot für Pendler und Touristen. Mit der Verlängerung des Schwarzwald-Express' ist eine umsteigefreie Zufahrt vom süddeutschen Raum zur größten Feriendestination der Schweiz, dem Kanton Graubünden, gegeben. Der Schnellzug Konstanz – Chur ist bereits seit 1990 mit dem Alpentransit-Beschluss als sog. «Ostschweizer Spange» verbindlich festgelegt. Die Kantone Graubünden, Schaffhausen und Thurgau haben im Jahre 2008 eine Studie mit dem Titel Bodensee-Express (BODEX) ausarbeiten lassen.	Zuständig wären hier u.a. die Kantone Thurgau, St. Gallen und Graubünden.
51	720	4700-4743							Vorschlag 720-5a: Verlängerung der RE2 bis Kreuzlingen-Hafen ---- Die RE2 aus Karlsruhe erreichen Konstanz im Zeitraum xx.14 – xx.16. In Kreuzlingen-Hafen fährt die S1 um xx.17 gen Romanshorn ab. Anders als der RE Konstanz – Herisau bedient die S1 auch den Nahbereich der Agglomeration Konstanz-Kreuzlingen. Mit einer Verlängerung des RE2 nach Kreuzlingen-Hafen könnte ein systemischer Anschluss auf die S1 geschaffen werden, was für die Fahrgäste zwischen Konstanz und Romanshorn zu einer Fahrzeitverkürzung von einer halben Stunde führen könnte. Zudem entfällt im Vergleich zur jetzigen Situation der Umstieg Konstanz – Kreuzlingen.	Die Schwarzbaldbahn ist bereits einmal einige Jahre nach Kreuzlingen gefahren, wurde jedoch nur schwach nachgefragt. Zu prüfen ist, ob die Standzeit der Schwarzbaldbahn in Kreuzlingen Hafen keine Durchfahrten anderer Züge verhindert. Zuständig wäre hier der Kanton Thurgau.
52	720	IC 2389 u.a.							Vorschlag 720-4: Verlängerung der Kurz-IC Stuttgart – Singen ---- Die mit den IC2-Garnituren gefahrenen IC87 enden derzeit in Singen. Danach fahren die Garnituren leer nach Radolfzell und teilweise sogar bis Konstanz in die Abstellung. Es spricht wenig dagegen, die ohnehin auf Gleis 1 in Radolfzell haltenden Züge für den Fahrgastbetrieb zu öffnen, da dadurch kaum Mehrkosten entstehen. Die nach Konstanz durchfahrenden IC-Züge sollten ebenfalls für den SPNV geöffnet werden.	Es wird künftig keine "Fluchtfahrten" nach Radolfzell mehr geben.

## Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2024

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Fahrgast-Anregung	Antwort NVBW
53	720	SBB S6 (87651-87725) und RE Konstanz - Herisau							Vorschlag 720-3: Durchbindung der Linien Engen – Konstanz (Seehas) und Konstanz – Herisau (RE) zu einer grenzüberschreitenden, stündlich umsteigefreien Linie Engen – Singen – Radolfzell – Konstanz – Kreuzlingen-Hafen – Romanshorn – St. Gallen ---- Die beiden Linien treffen sich in Konstanz stündlich auf Gleis 3a und 3b. Der Seehas der SBB-GmbH kommt zur Minute xx.05 in Konstanz auf Gleis 3a an und der SBB/Thurbo RE nach St. Gallen fährt um xx.09 auf Gleis 3b nach St. Gallen ab. In der Gegenrichtung kommt der RE von St. Gallen in Konstanz um yy.49 auf Gleis 3b an und der Seehas fährt um yy.53 auf demselben Gleis (Gleis 3a) nach Engen ab. Der Seehas hält an allen Stationen, während der RE nur in Kreuzlingen-Hafen und Romanshorn Halt macht. Mit einer durchgehenden Linie könnte man also auf dem deutschen Teil sammeln und auf der schweizerischen Seite rasch nach St. Gallen (und umgekehrt) gelangen.	Die Überlegung wurde schon mehrfach durchgeplant. Am Ende wurde es wegen der völlig unterschiedlichen Kapazitätsanforderungen wieder verworfen. Während auf dem Ast nach St. Gallen oft ein Solo-GTW-Triebzug ausreicht, wird am deutschen Bodenseeufer zu vielen Tageszeiten mit Flirt-Doppeltraktionen und knapp 380 Plätzen gefahren. Weiterhin lässt der Bahnhof Konstanz kein "Kreuzen" von Zügen St. Gallen - Konstanz - Engen zu, da das dafür erforderliche Gleis 2 um jene Zeit mit dem Interregio der SBB blockiert ist.
54	720	SBB S6 (87651-87725) KBS 720							Vorschlag 720-2: Viertelstundentakt Seehas ---- Der bisher im Halbstundentakt verkehrende Seehas soll künftig im Viertelstundentakt verkehren. Sollten dem Vorhaben infrastrukturelle Hindernisse (z.B. Engpass KN-Petershausen - KN Bf) entgegenstehen, möge sich die NVBW unbedingt und unverzüglich für das Projekt Agglo S-Bahn KN-Kreuzlingen einsetzen und sich zudem bei der DB Netz um die Planung zur Beseitigung des Engpasses bemühen.	Ein Viertelstundentakt ist vor allem ein Zugfolgeproblem, da dieser zwangsläufig die Züge der Schwarzwaldbahn ausbremsen würde. 2024 werden versuchsweise einzelne Züge des "Rhyhas" aus als zusätzliche Expressverbindung nach Konstanz verlängert.
55	720	SBB S6 (87651-87725)							Vorschlag 720-1: Verlängerung der Seehas-Linie nach Tuttlingen/Immendingen ---- Zwischen den Landkreisen Konstanz auf der einen Seite und den beiden Landkreisen Tuttlingen und Schwarzwald-Baar gibt es keinen SPNV i.e.S. Es existieren nur die beiden stündlichen, überregionalen Verbindungen mit dem RE2 Konstanz-Donauesschingen-Karlsruhe und dem IC87 Singen-Tuttlingen-Stuttgart. Dieses Minimalangebot muss dringend durch SPNV-Angebote ergänzt werden. Eine Verlängerung des Seehas' bietet sich hier an. Mit einer Flügelung, z.B. in Hattingen, könnten sowohl in Immendingen der Anschluss zum Ringzug nach Donauesschingen und Blumberg als auch in Tuttlingen der Anschluss zum Ringzug und zur Donaubahn etabliert werden. Perspektivisch sollte zudem die Wiedereröffnung der ehemaligen Bahnhöfe Hattingen und Talmühle für den genannten Seehas-SPNV in Angriff genommen werden.	Neben dem stündlichen direkten IC bestehen stündliche Verbindungen mit Umstieg in Immendingen. Weitere Angebotsausweitungen sind zumindest tagsüber nicht vorgesehen. Angedacht ist jedoch, das Angebot in Tagesrandlage (frühmorgens und nach 21 Uhr) zwischen den beiden Städten zu verbessern. In Hattingen kann nicht geflügelt werden, da sich der Abzweig zur Gäubahn bereits südlich des eigentlichen Bahnhofes befindet.
56	720	RE 2 (4704)			Offenburg	6:42 Uhr			Der Übergang in Offenburg auf SWE RB20 (87358) -Abfahrt 6:51 Uhr- ist mit 6 Minuten zwar (auf dem Papier) richtig bemessen, in der Praxis hat es sich jedoch gezeigt, dass trotz Fahrzeitreserven (in St Georgen, Triberg, Hornberg, Haslach und Gengenbach je 1 Minute, in Hausach sogar 2 Minuten) des ab Villingen (Schwarzwald) verkehrenden Zuges häufig nicht funktioniert. In diesem Fall entsteht eine 20-minütige Wartezeit (Folgezug um 7:17 Uhr). Alternativ wäre ein Ausstieg beim RE2 (auf Gleis 6 einfahrend) in Fahrtrichtung rechts geboten, da der Anschlusszug auf Gleis 7 abfährt. In Offenburg auf Gleis 6 einfahrende Züge haben Zugang zu zwei Bahnsteigen...	Der Vorschlag des beidseitigen Öffnens der Türen bei der Schwarzwaldbahn ("spanische Bahnsteige") wurde geprüft, aber abgelehnt. Grund dafür ist, dass der (offiziell nutzbare) Bahnsteig an Gleis 7 für eine Schwarzwaldbahn zu kurz sei und dass beim Abfertigen der Schwarzwaldbahn keine beidseitige Kontrolle möglich ist. Wir werden uns den 4704 noch einmal anschauen, um ihn pünktlicher zu machen.
57	720	RE2 (4715)					Offenburg	09:00	Die Schwarzwaldbahn als Freizeit-SPNV-Verbindung an den Bodensee ist ab Offenburg nicht für das Baden-Württemberg-Ticket an Wochentagen nutzbar, da die Abfahrtszeit um eine Minute vor 9:00 Uhr liegt. Somit für Gelegenheitsfahrer unattraktiv. Am nächsten Umstiegsbahnhof in Hausach besteht 12 Minuten Übergang zum Bus nach Alpirsbach. Es ist also genügend Fahrzeitreserve, um diese eine Fahrplanlage auf 9:00 Uhr zu setzen.	Der Wunsch ist berechtigt, nach Einführung des Deutschland-Tickets aber als Begründung für eine Außer-Takt-Lage kaum mehr relevant.
58	720	4701/4707							RE 4701/4707 sollte täglich verkehren und immer um 5:57 in Offenburg abfahren => Anschluß an RB 17100	Zusatzverkehre sind momentan nicht vorgesehen.



## Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2024

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Fahrgast-Anregung	Antwort NVBW
59	720	4744					Konstanz->Villingen		Der RE 4744 fährt seit langem als letzter SWB-Zug außer Takt von Konstanz 21:58h nach Villingen 23:28h, weil scheinbar im Bereich Singen einige Schicht-Arbeiter als Fahrgäste aus der Alu (Constellium) berücksichtigt werden müssen. Dies bitte überprüfen, da nach anderslautenden Stimmen sich diese Notwendigkeit mittlerweile geändert hat. In Folge dessen wäre eine Späterlegung des Zuges mindestens im Abschnitt Immendingen->Villingen von Vorteil, um den Zug 69879 in Immendingen (an 23:17h) aufzunehmen und so eine Spätverbindung nach 23 Uhr Tuttlingen->Immendingen->Villingen zu realisieren. 4744 hat zwischen Engen und Immendingen noch 5min Luft im heutigen Plan. Eine weitere nette Sache wäre eine letzte durchgängige Reisekette aus der Schweiz zu später Stunde zu realisieren - dazu wäre notwendig, für den SBB-RE 4940 (Zürich 22:05h - Schaffhausen 22:43h) die heutige S 19769 um genau 10min außer Takt nach hinten zu schieben, und möglicherweise den 4744 dann in endgültiger Lage vielleicht sogar zu einer Taktabfahrt um ~23:07h Richtung Villingen abzufahren. Dann wäre Zürich->Schaffhausen->Singen->Schwarzwald eine Stunde später als bislang möglich. Und Konstanz->Singen wäre eine Fahrt des RE-D in der Taktlage des jetzigen Seehas 87720 (Konstanz ab 22:23h) möglich, das SBB-Fahrzeug könnte dann anders verplant werden. Bitte auch checken ob die Personaleinsatzzeit so ein Manöver zulässt :)	Die Anzahl der Schichtarbeiter aus dem Raum Singen ist tatsächlich deutlich zurückgegangen. Diesen Umstand werden wir zum Anlass nehmen, den 4744 noch einmal zu überprüfen und in einer ggf. anderen Zeitlage fahren zu lassen (z.B. in einer freien Seehas-Lage oder als echter RE mit weniger Halten). Dies wird sich kurzfristig für 2024 nicht mehr umsetzen lassen, zumal wir uns wegen möglicher Betroffenheiten eine dezidierte Prüfung der Folgen vorbehalten möchten. Für 2025 könnte es dann umgesetzt werden.
60	720								I travel regularly between Triberg on Schwarzwaldbahn and Kehl on Europabahn - via Offenburg. The scheduled connection time for most trains at Offenburg is only 6 minutes (Schwarzwaldbahn arrives at :59 minutes and Europabahn departs at :05 minutes). However due to "amazing" performance of Deutsche Bahn, only about half of the trains of Schwarzwaldbahn arrive in time to make this connection (with the next Europabahn train 30 to 90 minutes away). Just in 2022 in total I spent at least a whole day at Offenburg station waiting for the next train because of the missed connection. My request is to possibly increase the connection time from 6 minutes to at least 10 or 15 minutes. DB is clearly unable to run on time - so why pretend they do? -- Ich fahre regelmäßig zwischen Triberg auf der Schwarzwaldbahn und Kehl auf der Europabahn - über Offenburg. Die planmäßige Anschlusszeit für die meisten Züge in Offenburg beträgt nur 6 Minuten (die Schwarzwaldbahn kommt um :59 Minuten an und die Europabahn fährt um :05 Minuten ab). Aufgrund der "erstaunlichen" Leistung der Deutschen Bahn kommt jedoch nur etwa die Hälfte der Züge der Schwarzwaldbahn rechtzeitig an, um diese Verbindung herzustellen (wobei der nächste Europabahn-Zug 30 bis 90 Minuten entfernt ist). Allein im Jahr 2022 habe ich wegen des verpassten Anschlusses mindestens einen ganzen Tag am Bahnhof Offenburg verbracht und auf den nächsten Zug gewartet. Meine Bitte ist, die Anschlusszeit von 6 Minuten auf mindestens 10 oder 15 Minuten zu erhöhen. Die DB ist offensichtlich nicht in der Lage, pünktlich zu fahren - warum also so tun, als ob sie es könnte?	Die Probleme der Schwarzwaldbahn in 2023 sind uns (leider) bekannt. Wir hoffen, dass die v.a. technischen Probleme im Zusammenspiel zwischen Schiene und Gleis gelöst werden können und die Züge wieder pünktlicher werden.
61	721	87507					Offenburg	22:50	Der Anschluss in Offenburg vom ICE 377 (Ankunft 22:34) in Richtung Wolfach - Freudenstadt geht schon bei wenigen Minuten Verspätung verloren - die SWEG wartet keine Minute. Eine Kreuzung des 87507 auf der eingleisigen Kinzigtalbahn 721 findet nicht statt. Mit der späteren Abfahrt würde die Übergangszeit entspannt werden.	Das grundsätzliche Problem verspäteter Fernverkehrszüge ist bekannt. Die Frage jedoch "wie lange soll gewartet werden?" bzw. "wieviel später sollen die Züge nach Takt verkehren?" werden wir nie zur Zufriedenheit Aller lösen können. Daher haben wir uns entschieden, hier im sauberen Takt zu bleiben. Die Züge der SWEG in Ri. Hausach/Freudenstadt können im Rahmen der landesweiten Wartezeitregelung bis zu 10 Minuten auf verspätete Züge warten.
62	723								Frühfahrt von Breisach nach Riegel-Malterdingen um die erste RB Richtung Offenburg mit Abfahrt 5:14 Uhr oder RE nach Offenburg mit Abfahrt 5:44 Uhr (samstags 5:39) ab Riegel-Malterdingen zu erreichen. Alternativ Busverbindung.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden. Außerdem nicht vom definierten Landesstandard gedeckt.

## Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2024

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Fahrgast-Anregung	Antwort NVBW
63	725								Frühfahrt zur Erreichung des ersten Zuges von Bad Krozingen nach Freiburg Abfahrt 4:55 Uhr in Bad Krozingen. Alternativ als Busverbindung.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden. Außerdem nicht vom definierten Landesstandard gedeckt
64	725	77430; 77436; 77466; 77470; 77474; 77429; 77433; 77463; 77467; 77471							Auch an Sa und/oder So bis/von Müstertal. Ggf. als Eilzüge. Ausflugsverkehr würde profitieren.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden. Außerdem nicht vom definierten Landesstandard gedeckt.
65	726								Um die Fahrt 88376 früher starten zu lassen und bis Elzach zu führen um sie für Schülerinnen und Schüler attraktiver zu machen, könnte man prüfen ob einer der vorherigen Fahrten bereits in Denzlingen o.ä. wendet und die "Schülerfahrt" nach Elzach übernimmt. Die Direktverbindung bis Freiburg müsste dann leider für diese eine Fahrt aufgegeben werden.	88376 verkehrt um 22:09 Uhr ab Freiburg und dürfte für den Schülerverkehr nur bedingt eine Rolle spielen. Welche Fahrt tatsächlich gemeint ist, ergibt sich aus der Anfrage leider nicht.
66	726								Wann immer möglich Halt in Gundelfingen wieder realisieren. Ggf. dafür Zähringen oder Herdern auslassen oder alternierend: Eine Stunde Halt in Gundelfingen, eine Stunde Halt in Zähringen. (Zähringen und Herdern sind - wenn auch nicht direkt am Bahnhof - grundsätzlich sehr gut durch den Freiburger Stadtverkehr angebunden)	Gundelfingen hat als Ersatz wenige Minuten vorher/nachher den Halt der Rheintal-RB. Freiburg-Zähringen nicht. Deshalb wird bei den Elztal-Zügen weiterhin der Gundelfingen-Halt ausgelassen, da dort eine alternative Reisemöglichkeit besteht.
67	727	72949							Bestellen der Leerfahrt 72949 (Endingen 20:48 - Freiburg 21:23) als besetzten Reisezug. Der Zug fährt wegen der Kreuzungen in Nimburg und Gottenheim ohnehin grob in der selben Fahrlage wie sonst die S-Bahnen.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden. Außerdem nicht vom definierten Landesstandard gedeckt.
68	727	S1 Richtung Westen	Freiburg-Wiehre	1 Minute früher					Verschieben des Fahrzeitpuffers in den Abschnitt Wiehre-Hbf zur Verbesserung der <b>Ankunftspünktlichkeit bei langsamer Einfahrt in den Hbf.</b>	Vorschlag wird aufgenommen, zumal es dem Grundsatz "Puffer vor die Knoten" entspricht. <b>Umsetzung muss durch DB Netz erfolgen.</b>
69	727	Linie S10 Richtung Villingen					Titisee	Minute 21 (eine Minute später)	Zweck ist eine etwas längere Standzeit am Bahnsteig zum Sortieren der Fahrgäste in die verschiedenen Zugteile, zum Entkuppeln der Fahrzeuge und für den Tf-Wechsel	Wir hoffen, dass sich die Fahrgäste schon vorher in die richtigen Zugteile sortiert haben. Künftig ist auch die Ausstattung der Stationen mit Zugzielanzeigern vorgesehen, die bereits am Bahnsteig die Position bzw. Ziele der einzelnen Zugteile anzeigen.
70	727								Bei Fußballspielen des SC Freiburg besteht momentan das Problem, dass die Regelzüge nicht verstärkt werden. Dies führt insbesondere in Richtung Breisach/Endingen dazu, dass der Einsteigevorgang im Bahnhof Freiburg Messe/Universität sehr lange (> 10 Minuten) dauert und sich die Verspätung auf das ganze Netz bis hoch nach Villingen überträgt. Meiner Ansicht nach wäre es sinnvoller, statt der aktuell bestellten zusätzlichen Pendelzüge Freiburg Hbf - Messe, bei Fußballspielen die Regelzüge auf maximale Länge zu verstärken. Dies betrifft vor allem die Breisacher Bahn aber auch Züge von/nach Villingen, wo es in der Vergangenheit insbesondere sonntags im Abschnitt Neustadt - Donaueschingen zu Kapazitätsengpässen bei der Anreise durch die dort eingesetzten Dreiteiler gekommen ist. Da im Abschnitt Freiburg Hbf - Messe eine Alternative durch die im dichten Takt verkehrenden Straßenbahnen gegeben ist, wäre der Wegfall der Kurzpendel meiner Ansicht nach zu verschmerzen.	Seit Herbst 2023 sind für alle Fußballspiele Zusatzpendel zum Messebahnhof vereinbart. Die tatsächliche Umsetzung ist abhängig von der Verfügbarkeit von Fahrzeugen und Fahrpersonal.

## Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2024

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Fahrgast-Anregung	Antwort NVBW
71	727								Bis einschließlich Jahresfahrplan 2022 hatte die Linie S1/S10/S11 ab Freiburg in Richtung Seebrugg direkten Anschluss an bzw. zum Fernzug (ICE) aus/in Richtung Karlsruhe (Ankunft der Fernzüge aus Karlsruhe ca. Minute 04 mit korrespondierender Abfahrt der S-Bahnen ca. Minute 10 bzw. im umgekehrter Richtung Ankunft der S-Bahnen ca. Minute 48 und Abfahrt der ICE-Züge ca. Minute 55). Mit dem neuen Jahresfahrplan 2023 wurde die Taktlage der S-Bahn-Linie in Richtung Seebrugg um 30 Minuten verschoben (Abfahrt in Freiburg jetzt Minute 40, Ankunft Minute 18), so dass planmäßig die Übergangszeit zum ICE von/nach Norden unattraktive 30 Minuten und mehr beträgt. Nur noch die kurzlaufenden S-Bahnen bis Titisee/Neustadt haben jetzt noch einen attraktiven Anschluss in Freiburg Hbf. Von dieser Taktumkehrung profitiert kein Fahrgast, weil die S-Bahnen nach Seebrugg auch alle Halte der S-Bahnen nach Neustadt bedienen (bis auf einen einzigen Halt - Neustadt selbst natürlich), aber alle Fahrgäste über Titisee hinaus in Richtung Seebrugg verlieren. Mein Wunsch ist, - wie über Jahrzehnte - wieder die langlaufenden Verbindungen in den Schwarzwald (Seebrugg / Villingen) mit dem Fernverkehr verknüpfen, und nicht die kurzlaufenden (diejenigen bis Titisee/Neustadt), sprich: die Verschiebung der Zeitlage um 30 Minuten wieder zurückzunehmen. Dadurch profitieren viele Reisende wieder von attraktiven Umstiegszeiten in den Hochschwarzwald.	Die Drehung der Seebruggler Linie um 30 min erfolgte, um die verspätungsanfälligen Flügelungs- und Vereinigungsvorgänge in Titisee zu minimieren. Die Anzahl dieser Vorgänge konnte um knapp 50% reduziert werden. Die Drehung des gesamten Konzeptes (also sowohl die Langläufer nach Seebrugg/Villingen als auch die Kurzläufer nach Neustadt) hätte eine Aufgabe jeglicher Korrespondenzen im Bereich Donaueschingen (Ri. Konstanz) und Villingen (Ri. Rottweil) zur Folge. Bei der gegenwärtigen Performance des Fernverkehrs sind 30 min Umsteigezeit in Freiburg leider oft auch bitter nötig, gerade seitdem viele ICEs bereits aus Hamburg und nicht "nur" aus Köln kommen.
72	727	9652/9852	Himmelreich	06:22					Der Zug 9652/9852 erreicht Freiburg Hbf häufig mit Verspätung. Eine frühere Abfahrt in Himmelreich könnte dem entgegenwirken. Damit eine frühere Abfahrt in Himmelreich möglich ist, müsste der kreuzende 9655 ebenfalls eine um eine Minute frühere Fahrplage ab Breisach bekommen.	Vorschlag wird überprüft, eine Umsetzung kann jedoch frühestens 2025 erfolgen.
73	727	9704	Löffingen	07:11					Der Zug 9704 ist aufgrund des hohen Fahrgastandrangs im Schülerverkehr und den nur 3 Minuten zum Vereinigen in Titisee etwas verspätungsanfällig. Um die Zuverlässigkeit zu erhöhen, um eine Minute frühere Abfahrt in Löffingen bis Neustadt.	Vorschlag wird überprüft, eine Umsetzung kann jedoch frühestens 2025 erfolgen.
74	727	S10					Freiburg (Brs) Hbf	19:10 h (So)	Endlich eine angemessene Fahrplananpassung an Sonntagen, damit Reisende in Richtung Höllental bei den ständigen Verspätungen des ICE in Richtung Basel ihre Anschlüsse sicher bekommen. Es muss wie an Werktagen eine Übergangszeit von 10 Minuten hergestellt oder alternativ eine Warteregelung für die S-Bahn eingeführt werden. Der aktuelle Zustand mit regelmäßigen Anschlussverlusten wegen 2, 3 Minuten ist völlig inakzeptabel und ein öffentliches Ärgernis. Wenn die DB realitätsferne Fahrpläne baut, die in der Praxis nicht funktionieren können, dann hat sie sich gefälligst um die Anschlüsse zu kümmern.	Der Sonntagsfahrplan wird 2025 neu geplant und an den Werktagsfahrplan angepasst. Ein Warten der S-Bahn würde auf der fast durchgehend eingeleisigen Strecke sofort zu Folgeverspätungen führen.
75	727				Himmelreich	01 '31			Um eine energiesparende Fahrweise zu ermöglichen, alle Taktzüge um eine Minute früher in Himmelreich Richtung Freiburg abfahren lassen. Somit könnte das starke Gefälle genutzt werden, um ohne viel benötigter Energie nach Kirchzarten zu rollen. Um Probleme bei den Schrankenschließzeiten in Littenweiler zu vermeiden, die zusätzliche Minute entweder der Fahrzeit Himmelreich - Kirchzarten zuschlagen oder die Haltezeit in Kirchzarten entsprechend verlängern. Die aktuelle Haltezeit in Kirchzarten kann in vielen Fällen aufgrund des regen Fahrgastwechsels nicht eingehalten werden.	Vorschlag wird überprüft, eine Umsetzung kann jedoch frühestens 2025 erfolgen.

## Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2024

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Fahrgast-Anregung	Antwort NVBW
76	727	9657/9857							Der morgendliche Zug 9657/9857 ist weiterhin oft verspätet. Meiner Beobachtung nach kommt der 9657 bereits verspätet aus Breisach in Gottenheim an, da die Vorleistung 9600 aufgrund der Kreuzung mit 9605 in Gottenheim bereits Verspätung erhalten hat. Eine Lösungsmöglichkeit wäre daher, den 9605 1 Minute früher ab Breisach fahren zu lassen, um mehr Kreuzungspuffer mit dem 9600 in Gottenheim zu haben. Im weiteren Verlauf kommt es in Littenweiler, sollte 9657/9857 einmal pünktlich sein, aufgrund der 1000 Hz / 500 Hz PZB-Beeinflussung durch Fahrt auf Halt durch den kreuzenden 9636 aus Himmelreich zum Verspätungsaufbau. Der 9636 sollte also wenn möglich eine Minute früher in Himmelreich abfahren.	Vorschlag wird überprüft, eine Umsetzung kann jedoch frühestens 2025 erfolgen.
77	727								Es sollte zumindest für den Freizeitverkehr durchgehende Züge von Neustadt/Schw. nach Kißlegg-München, Rottweil-Stuttgart und Ulm-Aalen geben. München und Aalen wären mit BR612 erreichbar und somit mit dem Regelzug Donaueschingen-Sigmaringen. Stuttgart könnte mit Verstärkerzügen gefahren werden. Hier bietet sich v.a. im Winter für Ski-Touristen die Garnitur des FEX Südbahn und Bodensee II an.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.
78	727		Himmelreich	'00`30 (bergwärts)					Vorschlag aus der letzten Fahrgastbeteiligung zur Verspätungsreduzierung bei Kreuzungsverlegung nach Hirschsprung (S. 6, Zeile 9 in der Vorschlagsliste). Der Vorschlag sollte umgesetzt werden, ist aber dann wohl doch unter gegangen.	Der Vorschlag wurde seitens der NVBW proaktiv eingebracht, wurde aber von DB Netz nicht umgesetzt.
79	727								Hinweis: Dieser Vorschlag ist nur relevant, falls der bisherige Sonntagsfahrplan bestehen bleibt. Kann die Bahnsteigbelegung in Freiburg Hbf an Sonn- und Feiertagen dahingehend geändert werden, dass die kurzen Übergänge zwischen Höllental- und Breisacher Bahn Bahnsteiggleich erfolgen? Aktuell ist ein Umstieg in den 3-4 Minuten dank der hohen Pünktlichkeit für die meisten Fahrgäste bereits gut machbar. Ein Bahnsteiggleicher Umstieg würde dies auch für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste ermöglichen. Zudem würden die schnellen Umsteigeverbindungen auch beakunfnet werden, was momentan nicht der Fall ist. Die Verbindungsauskünfte geben momentan unnötig lange Verbindungen aus, die teilweise sogar über die Rheintalbahn und Riegel geführt werden, statt den direkten Weg über Gottenheim zu nehmen.	Der Sonntagsfahrplan wird 2025 neu geplant und an den Werktagsfahrplan angepasst.
80	728	172xx					Seebrugg	'12	Da das Fahrpersonal mittlerweile gelernt hat, flott zu fahren und auch die Leit- und Sicherungstechnik auf dem neusten Stand ist, sind die 5 Minuten Standzeit in Feldberg-Bärenal nicht mehr notwendig. Es sollte somit möglich sein, ohne Einbußen in der Betriebsqualität zwei Minuten später in Seebrugg abzufahren, um somit die Fahrzeit Richtung Titisee/Freiburg etwas zu verkürzen und weniger Bummelbahn-Feeling aufkommen zu lassen.	"Gefühlt" ist die 3-Seen-Bahn tatsächlich eine Bummelbahn. Allerdings sollte eine Fahrzeitverkürzung aus kosmetischen Gründen behutsam angegangen werden, da der Taktfahrplan auch z.B. auf Zeiten mit starkem Fahrgastandrang (z.B. mit Wintersportgeräten) reagieren können soll. Der Vorschlag soll daher erst einmal nicht weiter verfolgt werden.

## Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2024

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Fahrgast-Anregung	Antwort NVBW
81	728								Der gedrehte Fahrplan auf der Dreiseenbahn hat leider einige Verschlechterungen mit sich gebracht: - Der Übereck-Anschluss von/nach Donaueschingen/Villingen in Titisee wurde gekappt Früher aus Seebrugg kommend Titisee an .07 Titisee ab .19 Richtung Donaueschingen Jetzt aus Seebrugg kommend Titisee an .27 Titisee ab .20 Richtung Donaueschingen (umgekehrt genauso katastrophal) - Ebenso wurde der Anschluss in Feldberg-Bärental zum Bus Richtung Feldberg / Todtnau / Zell gekappt. Alle Fahrgäste entlang der Dreiseenbahn können somit nicht mehr vernünftig mit dem ÖPNV zum Feldberg gelangen. Ebenso verschlechtert sich die Situation für die Fahrgäste aus Freiburg, da diese nun bereits in Titisee in die mitunter sehr vollen Busse umsteigen müssen. Kurzpendel Skibusse Bärental - Feldberg wie früher gibt es nicht mehr. Die Busse verkehren unwirtschaftlich und unökologisch die Strecke Titisee - Bärental parallel zum Zug. Vorschlag: Das Kuppeln in Titisee komplett aufgeben und die beiden Äste Seebrugg / Villingen sowie wie die 30 Jahre vor der S-Bahn wieder getrennt jeweils stündlich fahren. In Titisee stündlich Kurzpendel Titisee - Neustadt mit bahnteiggleiche, kurzem 3-Minuten Umstieg (GLEIS 1 / 4), so dass Neustadt weiterhin halbstündlich angebunden ist. Vorteile dieser Maßnahme: - Wiederherstellung der oben genannten, wichtigen Anschlussbeziehungen (Taktknoten Bärental) - Wegfall der Fehlerquelle Kuppeln, dadurch stabilerer Betrieb - Beschleunigung der Verbindung Freiburg - Dreiseenbahn um rund 10 Minuten durch Wegfall der langen Standzeit in Titisee - Wiederherstellung des Anschlusses in Schluchsee zum Bus nach Lenzkirch - Die Dreiseenbahn wird fast immer mit zwei Triebwagen gefahren, dadurch keine Kapazitätsprobleme mehr in den Ferien oder bei Veranstaltungen.	Die Drehung der Seeburger Linie um 30 min erfolgte, um die verspätungsanfälligen Flügelungs- und Vereinigungsvorgänge in Titisee zu minimieren. Die Anzahl dieser Vorgänge konnte um knapp 50% reduziert werden. Der "Kollateralschaden" des verlorenen Eckanschlusses in Titisee wird dabei akzeptiert.
82	730	RB 30							Bessere Verbindung von Lauchringen bzw. Lauchringen West Richtung Schaffhausen (derzeit nur möglich über Tiengen mit 30 min Umstiegszeit- für die vielen Pendler auf dieser Strecke eine Zumutung)	Vorschlag wird mit Elektrifizierung der Hochrheinstrecke umgesetzt. Bis dahin bleibt es bei einzelnen IRE-Halten morgens und abends sowie der Bus-Spange Lauchringen <-> Erzingen.
83	730	RB 17299							Dieser Zug fährt als Einziger des Tages von Basel Bad Bf aus nur bis Rheinfelden statt bis Waldshut/Lauchringen. Für Pendler aus Richtung Weil am Rhein / Freiburg nach Bad Säckingen oder Waldshut entsteht dadurch eine Wartezeit von einer Stunde, wenn der knappe Anschluss in Basel verpasst wird. Durchbindung nach Waldshut statt nur bis Rheinfelden wäre von Vorteil. Beispiel: Bus 55 aus Haltingen Weil am Rhein hat (wie fast täglich) Verspätung, Anschluss wird verpasst, 1 Stunde spätere Ankunft in Bad Säckingen / Waldshut, bei Durchbindung wäre Verspätung geringer. Beispiel: Falls RB 5333 aus Freiburg/Offenburg leichte Verspätung hat wird der Anschluss auf IRE 3049 in Basel Bad um 7:49 Uhr und auf die etwas spätere RB 17239 verpasst. Pendler nach Bad Säckingen / Waldshut müssen dann eine Stunde warten. Ansonsten wäre ganztägig längere Umstiegszeit von der RB 27 aus Richtung Freiburg auf den IRE 3 und die RB 30 in Basel Bad Bf wünschenswert.	Diese Rheinfelden-Fahrt ist ein Zusatzangebot, welches vor zwei Jahren eingeführt wurde. Dabei wurde ein sog. Fahrzeugstillager genutzt, auch entstand kein Personalmehrbedarf. Eine Verlängerung des Zuges über Rheinfelden hinaus ist gegenwärtig nicht vorgesehen.
84	730	Rhyhas SBB 19709, 19713, 19717, 19721, 19725, 19729, 19733, 19737, 19741, 19745, 19749, 19753, 19757, 19761, 19765	Schaffhausen	xx:30	Singen(Hohe ntwiel)	xx:49			In Singen besteht vom Rhyhas aus die Möglichkeit auf die schnelle Schwarzwaldbahn nach Konstanz umzusteigen. Weitere Vorschläge: Durchbindung des Rhyhas zu Nebenverkehrszeiten auf die von Thurbo ebenfalls mit dem GTW betriebenen Fahrten zwischen Schaffhausen und Jestetten (siehe Fahrplanfeld 760) und zu Hauptverkehrszeiten auf die von der SBB GmbH ebenfalls mit GTW betriebenen Fahrten zwischen Schaffhausen und Beringen Bad Bf (siehe Fahrplanfeld 763), sofern dies die Kapazität des Bahnhof Schaffhausen zulässt.	Die Durchbindung insbes. von/nach Beringen wurde geprüft. Jedoch ist dafür in Schaffhausen ein zus. Bahnsteiggleis erforderlich, da die Züge dann aneinander vorbeifahren müssen und nicht mehr hintereinander am gleichen Bahnsteig (Gleis 6) aufgestellt werden können. Es ist daher aktuell nicht vorgesehen.
85	730	RB 17287 und RB 17289							Durchbindung der RB bis Lauchringen oder Erzingen (bisher endet diese RBs in Waldshut, Fahrgäste nach Lauchringen kommen nicht mehr weiter).	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.

## Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2024

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Fahrgast-Anregung	Antwort NVBW
86	730								An Samstag, Sonntag und Feuertagen wird die spätere RB 17248 aus Waldshut nach Lauchringen überführt, um dort planmäßig um 08:05 Uhr Richtung Basel zu starten. Wäre es nicht sinnvoller, diese Leerfahrt als Planleistung mit Fahrgästen anzubieten?	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.
87	730	RE 3074	Erzingen	22:13					Dieser Zug könnte durch eine frühere Abfahrt in Erzingen oder durch die gleiche Abfahrt in Erzingen wie bisher planmäßig in Lauchringen oder Lauchringen West halten (da es auch um 22:30 Uhr keine Zugkreuzung in Waldshut gibt) und somit keine betrieblichen Zwangspunkte. Der Aufenthalt in Waldshut könnte zu dieser Randzeit gekürzt werden (um Zeit für den Halt in Lauchringen zu schaffen).	Der Zug hat in Basel Anschluss auf den Nachtzug nach Köln - Amsterdam. Deshalb werden im Bereich Bad Säckingen bereits einige Halte ausgelassen. Zusatzhalte sind daher nicht darstellbar.
88	730								RB 17251 fährt mittags als Schülerzug um 13:08 Uhr in Waldshut nach Erzingen (Ankunft 13:33 Uhr). anschließend wird der Zug als Leerfahrt nach Waldshut überführt. Wäre es möglich, am Nachmittag diesen Zug (nach dem IRE vllt. in der HVZ) nach Waldshut bzw. Basel als Planfahrt mit Fahrgästen durchzuführen? Eine Zugkreuzung mit dem IRE wäre beispielsweise in Lauchringen möglich (zu einer Stunde, in welchem es keine Zugkreuzung mit der RB aus Stühlingen gibt) Dies wäre ökologisch und ökonomisch deutlich sinnvoller.	Der "Freikauf" dieser Leistung wurde geprüft, ergibt aber verkehrlich kaum Sinn, da kurze zeit später der IRE folgt. Ein Stehenlassen des Fahrzeuges in Erzingen, um nachmittags in einer attraktiven Fahrlage nach Waldshut zurückzukehren würde zusätzliche Personalstunden erfordern (aktuell enden Fahrzeug und Lokführer in Waldshut - der Lokführer müsste die zeit sonst "sinnlos" in Erzingen auf dem Abstellgleis abstehen)
89	730	IRE 3054							IRE 3054 muss aufgrund der planmäßigen Zugkreuzung in Lauchringen mit dem Schülerzug mittags eh aufgrund der Weichengeschwindigkeit deutlich die Geschwindigkeit reduzieren. Mit einer 1-2 minütigen früheren Abfahrt in Erzingen (ist aufgrund der Standzeit möglich!) wäre ein anschließender Halt in Lauchringen West möglich.	Der 3054 hat bereits heute eine um 1 min kürzere Standzeit in Erzingen, um die Schleichfahrt durch den Lauchringer Bahnhof zu kompensieren.
90	730								stündlicher IRE-Halt in Lauchringen Richtung Singen (etwa zur Minute 36 oder 37). Die IRE-Züge (insbesondere bei Neigetechnik-Umläufen) haben genügend Puffer für einen Halt in Lauchringen (wäre zumindest zweistündlich). Abfahrt in Erzingen wäre dann ggf. zur Minute 45 statt 44.	Der IRE-Systemhalt Lauchringen wird nach der Elektrifizierung der Hoahrreinstrecke eingeführt. Ein weiteres Ausquetschen der Fahrpläne durch Zusatzhalte, so berechtigt die Wünsche sein mögen, ist bis dahin nicht vorgesehen.
91	730								(zwei-)stündlicher IRE-Halt in Lauchringen oder Lauchringen West aus Richtung Singen. Morgens halten in Richtung Basel zwei IRE (IRE 3040 und IRE 3042) in Lauchringen (06:20 Uhr und 07:19 Uhr). Warum ist dies nicht den ganzen Tag möglich? Mit der Verschiebung der Abfahrtszeit in Erzingen von Minute 15 auf Minute 13 (so wie bei beiden IRE morgens) wären regelmäßige Halte möglich. Die Abfahrtszeiten in Singen, Schaffhausen, Tiengen etc. sind auf den ganzen Laufweg jeden Tag zu jeder Stunde gleich, da muss ein regulärer Halt in Lauchringen stündlich möglich sein. Aktuell müssen Reisende in Tiengen rund 30 Minuten warten, wenn Sie aus Richtung Singen nach Lauchringen möchten (für eine Fahrt von 2-4 Minuten). Zur Information: der IRE ist sowohl morgens bei einem planmäßigen Dosto als auch Neigetechnik-Umlauf möglich.	Der IRE-Systemhalt Lauchringen wird nach der Elektrifizierung der Hoahrreinstrecke eingeführt. Ein weiteres Ausquetschen der Fahrpläne durch Zusatzhalte, so berechtigt die Wünsche sein mögen, ist bis dahin nicht vorgesehen.
92	730	IRE 3040	Waldshut	06:32	Basel Bad Bahnhof	07:11			Erreichen des ICE Richtung Hamburg um 07:14 Uhr	Bereits um 07:22 Uhr fährt schon der nächste ICE nach Hamburg (mit Korrespondenz in Mannheim Ri. Nordosten)

## Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2024

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Fahrgast-Anregung	Antwort NVBW
93	730	alle IRE 3 und RE 3							<p>Anwort von nvbw 2022 zu den verpassten Umsteigezeiten in Schaffhausen: "Der IRE erreicht in Schaffhausen nun entspannt den RE nach Zürich". Meine Frage hierzu: Ist es wichtiger, dass die IRE's als Beförderungsmittel "entspannter" unterwegs sind als die Fahrgäste? Durch den sogenannten "entspannteren" Fahrplan verdreifacht sich nämlich die Wartezeit (Hin- und Rückfahrt) für die Fahrgäste beim Umstieg auf /von Anschlusszüge(n). Umsteigezeiten in Schaffhausen aus Richtung Basel - IC nach Zürich (am gleichen Bahnsteig, nur das andere Gleis), bisher 7 Minuten, seit Dez. 2021 = 47 Minuten; S9 nach Uster, bisher 15 Minuten, seit Dez. 2021 = 29 Minuten; die einzige Verkürzung der Umsteigezeit besteht zum RE nach Zürich - bisher 37 Minuten, seit Dez. 2021 nur noch 17 Minuten. Die Umsteigezeiten in Schaffhausen in Richtung Basel betragen jahrzehntelang nur wenige Minuten, aber es hat geklappt, wenigstens bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021. Seither ist das große Warten angesagt, schade. Man könnte die IRE in beide Richtungen in Schaffhausen auch als "Totalausfälle" bezeichnen, wenn man auf Anschlusszüge angewiesen ist, nichts passt mehr. In den Zügen des ZVV gibt es u.a. ein Plakat "Steig ein - komm weiter (mit dem ÖPNV)". Für die Verbindungen mit den IRE's habe ich diesen Spruch umgewidmet: "Steig nicht ein - fahr lieber mit dem Auto".</p>	<p>Die Entspannung der Fahrzeiten auf dem Hochrhein-IRE führten zwar zu einer Verlängerung der Fahrzeit auf einzelnen Relationen, jedoch zu einer deutlich gestiegenen Pünktlichkeit und Anschlusserrreichung. Die 47 Minuten Umsteigezeit in Schaffhausen können wir nicht nachvollziehen: Ankunft des IRE vom Hochrhein min '58 Abfahrt des RE nach Zürich min '17. Das sind 19 min Umsteigezeit. Von Waldshut bestehen darüber hinaus auch alternative Fahrmöglichkeiten via Koblenz und Baden / Bülach. Die vormaligen 7 min Umsteigezeit in Schaffhausen haben in vielen Fällen eben nicht funktioniert, weil der IRE ausgesprochen unpünktlich lief und Verspätungen von &gt;10 min an der Tagesordnung waren. Die deutlich gestiegene Nachfrage in den nunmehr zuverlässig(er) verkehrenden IRE-Zügen gibt uns im Nachhinein Recht, dass die Vorteile die anderswo aufgetretenen anchteile überwiegen. Nun muss nur noch an der Einsatzverfügbarkeit der Doppelstockzüge gearbeitet werden.</p>
94	730	IRE 3065			Schaffhausen	16:45 Uhr			<p>Anschluss an S9 nach Uster und S33 nach Winterthur sollte wieder möglich sein - wie vor dem Fahrplanwechsel im Dezember 2021.</p>	<p>Der Anschluss an die S9 wird vom "Rhyhas" hergestellt.</p>
95	730	IRE 3040					Schaffhausen	06:10 Uhr	<p>Anschluss von S 9 aus Uster und S 33 aus Winterthur sollte wieder möglich sein -wie vor dem Fahrplanwechsel im Dezember 2021.</p>	<p>Der Anschluss aus der S9 wird vom "Rhyhas" hergestellt.</p>
96	730	3042 u.a.							<p>Vorschlag 730-2: Verlängerung des Kurz-IRE3 nach Radolfzell bzw. Konstanz ---- Der IRE3 fährt aktuell in seiner gekürzten Variante nur von Basel bis Singen, wo er um xx.14 ankommt. Der nächste Anschluss von Singen in Richtung Konstanz ist der Seehas, der um xx.32 in Singen startet und um xx.41 in Radolfzell, um xx.05 in Konstanz ankommt. Eine Verlängerung des IRE3 bis Konstanz nähme den ab 2025 geplanten Spangenzug St.Gallen – Basel vorweg und sollte daher vom Fahrplanfenster ohne weitere Probleme durchführbar sein. Diese Verlängerung wäre sehr attraktiv, da sie die Umsteigezeit von 18min. in Singen einsparen würde und um ca. xx.40 bereits in Konstanz sein könnte. Umgekehrt zeigt sich ein ähnliches Bild: Der um yy.45 in Singen startende Kurz-IRE3 nach Basel wird mit der S6 um yy.53 ab Konstanz bei 19min. Umsteigezeit in Singen erreicht. Bei ca. 25 min. Reisezeit könnte der IRE3 erst um ca. yy.20 in Konstanz starten, um auf die Fahrplanlage in Singen zu kommen, was bei Umsteigefreiheit eine Fahrzeiterparnis von 27min. bedeuten würde. In Richtung Friedrichshafen ergäbe sich ebenfalls die Einsparung eines Umstieges. Sogar die frühere Anbindung eines Seehäsles erscheint in Reichweite. Dieses startet in Radolfzell um xx.18. Durch eine kleine Anpassung der Abfahrtszeiten könnte der direkte Umstieg vom IRE3 ins Seehäsle gelingen. Dies würde eine Reduktion der Fahrzeit zwischen Schaffhausen und Stockach von 30min. bedeuten. Somit ist eine Verlängerung des IRE3 nach Radolfzell bzw. nach Konstanz nicht nur machbar, sondern auch ein erstrebenswertes Ziel.</p>	<p>Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden. Betrieblich wäre der Vorschlag auch nur bis/ab Radolfzell umsetzbar, da es vor Konstanz zu Trassenkonflikten kommt und zudem eine zusätzliche Zuggarnitur plus Lokführer erforderlich wäre.</p>

## Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2024

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit In	Wunschzeit In	Wunschzeit In	Uhrzeit	Fahrgast-Anregung	Antwort NVBW
97	730	87950-87986, 19700-19775						Vorschlag 730-1: Durchbindung der Linien Erzingen-Schaffhausen und Schaffhausen-Singen (Rhyhas) zu einer grenzüberschreitenden, umsteigefreien Linie Erzingen-Schaffhausen-Singen ---- Aktuell sind die beiden Linien nicht aufeinander abgestimmt. Während die RB von Erzingen um xx.09 bzw. um xx.39 in Schaffhausen ankommen, fahren die RB nach Singen zwei (!) Minuten vorher um xx.07 bzw. xx.37 ab. In der Gegenrichtung ist es ähnlich, die Züge aus Singen kommen um yy.54 bzw. yy.24 in Schaffhausen an, die Züge gen Erzingen sind jedoch 5 Minuten zuvor, also bereits um yy.49 bzw. yy.19, abgefahren. Dies hat für den SPNV untragbare Reisezeiten zur Folge, wie z.B. 50 min. für die kurze Strecke von Beringen (SH) nach Gottmadingen bei 28 min. Umsteigezeit in Schaffhausen. Mittels einer Durchbindung könnten hier alle negativen Effekte beseitigt werden.	Der Zug von Erzingen kann nicht früher verkehren (vorausfahrender IRE), der Rhyhas kann nicht später verkehren (Knoten Singen). Leider nicht umsetzbar.
98	730	IRE 3						Doppelstöckig ab Singen 6:45Uhr wegen vielen Schülern Erzingen-Waldshut. Ggf. Immer Doppelstöckig?	Der Zug bleibt bei der Baureihe 612. Es stehen keine weiteren Doppelstockzüge zur Verfügung.
99	730	3049				Basel Bad	07:51	=> Anschluß an RE5333	Späterlegung wurde geprüft, muss aber abgelehnt werden. Ansonsten würde die nachfolgende RB 17239 an den Hochrhein auch verspätet werden und die Eigenwende in Lauchringen wäre zu kurz. Fahrgäste aus dem 5333 an den Hochrhein können jedoch diese RB nutzen, Basel ab 07:53 Uhr.
100	730	SBB87951		Schaffhausen	05:25			Vorschlag: Vorverlegung SBB87951, sodass in Schaffhausen IC1184 nach Stuttgart erreicht wird. (Zug würde neu um ca. 05:04 in Erzingen beginnen) Strecke zwischen Erzingen und Schaffhausen ist zu der Zeit vollkommen frei. Alternativ könnte SBB87951 in bisheriger Fahrplanlage verbleiben und eine Fahrt Erzingen-Schaffhausen 04:48-05:09 eingeführt werden.	Eine Vor-Takt-Fahrt von rund 15 Minuten wird nicht unterstützt. Zusatzleistungen sind zumindest seitens des Landes Baden-Württemberg nicht vorgesehen.
101	730							Zu einzelnen Stoßzeiten (z.B. 8,9,10 Uhr, 16,17,18 Uhr) wäre eine zusätzliche Schnellverbindung als RE Singen-Schaffhausen schön, die in etwa den RE Schaffhausen-Zürich anbindet. Diese könnte in Fahrpläne des früheren Hochrhein-IRE fahren (Singen .01 - Schaffhausen .14, Schaffhausen .46 - Singen .00) und jeweils bei Doppeltraktionen der S-Bahn aus einem Fahrzeug gebildet werden. Je nach Umlauf dann Trennung oder Vereinigung mit dem regulär fahrenden Fahrzeug am Bahnsteig in Singen/Schaffhausen. Diese Maßnahme würde die Anbindung vom Hegau an den Raum Schaffhausen bzw. mit Übergang Zentralschweiz dienen, insbesondere Reisende vom Schwarzwald hätten einen kürzeren Übergang als heute vom RE 2 auf den IC nach Zürich.	Es verkehren heute bereits vier Züge pro Stunde und Richtung zwischen Singen und Schaffhausen, zwischen Thayngen und Schaffhausen sogar fünf. Das ist bereits ein überaus üppiges Angebot, für den baden-württembergischen Abschnitt auch weit über dem Landesstandard für Strecken dieser Kategorie. Eine abermalige Verdichtung ist nicht vorgesehen.
102	730	alle IRE Richtung Waldshut / Bad Säckingen	Singen	jeweil .25 z.B.				Kommentar zum Wunsch oben: Wer zwischen der Hochrheinestrecke und der Schwarzwaldbahn Anschluss sucht, hat in Singen 50 Minuten Aufenthalt, das ist wenig attraktiv. Ein weiterer Vorschlag: IRE 3 Singen - Schaffhausen wieder etwas später abfahren lassen, so dass von Villingen her frühmorgens eine Verbindung nach Zürich stattfinden kann (7:55 h Zürich HB an).	Eine Späterlegung des IRE 3 würde in Waldshut die Kreuzung mit dem Gegenzug im Bereich des eingleisigen Abschnittes der Hochrheinestrecke verunmöglichen. Da die Eck-Relation Schwarzwald - Singen - Hochrhein nach den Erfahrungen aus vielen Jahren nur marginal genutzt wurde/wird, sind die eintretenden Kollateralschäden auf anderen Linien bei einer derartigen Verschiebung nicht angemessen.
103	731	32475						RE 32475 sollte täglich verkehren als Anschluß an RE 4707	Der Landesstandard sieht für diese Strecke an Wochenenden nur eine <u>stündliche Bedienung der RB31 vor</u> .
104	731	17793						RB 31 Radolfzell ab 22:47 auch unter der Woche anbieten	17793 und 17796 werden ab Dez 2023 täglich verkehren - auch Mo-Fr (S)
105	731	RB 31, RE3						Morgens den Zug in Überlingen (nach Radolfzell) um 6.53Uhr auf 7.00Uhr versetzen da ich diesen Zug wegen meinem Bus oft verpasse. Da fährt aber leider kein früherer Bus (7395). Den Bus in Uhldingen schaffe ich so selten, da der Zug immer Verspätung hat und auch wenn er mal pünktlich sein sollte wir später als 22 nach ankommen. Deswegen verpasse ich ebenfalls meinen Zug, was meinen Weg deutlich länger macht.	Aufgrund der Eingleigkeit ist eine Anpassung der Zugleistung schwer umsetzbar.



## Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2024

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Fahrgast-Anregung	Antwort NVBW
106	731	RB 31					Radolfzell	22:25 Uhr oder 22:47 Uhr	Sehr geehrte Damen und Herren, Ich bin Pendler von Friedrichshafen-Radolfzell-Friedrichshafen. Beim alten Fahrplan hatte ich nach der Spätschicht eine Verbindung um 22:25 Uhr und 23:15 Uhr nach Friedrichshafen. Jetzt fährt von Montag bis Donnerstag um 21:25 Uhr und um 21:47 Uhr ein Zug. Ab 21:47 Uhr bis 23:56 Uhr fährt nichts. Am jeden Freitag gibt es um 22:25 Uhr eine Verbindung, warum nicht auch von Montag bis Donnerstag ? Meine Schicht endet erst um 22:00 Uhr, deswegen muss ich jeden Tag bis auf Freitag etwa 1,5 Stunden in Radolfzell warten. Es wäre schön wenn jeder Stunde eine Bahn fahren würde. Warum sind zwischen 21:00 Uhr und 22:00 Uhr zwei Verbindungen möglich aber danach lange Zeit nichts. Sollte sich nichts ändern muss ich mein Ticket kündigen und mit den Auto fahren, was schade wäre den ich nutze die Bahn seit etwa 11 Jahre.	17793 und 17796 werden ab Dez 2023 täglich verkehren - auch Mo-Fr (S)
107	732								Spätere Züge, auch unter der Woche.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel <b>nicht bestellt werden.</b>
108	735	S6							Ankunft aus dem Wiesental (Zell - Schopfheim - Lörrach) generell auf Gleis 5, damit ein (fast) barrierefreier Übergang (ohne Unterführung mit Treppenabgängen) zum Fernverkehr nach Norden möglich ist.	Wurde von DB Netz abgelehnt, da man das Gleis 5 als eine Art "Puffergleis" bei verspäteten Fernverkehrszügen oder durchfahrenden Güterzügen möglichst freigehalten möchte,
109	735				Basel	07:10			Die Ankunft in Basel um 10 nach und nicht um 11. Speziell wenn an am Sonntag und Feiertag nur ein Stundentakt von der S6 vorhanden ist, kann ein Großteil der ICE in Basel nicht erreicht werden. Die Wahrscheinlichkeit, dass der ICE eine Verspätung hat ist größer, als bei der S6 von der SBB. Wegen der Bauarbeiten fällt häufig die Line nach Köln aus und so gibt es immer wieder keine Alternative um 22 nach. In den nächsten Jahren wird es bestimmt nicht besser werden sondern noch mehr gebaut! Vielleicht gibt es auch eine bessere Lösung für den Sonntag?	Eine generell frühere Fahrlage des gesamten Zuglaufes von Zell bis Basel ist wegen der Kreuzungen auf der eingleisigen Strecke nicht möglich.
110	735								Guten Tag, die Verbindungen sind Tagsüber von Lörrach bis Steinen mir 15 Minuten sehr gut und brechen am Abend ein. Die Läden schließen um 20 Uhr und wenn man dann nach der Arbeit Heim möchte, ist nur noch ein Stunden Tag vorhanden. Vom Oberzentrum Lörrach zum Mittelzentrum Schopfheim, gibt es keine Alternative, da auch keine Busse fahren. Die Unpünktlichkeit der Rheintalstrecke ist immer wieder so groß, dass wenn man um 18 Uhr in den ICE in Karlsruhe einsteigt, den Anschluss in Basel nicht bekommt und man oft fast eine Stunde warten muss. Der Stundentakt nach Steinen und Schopfheim und Zell beginnt ja schon um 19:47 (im Juni ist Sonnenuntergang um 21:30)	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.. jedoch soll der Vorschlag in Zusammenhang mit einem echten S-Bahn-Standard auch oberhalb von Lörrach noch einmal einer Grundsatzentscheidung zugeführt werden.
111	737								Ausweitung der RB nach Stühlingen auf einen durchgehenden Zwei-Stundentakt (also auch in Waldshut ab um 09:36 Uhr 19:36 Uhr). Zusätzlich Bedienung der Strecke am Wochenende und in den Schulferien	Der Vorschlag wird ab dem 08. Januar 2024 umgesetzt.
112	740	SVG 19995					Stuttgart Hbf	8:26 Uhr	Fährt bei Nachhinterverlegung der Abfahrtszeit ab Stuttgart Hbf an Sonntagen in der gewohnten Taktlage des Intercity 183, der ausschließlich Montag-Samstag verkehrt. Damit funktionieren die Anschlüsse entlang des Laufwegs besser, die im Normalfall auf den IC abgestimmt sind.	Der IC 183 verkehrt künftig auch sonntags, daher musste der SVG-Zug in die nunmehrige, frühere Lage rücken.
113	740	IC							IC bis Singen bis nach Konstanz verlängern	IC verkehren ab Singen nach Zürich.
114	740	17688					Freudenstadt Hbf	00:05	Grund: Anschluss von 87507 Freudenstadt Hbf an 23:56 Uhr und von 85675 an 00:00 Uhr	17688 kann nicht später verkehren, da er in Eutingen nur 7 min Wendezeit auf die letzte Rückfahrt von Stuttgart hat. Diese Rückfahrt verkehrt bereits jetzt schon sehr spät und mit 20 min Umsteigezeit aus Ri. Stuttgart.

## Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2024

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Fahrgast-Anregung	Antwort NVBW
115	750	19115+19117					Plochingen	06.30 Uhr bzw. 07.00 Uhr	wieso können diese beiden Züge zwischen Plochingen und Geislingen (Steige) nicht im Takt verkehren? Durch die Fahrlagen vor Takt funktionieren zahlreiche vertaktete Busanschlüsse von und zu diesen Zügen nicht.	Die Gleisbelegung in Stuttgart Hbf erfordert morgens, dass die Züge den Stuttgarter Hbf früher verlassen. Wir haben geprüft, ob die Züge zwischen Plochingen und Geislingen (Steige) im Takt verkehren können, allerdings ist dies nicht möglich. Der 19115 wird neu um 6:27 Uhr ab Plochingen verkehren, der 19117 muss weiterhin in seiner derzeitigen Lage außer Takt verkehren.
116	750	MEX19135					Plochingen	11:30Uhr	Allgemeine Vereinheitlichung der Abfahrtszeiten sowie der Gleise für den MEX16 z.B. in Plochingen immer von Gleis 4 um Minute 30 jede Stunde.	Wir bestellen die Züge grundsätzlich mit der Abfahrtszeit zur Minute 30 in Plochingen. Allerdings kommt es bei Trassenkonflikten zu Verschiebungen von bis zu 3 Minuten. Die Trassenkonflikte bestehen (vor allem morgens) weiterhin. Jedoch verkehren 19111 und 19115 neu ab Plochingen zur Minute 27 und nicht mehr zur Minute 20 ab Plochingen.
117	750	RES							Fester Haltepunkt in Ebersbach (Fils)	Ebersbach (Fils) erfüllt nicht die Voraussetzungen als größerer Verkehrsknotenpunkt, um einen RE-Halt einzurichten.
118	750								MEX16: Am Wochenende ist der erste Zug (19113) erst um 7.22 Uhr in Ulm. Das ist viel zu spät, vor allem samstags für Berufstätige völlig ungeeignet, die zum Beispiel um 7 Uhr oder früher in Ulm anfangen müssen. Der erste Zug ab Ulm Richtung Stuttgart (19124) fährt um 7.45. Die erste Reisemöglichkeit ab Lonsee zum Beispiel ist erst nach 8 Uhr möglich!!! Auch der erste RE5 fährt erst um 7.15 Uhr ab Ulm Richtung Stuttgart. Könnte man nicht RE4200 statt Mo-Fr täglich verkehren lassen, ggf. etwas später am Wochenende. Dieser würde dann auch die Zwischenhalte bis Geislingen bedienen. Außerdem besteht Montag bis Freitag eine große Lücke zwischen Zug 19117 und 19121 von über einer Stunde trotz Berufsverkehrszeit. So besteht zum Beispiel ab Lonsee zwischen 7.53 und 9.05 keine Fahrtmöglichkeit nach Ulm. Hier wäre ein Zug ca. 8.30 Uhr wünschenswert.	Das derzeitige Zielkonzept des Landes sieht eine Bedienung an Samstagen und Sonntagen erst ab 7 Uhr vor.
119	750								Frühere Ankunft der MEX 16 Züge in Ulm HBF. Im aktuellen Fahrplan kommen die Züge in der ungeraden Stunde zur Minuten 22 an, da sind die Züge Richtung Kempten/Sigmaringen/Aulendorf/Augsburg bereits abgefahren, in der geraden Stunde sind die Anschlüsse mit Ankunft Minute 11 extrem knapp. Solch einen vermurksten Fahrplan mit solch schlechten Anschlüssen in Ulm hat es auf der Filstalbahn noch nie gegeben-wer plant so einen Blödsinn ???	Leider ist zweistündlich eine Überholung durch den Fernverkehr im Filstal notwendig, wodurch es zu den verschobenen Ankunftszeiten in Ulm kommt. Diese Verschiebung kann erst mit der Inbetriebnahme von S21 verbessert werden. Der Fahrplan im Filstal wurde im Rahmen einer Eisenbahnwissenschaftlichen Untersuchung erstellt. Die Pünktlichkeit und Robustheit des Betriebs konnte im Filstal gesteigert werden. Dennoch konnten noch nicht alle Anforderungen erfüllt werden, diese werden jedoch im Rahmen der Neuordnung der Stuttgarter Verkehre zum Dezember 2025 berücksichtigt.
120	750	19108					Geislingen	4:35 - 4:40	19108 ca. 20-25 Minuten später legen. Die aktuelle Ankunftszeit ist für Übergangsreisende zum Fernverkehr (ICE 616) in der Stuttgarter Bahnhofs-Ruine vor allem im Winter eine absolute Zumutung, und es fehlt um diese Zeit noch der Zwischentakt! Minutenabweichungen im Filstal-Takt eliminieren, um Merkbare zu erhöhen. Halt des RE 5 in Esslingen wegfällen lassen. Dieser latent überfüllte Zug nimmt dem unmittelbar vorauslaufenden bzw. nachfolgenden MEX 16 die Fahrgäste zwischen Stuttgart und Esslingen weg. Damit würde eine gleichmäßigere Auslastung beider Systeme erreicht.	Der 19108 kann nicht später verkehren, da die Außertaktlegung Probleme bei der Umlaufplanung generieren würde. Es ist bei jeder Fahrplanerstellung das Ziel die Minutenabweichungen im Filstal zu eliminieren, allerdings ist dies aufgrund des noch im Filstal verkehrenden Fernverkehrs nicht möglich. Esslingen kann mit knapp 100.000 Einwohnenden nicht nur vom MEX bedient werden.
121	751								Zwischen 06 und 08 Uhr Rückverlängerung der RS ab Aulendorf und Bad Schussenried. Umsteigefreie Verbindung nach Warthausen. Gleiches zwischen 16 und 18 Uhr in die Gegenrichtung. Mehr Busanschlüsse Bad Schussenried Bahnhof - Stadt	Die RS-Linien können erst mit dem Ausbau des Bahnhofes Aulendorf (weiterer Bahnsteig) von Biberach nach Aulendorf verlängert werden. Bis dahin werden vereinzelte IRE-Zugleistungen zur HVZ in Bad Schussenried zusätzlich halten. Darüber hinaus hält der RE5 stündlich in Bad Schussenried.

## Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2024

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Fahrgast-Anregung	Antwort NVBW
122	751	IRE3							Warum passen die Anschlüsse der Südbahn seit Fahrplanwechsel weder in Ulm, noch in Friedrichshafen? Teilweise muss man in den Bahnhöfen bis zu 45 min auf einen Anschluss warten! So macht Bahnfahren keinen Spaß mehr, vorallem verliert man massiv an Zeit, wenn man ständig auf den Bahnhöfe warten muss, bis der nächste Zug fährt. Bsp. Reisekette Salzburg/München - Meckenbeuren, Wartezeit bis zu 46 min in Ulm, Oder Feldkirch/LindauReutin - Meckenbeuren, nach 18 Uhr, Wartezeit in Friedrichshafen stündlich 38 min. Mit so einem Fahrplan macht man beste Werbung für Autos. Man verbringt teilweise mehr Zeit in den Umsteigebahnhöfen, als im Zug selbst. Wieso hält der IRE3, trotz identischer Fahrzeit mit dem RE5 und obwohl er nur 5 min langsamer ist als vor der Elektrifizierung, nicht in Meckenbeuren? Damit wurde es zumindest teilweise wieder bessere Anschlüsse an beiden Enden der Südbahn geben. Die Elektrifizierung der KBS751 sollte doch eigentlich Vorteile bringen, zumindest wurde dies Versprochen, bisher Überwiegen aber nur noch die Nachteile. Und zusätzlich: Warum gibt es 3 mal die Bezeichnung IRE3, das ist für einen unerfahrenen Fahrgast mehr als Verwirrend! In Friedrichshafen gibt es den IRE3 nach Lindau, Ulm und Basel, wieso? Wäre nicht eine zumindest Unterteilung in 3A, 3B und 3C sinnvoll?	In Meckenbeuren hält neben dem RE 5 auch die Züge der BOB. Die BOB haben einen Anschluss in Aulendorf an den IRE3, welcher in Ulm Anschluss an die Züge des FV nach München haben. Die Reisekette Feldkirch - Meckenbeuren ist mit Umstieg in Lindau Insel auf die RB 93 und in Friedrichshafen Stadt auf dem RE 5 möglich. Eine lange Umsteigezeit für die genannten Reiseketten ist nicht nachvollziehbar. Der IRE 3 soll langfristig wieder von Ulm über Friedrichshafen nach Basel fahren. Daher ist der IRE3 in Friedrichshafen gebrochen.
123	751	IRE 3 (alle)							Planmäßiger Halt in Laupheim West. Der Fahrplan gibt das locker her ! Die Züge der RE 5 sind trotz 3 Halten mehr sogar 1 Minute schneller	Wenn der IRE 3 in Laupheim West halten würde, dann erreicht dieser Zug in Ulm keine Fernverkehrszüge. Die Fahrzeuge auf dem RE 5 können bis zu 160km/h fahren, die Fahrzeuge des IRE 3 nur 140 km/h.
124	751	RE4227					Ulm Hbf	18:50	Anschluss an RE5/Zug Ri. Biberach(RiB)/Aulendorf in Ulm Hbf kommend von ICE512 bzw. ICE1560. Da ICE1560 gerne 10-15min verspätet ist, bzw. ICE512 2-4min verspätet ist, ist ein Anschluss an die RE5 (RE4227) häufig nicht möglich, was eine 30min längere Reisezeit München->Biberach(RiB) zur Folge hat. Alternativ könnte die RE5 auch die 1-2min auf Anschlussreisende warten (was trotz Vormeldung nie passiert). Gerne kann man den ICE1560 auch einfach näher an den Anschlüssen parken (Gleise 2-7 statt 25). Wenn beim RE5 das normale Wagenmaterial (E-Lok) verwendet wird, sind die 2-3min bis Biberach(RiB) auch wieder eingeholt ...	Für jeden Bahnhof wurden gemeinsam mit dem Betreiber sowie den Infrastrukturunternehmen so genannte Wartezeitregelungen getroffen.
125	751	Linie RE5							Könnten Sie bitte, zumindest in Tagesrandlage und am Wochenende, mehr durchgehende Züge der Linie RE5 Stuttgart-Friedrichshafen von und nach Lindau-Reutin anbieten. Es ist grotesk, dass so ein Zug erst in Kressbronn startet (samstags). Sinnvoll wäre es, öfters FN-Ost auszulassen, um mit diesen Dosto-Zügen fahren zu können. Ein Ansatz wäre es, den RE5 zumindest in Einzellagen öfters auf die RB93 durchzubinden, damit man wenigstens von Stuttgart nach Lindau-Insel kommt. Das wäre v.a. dann möglich, wenn es eh Schülerzüge nach FN-Ost gibt. Vielen Dank.	Der RE 5 ist wie die RB 93 in Friedrichshafen in den Nullknoten angebunden. Eine gute Umsteigeverbindung ist damit vorhanden.
126	752	17969							In Aulendorf Anschlüsse der Moorbahn und der Räuberbahn aufeinander abstimmen oder durchgehenden Zug von Wurzach nach Pfullendorf anbieten.	Ein Anschluss der Moor- und Räuberbahn ist erst mit einem Ausbau der Räuberbahn möglich. Derzeit verzögert sich der Ausbau allerdings.

## Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2024

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Fahrgast-Anregung	Antwort NVBW
127	753		Kisslegg						Fahrt von Aulendorf nach München am 27. Juli: Aulendorf ab 8:03 Kißlegg knapp (aber noch planmäßig) an 8:25 in Gleis 3 Weiter vorne an Gleis 3 wartet schon der RE nach München, Plan ab 8:28. Weiter vorn? Das sind locker mal 100 Meter – und die ganze Meute sprintet los. Zumal die Zugbegleiterin von GABY schon deutlich macht, dass wir uns beeilen sollen. Da mache ich mir so meine Gedanken: Könnte nicht der RE wenigstens gegenüber in Gleis 2 warten mit kurzen Umsteigewegen? Erstens ist hier der Bahnsteig vermutlich zu kurz. (Was hätte es mehr gekostet, ihn auch wie jenen an Gleis 3 zu verlängern?) Zweitens steht hier bereits die RB nach Aulendorf. Die steht hier bereits fast eine Viertelstunde, von Leutkirch her. Warum muss die da stehen? Ach so, eine Ausfahrt von Gleis 1 nach Aulendorf ist nicht möglich. Da hat man wieder mal zwei Weichen gespart, die hilfreich gewesen wären. Warum muss dieser Zug auch so lange hier stehen? Müssen die RB überhaupt unbedingt in Kißlegg kreuzen? Könnte man nicht... Nein, kann man leider nicht: Eine Kreuzung in Wolfegg, die zeitlich möglich wäre, geht leider nicht. Vorausschauenderweise hat man in Wolfegg die Kreuzungsmöglichkeit ausgebaut. Unter diesen Umständen – müssen wir da mit diesem Katastrophen-Fahrplan weiter leben? Oder macht sich da jemand Gedanken? Im Übrigen dürfte ich das gleiche Schauspiel auf der Rückfahrt von München wieder erleben und noch verschärft: Da der RE aus München ein paar Minuten Verspätung hatte, konnte die RB nach Aulendorf „leider nicht warten“. Zu eng wohl jetzt die Anschlüsse in Aulendorf...? Also eine Stunde Zwangsaufenthalt in Kißlegg, bis zur nächsten RB-Kreuzung. Wobei der Zug aus Leutkirch auch diesmal wieder fast 15 Minuten nur herum stand. Ich wurde somit Zeuge, wie erneut geschätzt 50 Fahrgäste aus Richtung Aulendorf, darunter einige mit kleinen Kindern und Reisegepäck, die Herausforderung aufnahmen, doch noch dem RE nach München hinterher zu sprinten. Lässt sich das wirklich nicht Reisenden-freundlicher lösen? Wer baut die Kreuzungsmöglichkeit in Wolfegg wieder ein?	Von DB Netz wurde uns für den Bahnhof Kißlegg eine Umsteigezeit von 3 Minuten bei bahnsteiggleichen Anschlüssen als Planungsgrundlage genannt. Entsprechend wurden die Züge darauf geplant. Die genannte Linie nach Leutkirch muss die Kreuzung mit dem Gegenzug der Linie RE 96 und die Überholung des ECE abwarten, ehe diese nach Leutkirch weiterfahren kann. Die Strecke ist in diesem Abschnitt einleisig. Die mangelnde Betriebsqualität ist uns bekannt. Mit den Betreibern, dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen sowie dem Nachbarbundesland Bayern sind wir im engen Austausch zur Verbesserung der Betriebsqualität. Mit der Elektrifizierung wurde leider keine zusätzliche Infrastruktur ausgebaut.
128	754	17980					Aulendorf	17.13	Umsteigemöglichkeit zwischen Moorbahn und Räuberbahn in Aulendorf	Ein Anschluss der Moor- und Räuberbahn ist erst mit einem Ausbau der Räuberbahn möglich. Derzeit verzögert sich der Ausbau allerdings.
129	757	26563							Halte im Grundtakt, die unter der Woche zur Ermöglichung von Verstärkerfahrten ausgelassen werden (z.B. in Unterkochen bei 26563), sollten am Wochenende wenigstens als Bedarfshalte wieder angeboten werden.	26563 wird an Wochenenden im Takt und damit mit dem Halt in Unterkochen verkehren.
130	757	26563							Zusätzlicher Halt in Unterkochen Samstags und Sonntags um die bestehende zwei Stunden lang bestehende Taktlücke an den Wochenenden und Feiertagen zu schließen.	26563 wird an Wochenenden im Takt und damit mit dem Halt in Unterkochen verkehren.
131	760	19207					Wendlingen	07:05	Für Pendler von Ulm, die mit IRE200 nach Tü/Reu wollen, wäre ein direkter Anschluss in Wendlingen um 7:00 Uhr wünschenswert. Der wünschenswerte Anschlusszug 19207 wird um wenige (3) Minuten verpasst. Der IRE200 ist oft deutlich früher in Wendlingen und muss leider vor Einfahrt in Wendlingen den Zug nach Tübingen durchlassen. Der nachfolgenden Zug Mex18 19301 um 7:22 hat oft Verspätung, sodass ein Umstieg oft 30min dauert...	Der 19207 kann leider nicht später verkehren, da es ansonsten ab Reutlingen zu einem Trassenkonflikt mit der RB 63 (22771) käme.
132	760	19200			Stuttgart Hbf bzw. Stuttgart Bad Cannstatt	3:25 bzw. 3:40			Begründung: Letzte Nachtbusse in Stuttgart nehmen zu können, die zwischen 1:00 bis 4:00 den gesamten Nachtverkehr übernehmen. 1. Priorität: Den MEX 18 zwischen Tübingen bis Stuttgart (-Heilbronn) stündlich am Wochenende zwischen 1:00 bis 5:00 fahren lassen wie den MEX 16 bspw.	Der MEX 16 verkehrt am Wochenende zwischen 1 und 5 Uhr stündlich, da die Züge von der Region mitfinanziert werden. Dies ist beim MEX 18 nicht der Fall, weshalb nur zwei Züge im Nachtverkehr finanziert werden können. Die gewünschte Fahrzeit für den 19200 kann nach Prüfungen nicht eingerichtet werden.

## Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2024

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Fahrgast-Anregung	Antwort NVBW
133	760	IRE 6							Der IRE 6 bietet eine schnelle Verbindung von Stuttgart nach Reutlingen/Tübingen. Ein weiterer Halt am Knotenbahnhof Plochingen würde die Verbindungen von der Filstalbahn Richtung Tübingen erheblich verbessern, vor allem da die MEX-Linien Richtung Tübingen stark ausgelastet und verspätungsanfällig sind. Der IRE 6 fährt bereits heute meist relativ langsam durch den Plochinger Bahnhof bzw. muss sogar stehen bleiben, da er von den Fernverkehrsgleisen Richtung Stuttgart auf die Streckengleise Richtung Tübingen wechseln muss. Die Fahrzeit würde sich durch einen Halt daher nur marginal erhöhen.	Aufgrund der hohen Kapazitätsauslastung der Strecke zwischen Stuttgart und Plochingen ist ein zusätzlicher planmäßiger Halt in Plochingen nicht möglich.
134	760	19207							Die Fahrt sollte komplett neu geplant werden, um die Konflikte mit 19209 und 22771 zu lösen.	Die Problematik der engen Zugfolge ist uns bekannt, allerdings lässt sich derzeit für die RB 63 aufgrund der Verzögerungen bei der Fertigstellung der Infrastruktur in Metzingen keine andere Fahrpläne für die RB 63 finden. Der 19207 wird aus Kapazitätsgründen benötigt.
135	760	19314					Tübingen	10:33	Taktverkehr, Anschluss aus Bus, Anschluss von ZAB.	Der Zug wurde kurz nach Fahrplanwechsel im Dezember 2022 noch angepasst und ist im laufenden FPL-Jahr zur Minute 33 abgefahren.
136	760	19310					Tübingen Hbf	08:33	Der Zug sollte im Takt verkehren, um den Anschluss von der ZAB aufrecht zu erhalten.	Der Zug wurde kurz nach Fahrplanwechsel im Dezember 2022 noch angepasst und ist im laufenden FPL-Jahr zur Minute 33 abgefahren.
137	760	19343					Stuttgart Hbf	00:59	Alternativ kann auch die Abfahrt auf 00:30 Uhr vorverlegt werden. Die Aktuelle Fahrplanlage bietet in Stuttgart Hbf aus allen relevanten Richtungen unnötig lange Umstiegszeiten, nimmt aber gleichzeitig nicht den Anschluss aus dem quasi gleichzeitig ankommenden ICE auf. Nachteil ist, dass der Busknoten im Nachtverkehr in Tübingen Hbf dann nicht erreicht wird.	Die Prüfung und Abstimmungen dauern noch an.
138	760								Ich wünsche mir wieder Doppelstockzüge auf der Neckar-Alb-Bahn.	Die Wahl der Fahrzeuge auf einer Strecke wird bei der Ausschreibung eines Verkehrsvertrages getroffen. Die Neckar-Alb-Bahn wird derzeit von der SWEG Bahn Stuttgart befahren, welche keine Doppelstockzüge besitzt. Eine Änderung kann erst mit der Neuausschreibung des Verkehrsvertrages beziehungsweise größeren Änderungen wie der Neuordnung des Stuttgarter Verkehrs mit der Inbetriebnahme von S21 erfolgen.
139	760	alle IRE der DB							Die IRE der DB (Laufweg Tübingen-Stuttgart u.umgekehrt) sind seit Jahrzehnten ohne Halt in Metzingen. Bereits vor langer Zeit wurde es angedacht die Züge in Metzingen halten zu lassen. Geschehen ist leider nichts, obwohl sich die Fahrplanverhältnisse inzwischen längst geändert haben. Desweiteren muss man bedenken das die Züge in Ri Tübingen weit über diesen Bahnhof hinaus das Umland (Rottenburg/Aulendorf) erschliessen und damit Direktverbindungen ermöglichen würden. Dieser Vorschlag erfordert keine zusätzlichen Kosten und ist analog der bereits in Metzingen haltenden IRE Züge der Privaten Unternehmen nur logisch.	Der IRE 6 der DB fährt eine leicht abgeänderte Fahrpläne im Vergleich zum IRE 6 von der SWEG Bahn Stuttgart. Der IRE 6 der DB Regio ist im Stuttgarter Knoten sehr eng getaktet und da die Fahrpläne sehr verspätungsanfällig ist, kann kein zusätzlicher Halt in Metzingen eingeführt werden.
140	760	IRE 6			Stuttgart	00:43			Die IRE 6-Züge, die von der SBS betrieben werden, verpassen seit dem Fahrplanwechsel den ICE-Anschluß Richtung Norden/Westen. Halte in Metzingen und Nürtingen durch frühere Abfahrt in Tü und RT möglich?	Eine andere Fahrpläne konnte wegen Trassenkonflikten nicht gefunden werden.
141	760	IRE 6							Die neu eingeführten Halte Metzingen und Nürtingen sollten wieder entfallen. Denn durch diese neuen Halte braucht der Zug fast eine Stunde statt 43 Minuten. Somit fährt er aber fast zu identischen Zeiten zwischen Tübingen/Reutlingen und Stuttgart wie der Mex12. Das macht die Linie nahezu überflüssig	Die neuen Halte in Metzingen und Nürtingen wurden eingeführt, da in Metzingen kein Anschluss von der RB 63 auf den MEX besteht, da die RB 63 wegen Verzögerungen bei der Fertigstellung der Infrastruktur nicht den Ausschreibungsfahrplan mit Anschluss auf den MEX fahren kann. Durch die leicht veränderte Fahrpläne sind Betriebshalte in Nürtingen notwendig gewesen, weshalb entschieden wurde, dass diese Halte auch für die Fahrgäste geöffnet werden. Der IRE 6 wird auch aus Kapazitätsgründen auf der Neckar-Alb-Bahn benötigt
142	762	Alle RB65 am Wochenende	Neuffen	xx:36	Nürtingen	xx:50			MEX18 warten lassen auf Umsteigefahrgäste von der RB65 aus Neuffen Richtung Tübingen, und RB65 warten lassen auf Umsteigefahrgäste aus MEX 18 von Tübingen, da der Bus ab Metzingen sonntags nur zweistündlich fährt und meistens keine Fahrräder mitnimmt.	Wir arbeiten gemeinsam mit den EVU an einer praktikablen und umsetzbaren Lösung zur Anschlusssicherung, da die Anschlusssicherung nicht mehr vom Infrastrukturbetreiber angeboten wird.

## Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2024

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit In	Wunschzeit In	Wunschzeit In	Uhrzeit	Fahrgast-Anregung	Antwort NVBW	
143	763				Metzingen	xx:40		Generell die Abfahrtszeiten der Ermstalbahn ohne große Umsteigeaufenthalte auf die Neckar-Alb-Bahn abstimmen	Leider kann die RB 63 nicht wie im Ausschreibungsfahrplan geplant, zur Minute 10 und 40 in Metzingen ankommen, da die Infrastruktur nicht rechtzeitig fertig gestellt wurde. Derzeit fehlt in Metzingen ein Gleis, damit die RB 63 dort kreuzen kann, weshalb die Verschiebung des Fahrplans im Ermstal notwendig war.	
144	766	RB 6	05:57	06:00	06:52	07:00		Der Zug fährt nach Fridingen. Um nach Albstadt, Tübingen ect. zu kommen muss man in Sigmaringen umsteigen. Leider ist dieser Zug oftmals nicht erreichbar und man muss dann bis 7:45 auf den nächsten warten. Besonders im Winter eine Zumutung. Ein Direktzug Aulendorf - Stuttgart wie es ihn vor zwei Jahren gab war perfekt. Denn die Anzahl an Fahrgästen die Albstadt, Tübingen, Stuttgart anpeilen ist deutlich höher wir Fridingen	Wir arbeiten gemeinsam mit den EVU an einer praktikablen und umsetzbaren Lösung zur Anschlusssicherung, da die Anschlusssicherung nicht mehr vom Infrastrukturbetreiber angeboten wird. Eine Änderung der Fahrpläne ist nicht möglich.	
145	766	IRE3267					Stuttgart Hbf	23:15	Eventuell könnte man auch einen zweiten Zug einrichten, der die genannte Abfahrtszeit nutzt, oder die SWE RB86283 nach Albstadt oder Sigmaringen verlängern. Vor allem an Wochenenden ist es für Balingen, Albstadt und Sigmaringen nicht vorteilhaft, wenn der letzte Zug aus Stuttgart schon um 22:15 abfährt und man danach keine Verbindung mehr hat.	Zusätzliche Züge können aufgrund fehlender Regionalisierungsmittel zur Zeit nicht bestellt werden.
146	766							Einführung eines zusätzlichen Zuges Hechingen-Mössingen-Tübingen mit Ankunft ca. um 16 Uhr zur Vervollständigung des nachmittäglichen halbstündlichen Angebots.	Zusätzliche Züge können aufgrund fehlender Regionalisierungsmittel zur Zeit nicht bestellt werden.	
147	766							Ich würde eine bessere Zugsbindung toll finden. z.B. Das der IRE jede Stunde (zumindest bis Tübingen fährt). Eine zusätzliche Regionalbahn nach Tübingen (tagsüber) um jeweils 28 (Abfahrtszeit in Mössingen) fände ich super, dann gäbe es diese Verbindung in beide Richtungen.	Leider können aufgrund der eingleisigen Strecke aus Kapazitätsgründen beim derzeitigen Betriebskonzept keine zusätzlichen Züge mehr verkehren.	
148	770	IRE1/MEX17a			Vaihingen (Enz)	spätestens Minute 07		zahlreiche Scheinanschlüsse durch zu kurze Umsteigezeit (teilweise 2 Minuten und weniger) in Vaihingen (Enz) von IRE1 aus Karlsruhe auf MEX17a nach Bietigheim-Bissingen: wieso kann IRE1 nicht früher ankommen bzw. MEX17a etwas später abfahren?	Die Problematik ist uns bekannt und wir bestellen die Fahrpläne des IRE 1 und des MEX 17 im Takt, um in Vaihingen Umstiege zu ermöglichen. Allerdings kommt es aufgrund von Trassenkonflikten zu Verschiebungen von bis zu 3 Minuten, die zu diesen Scheinanschlüssen führen.	
149	770	MEX 17a (19536)					Stuttgart Hbf	02:23	Anschluss aus Richtung München von Spätveranstaltungen an Sa. u. So. aus ICE 618 nicht möglich, da der MEX bereits um 02.07 h abfährt und so den Anschluss Richtung Pforzheim Hbf mit allen Unterwegshalten der MEX-Linie nicht darstellt. Von Mo. - Fr. ist der Anschluss aus ICE 618 mit Umstieg und 10 min. Wartezeit über IC 2326 mit Halten in Ludwigsburg und Pforzheim Hbf vorhanden. Bis vor ca. 2 Jahren fuhr der ICE 618 noch direkt über Ludwigsburg, Vaihingen (Enz) und Pforzheim Hbf, sodass täglich am frühen Morgen eine Direktverbindung aus München Hbf bestand. Seit der ICE 618 nun über die SFS fährt, sollte auch an Wochenenden diese Verbindung mithilfe MEX dargestellt werden. Mir ist bewusst, dass der MEX in Pforzheim Hbf um 03.00 h ankommt, bereits um 03.07 h zurück nach Stuttgart Hbf fährt und anschließend wieder Richtung Pforzheim Hbf. Daher ist eine Prüfung erforderlich. Die bisherige Anschlussempfehlung aus ICE 618 in Stuttgart Hbf mit der S 5 nach Bietigheim-Bissingen sowie Anschluss dort zum MEX ist unzumutbar und führt zu einer Fahrzeitverlängerung von exakt 2 h!	Eine Verschiebung ist aufgrund der Schicht- und Umlaufplanung nicht möglich, da die Nachtverkehre zwischen Pforzheim und Stuttgart mit einer Schicht und einem Fahrzeug geplant sind. Zusätzliche Nachtschichten sind leider aufgrund des Personalmangels und der Ineffizienz der Schichten derzeit nicht möglich. Der MEX stellt in Pforzheim auch jeweils Anschluss von/nach Karlsruhe mit der S5 her.
150	770	tbd	Vaihingen (Enz)	06:16	Karlsruhe	06:52		Zwischen Stuttgart Hbf und Karlsruhe Hbf fahren zweistündlich in der Lücke der IRE 1 jeweils die IC-Züge der Deutschen Bahn. Morgens mit Abfahrt um 05:59 Uhr verkehrt der IC zwischen Stuttgart Hbf und Karlsruhe Hbf nicht mit Halt in Vaihingen (Enz), Mühlacker und Pforzheim, sondern über Bruchsal. Dadurch ergibt sich morgens eine ziemliche Lücke für Pendler:innen ab Vaihingen (Enz), Mühlacker und Pforzheim in Richtung Karlsruhe Hbf. -> Wäre hier eine zusätzliche Verbindung des IRE 1 möglich? Im Idealfall ab Stuttgart Hbf, allenfalls auch ab Vaihingen (Enz). In der Gegenrichtung Richtung Stuttgart Hbf besteht das Problem nicht. Vielen Dank für eine Überprüfung.	Ab 2026 ist ein durchgehende 30-min Takt mit einem (I)RE zwischen Karlsruhe und Stuttgart angedacht, dies ist mit dem jetzigen Fahrzeugbestand nicht umsetzbar.	
151	770		Vaihingen an der Enz	04:38 Uhr				Am Wochenende! Keine Fahrt zw.03:39 und 06:02 Uhr am Wochenende von Vaihingen an der Enz nach Stuttgart Hbf.	Das derzeitige Zielkonzept des Landes sieht eine Bedienung an Samstagen und Sonntagen erst ab 7 Uhr vor. Für frühere Züge gibt es derzeit keine Finanzierungsmöglichkeiten.	

## Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2024

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Fahrgast-Anregung	Antwort NVBW
152	770								Zwischen Pforzheim und Stuttgart fehlt sei Jahren eine vernünftige Frühverbindung. Der erste Zug mit einer annehmbaren Reisezeit von 31 Minuten ist erst um 6.25 Uhr in Stuttgart. Alle Verbindungen zuvor sind mit über einer Stunde Reisezeit extrem unattraktiv für Pendler die um 7 Uhr im Stuttgarter Umland ihre Arbeit antreten müssen. Da bleibt vielen leider nur das Auto als Alternative.	Zusätzliche Züge können aufgrund fehlender Regionalisierungsmittel zur Zeit nicht bestellt werden.
153	770	19538/19542/ 19550/19564/ 19568/19526 und in Gegenrichtung 19545/19547 19551/19581/ 19567/19571	Pforzheim/(Gegenrichtung in Karlsruhe) nicht unbedingt frühere Abfahrt sondern Fahrzeitanpassung.						Die MEX der Linie 17a von Bietigheim-Bissingen nach Karlsruhe und zurück durch Einkürzung der Standzeit in Pforzheim die Halte in Ispringen, Ersingen, Ersingen-West, Bifingen und Königsbach ermöglichen. Dadurch wäre eine lang ersehnte umsteigefreie Möglichkeit gegeben vom östlichen zum westlichen Enzkreis zu kommen ( die eigentlich über Jahrzehnte Standart war). Durch geringfügige Verlängerung der Fahrzeit (ca. 5- 6 Minuten verursacht durch die zusätzliche n Halte) und ohne zusätzliche Trassenbestellungen oder anderer Kosten auch kurzfristig realisierbar. Ein zweiter Nebeneffekt wäre die super Anbindung des westlichen Enzkreises an den Hauptbahnhof in Karlsruhe. Das lästige Umsteigen in Karlsruhe -Durlach kann entfallen und die Reisezeiten halbieren sich teilweise. Auch für Kunden des östlichen Enzkreises entfielen der stündliche, recht sportliche Umstieg in Pforzheim von Minute 42 auf Minute 46 (10/14) der sowieso eigentlich in den meisten Fällen nicht so realisierbar ist. Beim Zug 19547 wurde diese Idee schon realisiert und mit Erfolg so praktiziert.	Die zusätzlichen Halte wurden geprüft, jedoch ist es nicht möglich alle Halte anzufahren und gleichzeitig den Anschluss der S5 in Pforzheim und des Fernverkehrs in Karlsruhe beizubehalten, was als Voraussetzung gegeben sein muss. Mit dem stündlichen Halt des IRE1 in Wilferdingen-Singen bestehen auch stündlich bahnsteiggleiche Anschlüsse in Wilferdingen-Singen von allen S5-Halten im Enzkreis von/nach Karlsruhe Hbf.
154	770	19002, 19003							Im Sinne einer weiteren Verstetigung des Angebotes und früherer Verbindungen für Pendler die am Samstag arbeiten müssen wäre es toll, wenn der IRE 19002 Abfahrt Stuttgart Hbf 06:32 Uhr und der IRE 19003 Abfahrt Karlsruhe Hbf 06:32 Uhr täglich fahren könnten. So hätte man ab Karlsruhe Hbf Anschluss Richtung Offenburg - Basel mit dem RE 17007 und Richtung Pfalz mit der RB 12406. Mit dem IRE 19003 hätte man in Stuttgart Hbf Anschluss an den EC 217 Richtung Österreich, der sonst nur mit langem Aufenthalt in Stuttgart Hbf erreichbar ist und zum RJX 892 in Richtung Bodensee/Arlberg.	Das derzeitige Zielkonzept des Landes sieht eine Bedienung an Samstagen und Sonntagen erst ab 7 Uhr vor. Für frühere Züge gibt es derzeit keine Finanzierungsmöglichkeiten.
155	770	19034							Die Züge von go ahead sind mehr als dreckig. Der Staub liegt auf den Ablagen seit 2019.	Wir geben die Rückmeldung an die für die Qualitätssicherung zuständigen Kolleg*innen weiter.
156	770								Seit einiger Zeit verkehrt keine durchgehende Verbindung mehr zwischen Heidelberg, Wiesloch-Walldorf und Stuttgart, sondern nur Verbindungen mit sehr kurzen Umsteigezeiten in Bruchsal oder Karlsruhe-Durlach. Wenn einer der beiden Anschlüsse platzt, was nicht unrealistisch ist, muss man eine Stunde warten, was die Fahrzeit von 1:30 bis 2:00 Stunden entsprechend verlängert. Zudem kosten beide Verbindungen unterschiedlich viel und sind daher nicht flexibel wählbar. Früher war das doch noch möglich in rund 1:30 bis 1:45 Stunden umsteigefrei zwischen beiden Städten zu reisen.	Die Linie RE 17b wurde eingekürzt und verkehrt nur noch zwischen Mühlacker und Bruchsal. Grund dafür ist die Einführung des RE 73, der zwischen Karlsruhe und Heidelberg verkehrt und die alte Lage des RE 17b ab Bruchsal übernommen hat und eine hohe Nachfrage generiert hat. Eine Neuordnung ist erst mit der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 möglich und derzeit wird noch geprüft, ob eine Verbindung zwischen Heidelberg und Stuttgart möglich ist.
157	771	IRE							Direkter IRE von Stuttgart nach Mannheim, vgl. IRE 1 Stuttgart-Karlsruhe	Zusätzliche Züge können aufgrund fehlender Regionalisierungsmittel zur Zeit nicht bestellt werden. Die Relation Stuttgart - Mannheim wird vom Fernverkehr sehr gut bedient
158	771								Bisher fährt nur einmal täglich ein RE von Stuttgart nach Mannheim (RE 10a/RE 19208). Es ist sehr wünschenswert, weitere Regionalverkehrszüge auf dieser Linie zu haben. Die beiden größten Städte in BW ohne Umsteigen auch im Nahverkehr zu verbinden, wäre großartig. Den IRE 1, der von Aalen/Stuttgart nach Karlsruhe fährt, zu verlängern, wäre denkbar. Auch hinsichtlich des Deutschlandtickets würde eine solche Verbindung ggf. zu weniger Umsteigeverkehr an Verkehrsnoten führen.	Die Durchbindung Stuttgart - Mannheim wurde aus Qualitätsgründen abgeschafft und wird auch nicht wieder eingeführt. Es besteht über die Schnellfahrstrecke ein dichtes Angebot mit Zügen des Fernverkehrs (DB, Flixtrain).

## Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2024

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit In	Wunschzeit In	Wunschzeit In	Uhrzeit	Fahrgast-Anregung	Antwort NVBW
159	780	19052+19054					Ludwigsburg 05.10 Uhr bzw. 06.10 Uhr oder später	Herstellung des Übereckanschlusses aus der S4 aus Richtung Marbach (Neckar) durch Auslassung der RE-systemfremden Halte. Was haben Feinerschließung und Schülerverkehre im schnellen RE8 verloren? Wieso können diese Ströme nicht in regulären Taktfahrten der MEX- bzw. RB-Züge abgebildet werden? Klare Trennung der Zugsysteme mit einheitlicher Haltepolitik!	Unser Ziel ist ebenfalls die klare Trennung der Produkte RE und MEX. Unter anderem aus finanziellen Gründen übernimmt der RE in den Tagesrandlagen auch die Feinerschließung. Größtenteils konnten wir das bereits auflösen, bspw. in den Abendstunden ab 20 Uhr. 19052 kann nicht später fahren, da dieser im Zulauf auf Würzburg den Schülerverkehr übernimmt. Dafür ist im Moment keine Ersatzleistung möglich. Gleiches gilt für den 19054. Dieser kann nur beschleunigt werden wenn eine Bestellung einer MEX-Leistung die dann ausfallenden Fahrten übernimmt. Dafür stehen uns im gegenwärtigen Moment keine Mittel zu Verfügung.
160	780	RE8					Würzburg Hbf Minute 39	Können die Fahrzeitzreserven des RE8 zwischen Würzburg Hbf und Lauda nicht für eine spätere Abfahrt in Würzburg genutzt werden? Dadurch könnte mancher ICE-Anschluss gehalten werden, der aktuell bei Verspätungen des ICE verloren geht. Oft ist der RE8 bis zu 3 Minuten vor der fahrplanmäßigen Ankunft in Lauda-	Die Fahrzeiten werden grundsätzlich durch DB Netz konstruiert, Abweichungen im Bereich von plus/minus 3 Minuten sind jederzeit möglich, ohne das wir Einfluss darauf nehmen können. Abgesehen davon ist nur 4 Minuten nach dem RE8 die Abfahrt des RE80 (Ri. Treuchtlingen) vorgesehen, sodass eine spätere Abfahrt "planmäßig" ohnehin nicht möglich ist.
161	780	74493					Heilbronn 07:25	MEX 12 (MEX 19355) aus kommt um 07:20 Uhr aus Mosbach-Neckarelz in Heilbronn Hbf an und koppelt zunächst an den bereits aus Öhringen angekommenen Zugteil. RE 8 (RE 74493; aktuelle Zugnummer des Ersatzverkehrs, eigentliche Zugnummer des Regelverkehrs unbekannt) aus Lauda nach Stuttgart fährt in dieser Zeit jedoch schon in Heilbronn Hbf planmäßig um 07:20 Uhr ab. Ein Umstieg auf die schnellere Verbindung von Heilbronn nach Stuttgart ist damit unmöglich.	Der RE8 hat bereits einen siebenminütigen Aufenthalt in Heilbronn (7:13 auf 7:20), da sonst keine Expresstrasse nach Stuttgart Hbf verfügbar ist. Für die Herstellung einer Umsteigeverbindung sind mindestens 3 Minuten notwendig, nicht-bahnsteiggleich sogar 5 Minuten. Damit ist keine Trasse bis Stuttgart Hbf verfügbar, obendrein verringert sich Wendezeit in Stuttgart Hbf auf unter 10 Minuten. Einzig denkbare Möglichkeit ist eine frühere Ankunft aus Mosbach-Neckarelz. In dieser Trasse liegt aber bereits die Fahrt aus Öhringen, die wiederum nicht verschoben werden kann.  Zusätzlich besteht der Wunsch, in Mosbach sichere Umstiege von der ankommenden S1 herzustellen.
162	780	19377						19377 zusätzlich in Kornwestheim und Zuffenhausen halten lassen, damit man eine etwas spätere Verbindung von Ludwigsburg in Richtung Leonberg bzw. Weil der Stadt hat. In Zuffenhausen bestünde eine feine Umstiegsmöglichkeit auf die S-Bahn 7678, welche sonst in Stuttgart nicht erreicht werden würde, da 19377 erst um 00:44 in Stuttgart Hbf. 19377 hat in Ludwigsburg keinen S-Bahn-Anschluß in Richtung Stuttgart. Es ist zwar ein MEX, jedoch sollte man das in den Nachtstunden nicht ganz so genau nehmen, wenn dadurch auf das Auto verzichtet werden kann.	Kein Halt von MEX in Zuffenhausen und Kornwestheim.
163	780							Verbesserung der Anschlussituation zwischen MEX 12 und RE 10a/b in Heilbronn. Vor allem in Fahrtrichtung Mannheim sind die Übergänge in Heilbronn mit 3-5 Minuten zu knapp bemessen und werden wegen Verspätungsanfälligkeit des MEX 12 häufig verpasst. Zudem besteht keine öffentlich kommunizierte Wartezeitregelung im Verspätungsfall zwischen den beiden Linien. Wünschenswert wäre daher eine Durchbindung des MEX 12/RE 10 auf der Relation Stuttgart - Mannheim wie es ursprünglich in der langfristigen Konzeption auch vorgesehen war.	Eine Durchbindung ist auch aufgrund des geänderten Fahrzeugsatzes und Netzzuschnittes im Zuge der Inbetriebnahme S21 ausgeschlossen. Bis dahin haben wir leider keine Möglichkeit, die Anschlusszeiten planmäßig zu erhöhen. Zumindest für die Fahrtrichtung Stuttgart - Heilbronn - Mannheim sind laut den uns vorliegenden Unterlagen 3 Minuten Wartezeit möglich.



## Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2024

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Fahrgast-Anregung	Antwort NVBW
164	780		Würzburg Hbf NWH	06:07					Am Wochenende frühere Verbindungen von Würzburg Hauptbahnhof NWH nach Lauda TL, ggf. weiter als RB nach Osterburken TO oder als RE nach Stuttgart Hbf TS. Derzeit früheste Reisemöglichkeit RB85 57955 um 07:06. Es würden so komfortablere Anschlussbeziehungen bestehen zu (Bsp. am Samstag 25.02.2023): IC 95 aus Leipzig Hbf Ankunft 04:46 Uhr RE 80 aus Ansbach Ankunft 05:47 Uhr RE 10 aus Nürnberg Hbf Ankunft 05:48 Uhr RB 53 aus Bamberg Ankunft 05:57 Uhr ICE 827 aus Köln Hbf Ankunft 06:01 Uhr KBS780 ist bisher sonst vom ersten Regionalverkehrstakt in NWH abgeschnitten. Dies könnte die Strecke weiterhin für Pendler am Wochenende attraktiver gestalten, da man nicht so spät erst aus Würzburg rauskommt	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.
165	780		Lauda TL	05:40 Uhr					Am Wochenende ist die erste Reisemöglichkeit von Lauda TL -> Würzburg NWH erst um 06:42, Ankunft in NWH 07:21. Hierdurch kommt es zu einem Anschlussverlust von Fernverkehrszügen (Bsp am Samstag 10.06.2023): ICE 827 nach München Hbf 06:05 Uhr ICE 1022 nach Dortmund Hbf 06:24 Uhr ICE 634 nach Bremen Hbf 06:28 Uhr ICE 684 nach Hamburg Hbf 06:28 Uhr ICE 822 nach Essen Hbf 06:55 Uhr ICE 521 nach München Hbf 07:03 Uhr ICE 21 nach Wien Hbf 07:11 Uhr Mit Abfahrt einer RB8 um 06:40 mit Halt an allen Unterwegshalten (ggf. Bedarfshalte in Gerlachsheim, Zimmern, Gaubüttelbrunn), käme diese somit um 06:19 Uhr in NWH an, und es würden fast alle o.g. Fernverkehrsverbindungen erreicht werden. Dies würde die Bahn als Reisemittel auch für Fernreisen weiter attraktiv machen, da so Reisen früher begonnen werden können. Zusätzlich könnte dieser Zug für Pendler, welche auch Samstags in der Würzburger Stadt arbeiten müssen (Einzelhandel, Gesundheitswesen, etc...), sehr interessant sein.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.
166	780								Ausweitung der RB 85 zwischen Osterburken - Lauda - Würzburg auch auf das Wochenende. Gerade wenn man am Wochenende mal einen Ausflug machen will, fährt die Bummelbahn nicht! Außerdem bitte die Bahnhöfe voll funktionsfähig machen, damit auch JEDER von dem Angebot profitieren kann. Leider gibt es immernoch Bahnhöfe, die nur eingeschränkt genutzt werden können! So KANN das mit der anvisierten Nutzerzahl kaum erreicht werden. Zumal die Leute nach Corona erst langsam wieder mehr Bahn fahren. Die RB 85 darf nicht wieder gestrichen werden. Das Projekt ist wichtig und richtig! Ich nutze sowohl RB 85 als auch den RE 8 wo immer möglich für Fahrten Richtung Würzburg und Stuttgart. Gerade auch im Hinblick auf das 49€-Ticket ist sicher auch noch Potential gegeben. Auf dauer würde ich sogar über eine Reaktivierung der noch geschlossenen Haltepunkte nachdenken. So könnten auch mobilitätseingeschränkte Personen besser mit dem ÖV fahren. Rollifahrer, Kinderwagen, Rollator-Rentner... - bei niveaugleichem Einstieg ein Kinderspiel! Außerdem müssen auch die katastrophalen "Rundbus-Linien" wie in Rosenberg deutlich verbessert werden! Wer bitte fährt mit dem Bus ins Nachbarort, um binnen 5 -10 Minuten den Zug zu bekommen, wenn er weiß, auf der Rückfahrt muss er 40 Min auf denselben Bus warten?? - Da kann ich auch gleich laufen... - bin ich schneller! Die RB 85 und der RE 8 sind wie gesagt ein gutes Transportmittel, aber noch ausbaufähig. Der Zubringerbus eine Katastrophe! Bitte daran arbeiten! Sonst wird das nichts mit der Mobilitätswende... ÖV? Sehr gerne!! Aber bitte pünktlich, zuverlässig, dauerhaft und mit vernünftigen Übergangszeiten! Die aktuelle Situation riecht irgendwie nach "abgekarteten Spiel" a la "Oh, Zahlen nicht erreicht... - sowas aber auch..."	Eine Angebotsausweitung der Linie RB85 ist ohne deutliche Fahrgaststeigerung oder ohne kommunaler Mitfinanzierung nicht denkbar, da die Nachfrage, abgesehen vom Schülerverkehr äußerst gering ist. Das Angebot an Mo-Fr wird aber fortgeführt.  Aufgabenträger im Busverkehr sind die Landkreise, bitte tragen Sie Ihre Anregungen bitte an die entsprechenden Stellen vor.
167	780	MEX12/18							Richtiger Halbstundentakt von Stuttgart nach Heilbronn/Lauffen von MEX12/18 Aktuelle Abfahrten Minute 19 und Minute 43/44. Züge zur Minute 19 fahren häufig verspätet ab. Beim Verspäten Zug um Minute 44 muss man dann fast 45 Minuten warten. Unattraktiv	Ein sauberer 30min-Takt wird mit S21 eingeführt.

## Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2024

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Fahrgast-Anregung	Antwort NVBW
168	780								MEX12/MEX18 30 Minutentakt ab Stuttgart nach Lauffen/Heilbronn gewünscht - aktuell Abfahrt Minute ~19/~44 Oftmals gibts es Verspätungen bei der Abfahrt - so kann sein, dass zur Minute 25/30 abgefahren wird und der nächste Zug schon wieder zur Minute 44 fährt. Die Wartedauer beim Verpassen von Zug zur Minute 44 somit fast 45 Minuten - das zieht sich ganz schön	Ein sauberer 30min-Takt wird mit S21 eingeführt.
169	780								Bei der RB Linie 85 von Osterburken über nach Lauda wäre eine etwas frühere Ankunft in Würzburg wünschenswert. Dadurch dass der Zug meistens zur Minute xx.57 ankommt, hat man so gut wie keine Anschlüsse, da der Übergang nicht reicht. Die Züge müssten einfach 2-3 Minuten früher ankommen, was aufgrund des ziemlich entspannten Fahrplans möglich sein müsste. Lauda Abfahrt zur Minute 13, Ankunft Würzburg zur Minute 53 - dass sollte mit der BR 440 und den Streckengeschwindigkeiten gut zu schaffen sein.	Wird geprüft und hängt von einer Anpassung des Knoten Laudas ab.
170	780	MEX 19210			Neckarsulm Nord	5.40 Uhr			Der MEX19210 sollte bis Bad Friedrichshall Hbf verlängert werden und zwischenhalt in Neckarsulm Nord sein. Weil Audiarbeiter aus Raum Bietigheim-Bissingen/Stuttgart können die morgendlichen Verbindungen nicht nutzen, da in Heilbronn und Neckarsulm zu wenig Umstiegszeit oder der Laufweg ab Neckarsulm Bahnhof bis zum Arbeitsplatz zu weit ist. Würden Züge von Stuttgart auch in Neckarsulm Nord halten, würden mehr Autofahrer mit der Bahn, anstatt wie bisher mit dem Auto in die Arbeit fahren. Es sollte bei künftigen Fahrplänen Berücksichtigt werden das Audi Arbeitsbeginn der Frühschicht ist 6 Uhr und Laufweg, ab Neckarsulm Nord 10 Minuten zum Arbeitsplatz bzw. ab Neckarsulm Bahnhof 20 Minuten "ca.", so kann autoverkehr reduziert werden und die Bahn attraktiv	<p>Eine Weiterfahrt des MEX19210 bis Bad Friedrichshall ist umlaufbedingt leider nicht möglich, da das Fahrzeug in Richtung Öhringen-Cappel weiterfahren muss.</p> <p>In der zukünftigen Fahrplangestaltung soll der Halt Neckarsulm Nord möglichst regelmäßig durch die Regionalbahn bedient werden. Dafür reichen im Moment die Fahrzeiten nicht aus.</p>
171	780	RE 19052							Der RE 19052 sollte auch in Neckarsulm Nord halten, den das Audiwerk Neckarsulm ist für Arbeiter aus Raum Ludwigsburg, Stuttgart sehr schlecht bedient, was Grund ist das viele lieber Autofahren solche Kenne ich sehr viel. Bevor manche Arbeiter ab Neckarsulm Bahnhof zum Arbeitsplatz laufen, etwa bis Neckarsulm Nord, dann fahren die ab haustür bis zur Arbeit mit dem Auto! (wenn sich nichts ändert ist die Verkehrswende bzw. Fahrgastverdoppelung ein unrealistischen Traum der Regierung). Audi ist einer von Baden-Württembergs Wirtschaftsmotoren, also wäre es im Interesse der Landesregierung die Anbindung in Neckarsulm Nord zu verbessern. Es sollte bei künftigen Fahrplänen Berücksichtigt werden das die Audi Frühschicht um 6 Uhr beginnt und auch der Laufweg durchschnittlich 10 Minuten sollte einkalkuliert werden, besser 15 min, nur so schafft man attraktive Bahnverbindung und reduziert autoverkehr. Die wo mit der Bahn fahren wie mein Kollege, die kommen dann häufig zu spät weil der Umstieg in Neckarsulm zu knapp ist. Also bitte prüfen und realisieren das RE 19052 auch in Neckarsulm Nord hält, die Begründung hab ich ja genannt.	In der zukünftigen Fahrplangestaltung soll der Halt Neckarsulm Nord möglichst regelmäßig durch die Regionalbahn/MEX bedient werden. Dafür reichen im Moment die Fahrzeiten nicht aus.
172	780	19377							Zug 19377 hat in Ludwigsburg bislang keinen Anschluß auf S-Bahnen in Richtung Stuttgart. Die Ankunft 00:45 in Stuttgart reicht nicht auf die S6 nach Weil der Stadt, welche 00:48 unten, Gleis 102, abfährt. Meine Idee wäre jetzt, um den fehlenden S-Bahn-Anschluß in Ludwigsburg zu kompensieren, den Zug 19377 zusätzlich in Kornwestheim Pbf und in Zuffenhausen halten zu lassen. Ja, das sieht das MEX-Konzept zwar nicht vor, wäre aber dennoch eine schicke Spätverbindung nach Kornwestheim bzw. über die Ecke in Zuffenhausen weiter in Richtung Weil der Stadt. Die S6 (37888) fährt ja dort 00:57, sodass vermutlich genügend Umstiegszeit vorhanden wäre, wenn man annimmt, dass 19377 dort um 00:42 anhalten würde.	Die Bedienung von den genannten Halten ist nicht vorgesehen. Von dieser Position wird auch keine Ausnahme gemacht.

## Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2024

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit In	Wunschzeit In	Wunschzeit In	Uhrzeit	Fahrgast-Anregung	Antwort NVBW
173	782	4380					06:33 Uhr, noch besser 06:35 Uhr (Anschluss IC 2164 aus Nürnberg/Ansbach)	<p>Blaufelden: Kreuzung RE 4380 mit RB 23361 in Blaufelden (RB 23361 an neu ca. 06:54 Uhr durch Entfall des Aufenthalts in Schrozberg); Weiterfahrt RE 4380 um 06:55 Uhr. Weikersheim: Kreuzung RE 4380 mit RB 23343 (Ankunft RB 23343 neu 07:20 durch Entfall des Kreuzungsaufenthalts in Markelsheim); Abfahrt RE 4380 07:21 Uhr. Markelsheim: Ankunft RE 4380 07:26 Uhr, Abfahrt 07:29 Uhr; Kreuzung mit RB 23381 (Ankunft neu 07:28 Uhr durch Verkürzung des Aufenthalts in Lauda und Kürzung der Fahrzeit Königshofen - Bad Mergentheim auf die üblichen 6 Minuten; ggf. geringfügige Anpassung von RB 23358 notwendig) Lauda: Ankunft RE 4380 07:46 Uhr wie bisher.</p>	Es laufen derzeit Planungen für eine Neukonzeption der Tauberbahn/Maintalbahn/Madonnenlandbahn ab Dezember 2024. Bis dahin sind keine Fahrplananpassungen auf Basis des aktuellen Fahrplans geplant. Kreuzungen sind in Blaufelden für mehrere Jahre nicht möglich.
174	782							<p>Verdichtung des 2h-Taktes des RE87 mit 2h-Takt RB88 am Wochenende, um einen durchgängigen Studententakt anzubieten, entweder: a) Zwischen Tauberbischofsheim und Bad-Mergentheim als Zubringer zu den Zügen von/nach Stuttgart und Würzburg, Entlastung der Taubertalachse B290 zB. zum Erledigen von Einkäufen sowohl im Oberzentrum Würzburg als auch den Unterzentren im mittleren Taubertal (alternativ: Schnellbuslinie?) b) Zwischen Wertheim und Weikersheim (ggf. Niederstetten/Schrozberg), als Zubringer zu den Zügen von/nach Stuttgart und Würzburg, Entlastung der Taubertalachse B290 zB. zum Erledigen von Einkäufen sowohl im Oberzentrum Würzburg als auch den Unterzentren im mittleren Taubertal, Stärkung der touristischen Attraktionen im Landkreis Main-Tauber (Wertheim, Kloster Bronnbach, Weikersheim) durch Studententakt. Fahrzeuge aus Wertheim (RB88) stehen am Wochenende zur Verfügung, da RB88 am Wochenende nicht verkehrt. Fahrzeuge aus Bad Mergentheim (RB88) werden tlw. für die Doppeltraktion des RE 87 verwendet.</p>	Es laufen derzeit Planungen für eine Neukonzeption der Tauberbahn/Maintalbahn/Madonnenlandbahn ab Dezember 2024. Bis dahin sind keine Fahrplananpassungen auf Basis des aktuellen Fahrplans geplant.
175	782	RE 4380					06:53	Dieser Zug sollte im Takt fahren.	Es laufen derzeit Planungen für eine Neukonzeption der Tauberbahn/Maintalbahn/Madonnenlandbahn ab Dezember 2024. Bis dahin sind keine Fahrplananpassungen auf Basis des aktuellen Fahrplans geplant.
176	784	23575	Walldürn	08:36	Seckach	09:05		<p>Durchbindung von Miltenberg und Verlängerung als RE bis Mosbach mit Anschluss zur S-Bahn Richtung Mannheim. Am Wochenende im 2-h-Takt, Gegenrichtung symmetrisch. Es handelt sich um eine Maßnahme ohne Mehrbedarf bei Personal und Fahrzeuganzahl, die jedoch hohe Synergien ermöglicht: Schlanke Durchbindung auf der Strecke Miltenberg - Seckach, perfekte Anschlüsse an den Anschlussknoten Miltenberg, Seckach und Mosbach, neue Reiseketten über Osterburken durch Wegfall der langen Umsteigezeiten in Walldürn und Seckach. Das Konzept wurde bereits durch zwei Gutachten (2018 und 2020) empfohlen und ist Zielzustand für den Deutschlandtakt. Ein Einstieg in ein weniger peinliches Fahrplanregime ist für die KBS 784 dringend angezeigt, um den wenigen Fahrten wenigstens einen Sinn zu geben. Ein Einstieg als Nachfrageanreiz oder Versuchsphase könnte sich zeitlich an der Wallfahrtsaison und / oder an der Ferienzeit orientieren. Denkbar wären auch zusätzliche Fahrten im Spätverkehr zu besonderen Anlässen, z.B. Festen in Walldürn, siehe Veranstaltungskalender der Stadt, nur dass es dann leider keinen Nullknoten in Miltenberg mehr gibt. Gerade auf derart unterprivilegierten Strecken sollte zumindest phasenweise gezeigt werden, was die Bahn leisten könnte, wenn es eine nennenswerte Nachfrage gäbe. Ohne Angebot gibt es nie Nachfrage. Henne-Ei-Problem gelöst!</p>	Es laufen derzeit Planungen für eine Neukonzeption der Tauberbahn/Maintalbahn/Madonnenlandbahn ab Dezember 2024. Bis dahin sind keine Fahrplananpassungen auf Basis des aktuellen Fahrplans geplant.
177	785	88631/(88635)/17507					05.11 Uhr oder später/06.41 Uhr oder später	<p>Führung der Züge in Taktlage bzw. Aufnahme von systematischen Busanschlüssen (Ankunft Minuten 05/06 bzw. 35/36) in Backnang. Einheitliche Haltepolitik: 17507 mit Halt in Oppenweiler und Sulzbach, 88631 ab Ansbach ohne Zusatzhalte im S-Bahn-Netz Nürnberg.</p>	Abweichungen vom Takt im Bereich +3Minuten liegen im Ermessensspielraum von DB Netz, die für die Konstruktion der Trassen zuständig sind. Der 17507 kann nicht in Oppenweiler und Sulzbach halten, da sonst die Kreuzung in Murrhardt nicht funktioniert und die Wende in Schwäbisch-Hall-Mercatal

## Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2024

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Fahrgast-Anregung	Antwort NVBW
178	785	RE90/MEX90/ MEX19							Wieso verkehren die Züge in Backnang in Richtung Stuttgart von Gleis 4 statt wie früher von durchgehenden, schnell befahrbaren Gleis 3? Durch die Nutzung von Gleis 4 kommt es aktuell zu Fahrzeitverlängerungen und z. T. gegenseitigen Behinderungen mit der S-Bahn, was zu unnötigen Verspätungen führt. Oft wird dann die S-Bahn vorgelassen, sodass die Züge in Stuttgart 10-15 Minuten verspätet ankommen.	Die Gleisbelegung wird durch DB Netz festgelegt.
179	785	RE90							Auslassung der z. T. sehr schwach frequentierten Halte Wicklesgreuth, Heilsbronn und Roßtal zu Gunsten einer früheren Ankunft bzw. späteren Abfahrt in Nürnberg Hbf. Dadurch könnten Umsteigeverbindungen von und zum Fernverkehr deutlich entspannt werden. Diese Halte verfügen über eine Anbindung mit der S4, welche für die Fahrgastnachfrage vollkommen ausreichend ist. Ferner sollte der RE90 stets in Doppeltraktion verkehren, da es viele Reisende mit großem Gepäck gibt, welche den Zug auf dem gesamten Linienverlauf als Fernverkehrsersatz nutzen.	Aufgabenträger in Bayern ist die BEG, geben wir gerne so weiter. Der RE90 fährt fast ausschließlich in Doppeltraktion.
180	785	88650							DPN 88650 sollte wieder wie bis Dezember 2022 in Fichtenberg und Fornsbach halten. Zeit im Fahrplan ist dafür genügend vorhanden. Momentan ist die Lösung für Fahrgäste, die abends von Schwäbisch Hall-Hessental nach Fichtenberg oder Fornsbach wollen, sehr unbefriedigend. Dadurch, dass RB 17570 erst in Fichtenberg beginnt, besteht die letzte Reiseumöglichkeit ab Hessental zu den genannten Orten um 22 Uhr (mit Umstieg in Gaildorf West). Sollte die Wiedereinführung der Halte nicht möglich sein, würde es alternativ auch helfen, wenn RB 17570 in Gaildorf West starten würde. So wären immerhin Fornsbach und Fichtenberg wie auch am restlichen Tag über mit Umstieg in Gaildorf West zu erreichen.	17570 soll wieder in Gaildorf West beginnen, was dieses Jahr betrieblich leider nicht möglich ist, da die Wendezeit sonst nur 3 Minuten betragen würde. Haltausfälle dienen der Stabilität der eingleisigen Strecke und sind äußerst wichtig für die Robustheit des Fahrplans.
181	785								Halt der MEX/RE-Züge nach Gaildorf West/SHA-Hessental, Crailsheim und Nürnberg in Winnenden auf Gleis 1, um so stufenfreien Ein-/Ausstieg (u.a. ohne Nutzung der Rampe) und Mitfahrt auch bei defektem Aufzug am Bahnhof für Menschen mit Handicap zu gewährleisten.	Die Zuordnung der Züge zu den einzelnen Gleisen obliegt in der Verantwortung von DB Netz.
182	785								Der MEX Halbstundentakt wurde auf der Murrbahn zum letzten Fahrplanwechsel Werktags ausgeweitet. Allerdings ist ab Stuttgart Hauptbahnhof Richtung Murrhardt ab 22:25 ab Stuttgart nur ein Stundentakt vorhanden. Es wäre sehr positiv wenn auch in dieser Richtung ein Halbstundentakt bis 24:00 eingeführt werden könnte durch zusätzliche Züge um 22:55 und 23:55. Damit wäre der MEX-Standard umgesetzt. (Hinweis: in der Gegenrichtung von Murrhardt nach Stuttgart gibt es diesen Halbstundentakt, obwohl die Lastrichtung um diese Uhrzeit von Stuttgart nach Murrhardt ist)	Eine tägliche Abfahrt um 22:55 Uhr wird zum Dezember 2023 eingeführt. Die Abfahrt um 23:55 ist fahrzeugbedingt erst vsl. ab Dezember 2025 möglich.
183	785								Der MEX Halbstundentakt wurde auf der Murrbahn zum letzten Fahrplanwechsel auch Samstag und Sonntags ausgeweitet. Allerdings ist in Sulzbach Murr Richtung Stuttgart zwischen 18:25 und 18:25 eine Taktücke, so dass hier leider nur ein Stundentakt vorhanden ist. Mit der Einführung eines Zuges um 18:55 würde ein gut merkbarer Halbstundentakt entstehen der auch dem MEX-Standard entspricht. Diese Verbindung ist besonders für Abendsveranstaltungen am Wochenende relevant.	Eine Ausweitung scheitert an der Fahrzeugverfügbarkeit; ist mit S21 aber eingeplant.
184	786								Es wäre schön, wenn die IRE1 Züge von Karlsruhe über Stuttgart nach Aalen einen Halt in Waiblingen einlegen könnten	Waiblingen wird bereits durch vier Regionalzüge pro Stunde und durch zwei S-Bahn Linien bedient.

## Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2024

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Fahrgast-Anregung	Antwort NVBW
185	786	MEX 13 / IRE 1							Der MEX 13 verkehrt im halbstundentakt von Stuttgart nach Aalen (oftmals noch höher). Doch sollten die danachliegenden Städte, insbesondere Ellwangen, besser an diesen Takt angeschlossen werden, da insbesondere in den Stoßzeiten die Züge ziemlich voll sind (z.B. 7:11 Abfahrt in Ellwangen). Dadurch würde es auch deutlich attraktiver werden den Zug zu nutzen, da Wartezeiten deutlich verkürzt würden und die Züge von Stuttgart nach Aalen und weiter nach Ellwangen/Crailsheim zu jeder Zeit genutzt werden können (Momentan hat man sonst noch in Aalen eine halbe Stunde Wartezeit oder dann in Stuttgart, der IRE 1 ist schneller, jedoch wartet man dadurch länger in Aalen). Aber nach Ellwangen und Umgebung kommt man nicht. Konkret: den IRE 1 oder den MEX 13 im halbstundentakt nach Ellwangen/Crailsheim durchfahren lassen, statt ihn in Aalen abzustellen.	Der Landesstandard sieht für diese Strecke nur eine stündliche Bedienung vor. Mittelfristig ist die Verlängerung des IRE bis Crailsheim angedacht, sodass eine weitere schnelle Verbindung hergestellt wird.
186	786	19670	Lorch	06:18					Bitte bei IRE 19670 in Lorch einen zusätzlichen Halt einrichten. Dadurch könnte der nachfolgende ständig überfüllte MEX 19450 wirksam entlastet werden. Wenn der 19670 in Aalen 2 Minuten früher abfährt, dann könnte dieser Halt fahrplantechnisch gut realisiert werden.	Ein Halt ist nicht aufwärtskompatibel mit der zukünftigen Fahrplanung der Remsbahn.
187	786	19480	Goldshöfe	17:21	Aalen Hbf	17:28				Wird geprüft.
188	786	19410	Aalen	06:32					So wie früher den Zug 19410 in Aalen drei Minuten früher abfahren lassen, damit bei dieser stark nachgefragten Verbindung der Anschluß in Schorndorf auf S-Bahn und Wieslaufalbahn sicherer wird. Derzeit ist der Anschluß reine Glückssache.	Widerspricht dem Grundsatz und Wunsch nach einheitlichen und merkbaren Taktzeiten. In den zukünftigen Fahrpläne bleiben die Ankünfte in Schorndorf zu den Minuten 13 und 43 bestehen. In Zukunft wird die stündliche Abfahrt in Aalen zur halben Stunde 4 Minuten früher verkehren und den Halt "Aalen West" bedienen, eine wesentlich frühere Ankunft in Schorndorf ist damit ebenfalls nicht zu erreichen.
189	786								Einführung einer Frühverbindung Aalen-Crailsheim mit Ankunft ca. um 6:00 Uhr mit Anschluss Richtung Nürnberg. Damit sowohl Schaffung der Möglichkeit, diese Strecke zum Pendeln zu nutzen (erste Ankunft heute 7:46) als auch Schaffung interessanter Fernreisemöglichkeiten.	Für diese Leistung steht uns leider kein Fahrzeug zur Verfügung.
190	786								Einführung einer Spätverbindung Nürnberg-Aalen: Mit Anschluss an die Zugankunft um 23:38 in Crailsheim sollte noch eine Fahrtmöglichkeit nach Aalen angeboten werden. Dadurch wird es u.a. möglich, einen gewöhnlichen Arbeitstag in Berlin zu beenden und danach noch nach Hause zu kommen. Eventuell kann die Verbindung als Busverbindung vorgesehen werden.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.  Mit S21 wird die Fahrlage des MEX13 (dann: RB97 Crailsheim - Aalen) um eine Stunde gedreht, sodass der letzte Zug ab Crailsheim um 22:52 Uhr abfahren soll. Damit besteht in Zukunft zumindest noch ein Anschluss von der S4 aus Nürnberg, sofern DB Fernverkehr keine weiteren Fahrten zwischen Nürnberg und Stuttgart einführt, bspw. um 21:38 Uhr ab Nürnberg Hbf.
191	970	RE96, RB92							Bahnsteigverlängerungen in Aichstetten, Aitrach und Tannheim. Dies ermöglicht von Lindau bis Memmingen eine Verdopplung der Kapazität bei Doppeltraktion. Momentan ist ein Zugteil immer gesperrt und gerade beim RE96 der andere total überfüllt bis Memmingen. Die Kapazitätsverdopplung wäre somit ohne großen Aufwand möglich, da die Flächen für die Verlängerung schon vorhanden sind. Tannheim und Aitrach würde etwas mehr Aufwand für den Komplettaufbau eines Barrierefreien Bahnsteigs, würde aber definitiv zur Attraktivierung der Mobilität mit dem Zug in diesen Orten führen.	Gemeinsam mit dem Verkehrsministerium und DB Netz werden provisorische Bahnsteigverlängerungen angegangen. Ein Umsetzungszeitpunkt steht noch nicht fest.

## Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2024

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit In	Wunschzeit In	Wunschzeit In	Uhrzeit	Fahrgast-Anregung	Antwort NVBW
192	971	25881 u.a.						Vorschlag 971-1: Verlängerung der S7 Romanshorn – Bregenz – Lindau/Reutin bis Friedrichshafen ---- Mit der Etablierung der grenzüberschreitenden S7 haben die Kantone Thurgau und St.Gallen sowie die Bundesländer Vorarlberg und Bayern ein grenzüberschreitendes S-Bahn-Angebot geschaffen. Die S7 verkehrt in der Taktlücke des ECE München – Zürich. Baden-Württemberg ist an der S7 bisher nicht beteiligt. Dies könnte man relativ einfach beheben, indem die S7, welche aktuell fast zwei Stunden Standzeit in Reutin aufweist, zu den geeigneten Zeiten nach Friedrichshafen verlängert wird. Evtl. könnten so sogar Regelleistungen der RB93 ersetzt werden. Zudem wäre es ein starkes politisches Zeichen dafür, dass auch die NVBW, bzw. das Land Baden-Württemberg, sich für den grenzüberschreitenden S-Bahn-Verkehr am Bodensee einsetzen.	Die Linie S7 soll das Ziel Lindau Insel haben. Eine Verlängerung nach Baden-Württemberg ist nicht umsetzbar.
193	989	56988	Nördlingen	20:42	Aalen	21:24			Frühere Abfahrt hat keinen Nutzen für eine frühere Ankunft in Aalen, da in <b>Bopfingen ohnehin auf den Gegenzug gewartet werden muss.</b>
194	989	57186						Zusätzlicher Halt in Hofen (b. Aalen).	
195	989	56984						Bitte RB 56984 zwischen Nördlingen und Aalen wieder streichen. Dieser neue, im Regelfahrplan vorgesehene Expresszug entgegen der Lastrichtung bringt kaum einen Mehrwert, führt aber dazu, dass RB 56986 zu früh in Aalen ankommt und RB 57085 zu spät in Aalen abfährt, wodurch die Umsteigezeiten dort viel zu lang werden (24 bzw. 21 min von/nach Stuttgart). Grundsätzlich habe ich nichts gegen zusätzliche Expresszüge, aber vorher muss die Strecke so ausgebaut werden, dass der Takt der langsamen Züge nicht gestört wird.	Keine Streichung von neu eingeführten Zügen direkt nach Inbetriebnahme eines neuen Netzes.
196	3049	IRE 3				Lauchringen West	07:40	Bitte bitte bitte mehr regelmäßige Halte in Lauchringen West oder Lauchringen, zumindest zu den Pendlerzeiten, in Richtung Schaffhausen/Singen. Die einzigen aktuellen Direktverbindungen sind entweder sehr früh oder sehr spät, während die normale Rückfahrt Nachmittags/Abends eine halbe Stunde Wartezeit in Tiengen erfordert. Ich kenne viele in Lauchringen, die in Schaffhausen oder Singen arbeiten, die den Zug aufgegeben haben und ein Auto benutzen, aber lieber den Zug nehmen würden, wenn es direkte Verbindungen gäbe.	Der IRE-Systemhalt Lauchringen wird nach der Elektrifizierung der Hochrheinestrecke eingeführt.
197	4000							Bitte lassen Sie jeden Zug der Linie RE7 Offenburg-Basel in Ringsheim/Europa-Park halten. Dieser Halt ist vor allem für den touristischen Ort Europapark von Bedeutung. Nicht jeder Zug der Linie hält dort, sondern fährt dagegen am Haltepunkt vorbei. Bitte lasse sie jeden Zug dort halten um die Attraktivität des Nahverkehrs als Reisemittel zum Europapark wächst.	Der Halt weiterer Züge in Ringsheim ist nur möglich, wenn bei diesen Zügen ein anderer Halt gestrichen wird. Die mit Güter- und Fernverkehrszügen überlastete Rheintalbahn lässt leider keine weiteren Halte zu.
198	4000	17117				Offenburg	12:06	Anschluss von RE2 (4723) und RE2 (4718) ist um 12 Uhr in Offenburg nie zu erreichen, jede andere Stunde aber schon. Bitte lässt die RB 26 (17117) so wie jede andere Stunde auch um 12:06 Uhr abfahren. Vielen Dank!	RB 17117 muss vor Takt in Offenburg abfahren, da in dieser Stunde ein Eurocity Hamburg - Köln - Interlaken von hinten "drückt". Dieser überholt die RB in Denzlingen. Die mit Güter- und Fernverkehrszügen überlastete Rheintalbahn lässt leider keine andere Lösung zu, um diese RB überhaupt fahren zu können.
199	4320							Vorschlag 4320-1: Reaktivierung der Strecke Etwilen – Singen für den regulären SPNV -- Im Sinne eines Vorlaufbetriebes zur Beurteilung von regelmäßigen, grenzüberschreitenden, durchlaufenden Angeboten Singen – Etwilen – Ossingen – Winterthur stellt die IBSB das Begehren, auf der Teilstrecke Singen – Etwilen Pendelfahrten im Stundentakt anzubieten. Um den Anforderungen von behinderten Fahrgästen Rechnung tragen zu können, sind vorerst provisorische Bahnsteige mit 55-cm Höhe ins Auge zu fassen.	Hierzu läuft gegenwärtig eine Reaktivierungsstudie. Kein Thema für den Fahrplan 2024.
200	4330	69774 u.a.						Vorschlag 4330-2: Verlängerung Biberbahn bis Radolfzell ---- In der Regel verkehren die Freizeitzüge der Biberbahn (RB32a) aktuell zwischen Stockach und Mengen. Es ist anzustreben, dass die Züge regelmäßig mit dem Seehäse verknüpft und bis Radolfzell durchgebunden werden. Ausgewählte Züge könnte man sogar nach Singen und Etwilen weiterlaufen lassen, vgl. Vorschlag 4320-2.	Hierzu läuft gegenwärtig eine Reaktivierungsstudie. Kein Thema für den Fahrplan 2024.

## Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2024

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Fahrgast-Anregung	Antwort NVBW
201	4330								Vorschlag 4330-1: Reaktivierung der Strecke Stockach – Mengen für den regulären SPNV ---- Die seit 2014 laufenden Bestrebungen zur dringend gebrauchten Reaktivierung der Ablachtalbahn müssen intensiviert werden. Wir appellieren an die NVBW, die entsprechenden Zugleistungen (halbstündliche RB Radolfzell – Mengen, stündlicher IRE Zürich – Radolfzell – Mengen – Ulm) bereits jetzt vorzubereiten und auszuschreiben. Zudem sind die Verbindungen in den Entwurf des Deutschlandtaktes zu hinterlegen.	Hierzu läuft gegenwärtig eine Reaktivierungsstudie. Kein Thema für den Fahrplan 2024.
202	4330								Vorschlag 4320-2: Einführung von Freizeitverkehr auf der Strecke Etzwilen – Singen ---- Analog zur Situation auf der Ablachtalbahn ist es erstrebenswert, auf der Strecke Etzwilen – Singen einen Freizeitverkehr nach Vorbild der Biberbahn auf der Ablachtalbahn einzurichten. Zusatz: Mit geschickter Fahrplangestaltung scheint es möglich zu sein, die ohnehin auf der Ablachtalbahn verkehrenden Züge der Biberbahn über Radolfzell nach Singen fahren zu lassen und dort im entsprechenden Takt nach Etzwilen zu leiten.	Hierzu läuft gegenwärtig eine Reaktivierungsstudie. Kein Thema für den Fahrplan 2024.
203	315g								Der Personenverkehr zwischen Weinheim und Lampertheim via Viernheim sollte wieder aufgenommen werden, um mehr Leuten eine direkte Anbindung zu Umsteigeknoten zu ermöglichen	Die Strecke Weinheim - Viernheim - Lampertheim liegt in Hessen im Kreis Bergstraße. Der zuständige Aufgabenträger ist der VRN.
204	401/751/731	diverse z.B. EC 164 => REX 5588 => RB 17728 => RB 17786							Im Bereich Bodensee Bregenz bis Radolfzell besteht keinerlei Abstimmung, sodaß Anschlüsse nicht gegeben sind und damit unverhältnismäßig lange Fahrzeiten entstehen und häufige Umstiege für eine vergleichsweise kurze Distanz erforderlich sind. Daher sollten in grenzüberschreitender Zusammenarbeit zwischen NVBW, BEG und VVV die Fahrpläne sinnvoll abgestimmt werden, um akzeptable Reiseketten zu ermöglichen. Dies könnte etwa durch eine Durchbindung der REX/S-Züge der VVV-Linie 1 bis FN Stadt mit dortigem Anschluß an die RB nach Radolfzell und RE nach Ulm erfolgen. Als Anschluß an den EC Transalpin würde z.B. REX 5588 von Lindau-Reutin nicht über Lindau -Insel, sondern direkt weiter nach Friedrichshafen Stadt fahren. Dies ergäbe folgende Reisekette: EC 164 an Feldkirch 17:42 REX 5588 ab Feldkirch 17:47, an Lindau-Reutin 18:28, ab 18:29; Enzisweiler 18:36 (Kreuzung mit RB 17729) , Wasserburg 18:39, Kressbronn 18:47; an FN-Stadt 18:57 => Anschluß an RB 17786 nach Radolfzell und RE 4230 nach Ulm	Eine Abstimmung mit anderen Aufgabenträger, sowie zu den Anschlüssen findet statt. Eine Durchbindung der REX-Züge in Richtung Baden-Württemberg ist nicht vorgesehen. Der REX verkehrt nach Lindau Insel. Von Lindau-Reutin gibt es gute Anschlüsse auf den IRE 3 Richtung Ulm sowie von LI-Insel Anschlüsse zur RB 93 nach Friedrichshafen und umgekehrt.
205	665.1-2	S2	Mosbach (Baden)	4.32 Uhr					Der Zug sollte falls möglich schon ab Osterburken abfahren , damit Audi Arbeiter die entlang der Strecke wohnen, statt nur mit dem Auto, auch mit der Bahn in die Arbeit fahren können und in Mosbach-Neckarelz in die Stadtbahn nach Audi und Heilbronn fahren können, so entlastet man Straßen und macht gutes für die Umwelt	Zusätzliche Züge können aufgrund fehlender Regionalisierungsmittel zur Zeit nicht bestellt werden.
206	665.1-2	S41	Mosbach (Baden)	5.00uhr					Würde diese Zugverbindung bis Osterburken verlängert, hätten Audiarbeiter entlang der Strecke nichtmehr das Auto als einzige Möglichkeit um in die Frühschicht (Schichtbeginn 6uhr) zu fahren , sondern könnten auch die Stadtbahn benutzen . Gegenwärtig ist das Auto die "einzige Möglichkeit" um in die Frühschicht zu kommen. Falls dieser Wunsch nicht realisierbar ist, sollte für den Fahrplan nach alternativen geschaut werden, wie das realisierbar ist	Nicht umsetzbar, da in Osterburken kein Fahrzeug zur Verfügung steht.
207	665.1-2	S1/RE8			Osterburken		Osterburken		Die Fahrt von Mannheim/Heidelberg mit der S1 nach Osterburken und der dortige Umstieg auf den RE8 Richtung Würzburg sind mit 4 Minuten sehr knapp bemessen. Die S1 hat nach der Abfahrt in Mannheim im Fahrplan leider auch keine Reserve mehr um Verspätungen aufzuholen. Hier wären mehr Puffer bzw. ein großzügiger Umstieg in Osterburken sinnvoll, denn die Aufenthaltsqualität dort zum Überbrücken einer fast eine Stunde dauernden Wartezeit ist nur sehr gering.	Die RE8-Lage ist fix. Wir planen mittelfristig eine frühere Ankunft der S 1 in Osterburken.

## Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2024

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit In	Wunschzeit In	Wunschzeit In	Uhrzeit	Fahrgast-Anregung	Antwort NVBW
208	665.3	S3	Karlsruhe Hbf					Eine eher fahrgastinformativische Anregung: ab Dezember 2023 soll die S3 der S-Bahn Rhein-Neckar bekanntlich von Germersheim nach Karlsruhe Hbf verlängert werden. Hier sollte die NVBW als zuständiger Aufgabenträger darauf achten, dass dies von der DB Regio Mitte als Betreiberin sehr gut kommuniziert wird, wie die Züge fahren. Schon heute gibt es mit dem Konstrukt der S4/S33 als Rundfahrt von Bruchsal aus, sowie bei den einzelnen bereits bestehenden S3-Rundfahrten, teilweise sehr verwirrende und sich widersprechende Informationen (auf den Anzeigen und Ansagen in den Bahnhöfen, am und im Zug, und in den Fahrplanauskunftsapps). Bei einer generellen S3-Rundfahrt von/nach Karlsruhe Hbf wird es vermutlich ähnlich sein. Da sollte gut überlegt werden, wie dies einerseits einheitlich (!), aber auch verständlich kommuniziert wird. Leider habe ich bei der S-Bahn Rhein-Neckar persönlich die Erfahrung, dass dies oft nicht so gut umgesetzt wird, daher sollte es auch im Interesse der NVBW sein, dass die potentiellen Fahrgäste das ÖV-Angebot auch verstehen können.	Vielen Dank für den Hinweis. DB Regio Mitte hat ein besonderes Augenmerk auf die Fahrgastinformation bei dieser Ringlinie.
209	665.5	S5/RE5/S42						Während die Verbindung von Heidelberg nach Sinsheim Arena/Museum und darüber hinaus zeitnah besteht, ist in Gegenrichtung immer ein Umstieg von 10 Minuten oder eine Standzeit von 19 Minuten in Sinsheim Hbf. erforderlich. Damit dauert die Fahrt von Heidelberg nach Sinsheim Arena/Museum 39 Minuten und in Gegenrichtung zwischen S2 und 60 Minuten. Um den Besuch des Stadions sowie des Museums mit dem ÖPNV zu motivieren, wäre es wünschenswert die Rückfahrt wieder ähnlich attraktiv zu gestalten wie vor ein paar Jahren, d.h. ohne Zwangsumstieg oder -aufenthalt in	Die Strecke Sinsheim - Eppingen wird 2025 für eine höhere Streckengeschwindigkeit ausgebaut. Danach kann vsl. ein neuer Fahrplan mit weniger Stand- und Umsteigezeit umgesetzt werden.
210	700 & 665.3-4	38448				Graben-Neudorf	12.47 Uhr	Dies ist mir bei meiner Arbeit als Triebfahrzeugführer bei DB Regio Mitte aufgefallen: Um 12:43 Uhr erreicht S9 38946 aus Karlsruhe und um 12:44 Uhr S9 38939 aus Mannheim den Halt Graben-Neudorf. Dort fährt S33 38448 um 12:44 Uhr (Mo-Fr) nach Bruchsal ab. Das ist für potentielle Umsteiger ärgerlich. Würde man die S33 38448 erst 12:46 Uhr (Umstieg von der S9 aus Mannheim bahnsteiggleich) oder 12:47 Uhr abfahren lassen, könnte man den Fahrgästen eine Umsteigeverbindung in Ri. Bruchsal anbieten. Die spätere Abfahrt müsste dennoch ausreichen, um das Gleis zu räumen, bevor S33 38457 Einfahrt erhält. Auch in Bruchsal würde man durch die 3 Minuten keine Zuganschlüsse verpassen und hätte trotzdem genug Wendezeit für die Rückfahrt. Wegen der Streckenauslastung müsste man es noch mit DB Netz klären.	DB Netz hat die Änderungen aus Trassenbelegungsgründen abgelehnt.
211	700 Karlsruhe - Mannheim							Die S9, Abfahrt Friedrichstal(Baden) 6.55 Uhr nach Karlsruhe, fällt manchmal aus. Wenige Minuten später fährt RE 38913 von Graben-Neudorf nach Karlsruhe Hbf und bedient alle Halte außer Friedrichstal. Es wäre sehr wünschenswert, diesen Zug auch in Friedrichstal halten zu lassen, damit beim Ausfall der S9 auch die Friedrichstaler Fahrgäste nicht "in die Röhre schauen". In der Gegenrichtung wäre es wünschenswert, ab Karlsruhe Hbf wieder eine Abfahrt nach Friedrichstal zu haben gegen 17 Uhr. Züge fahren 16.29 und 16.41 und 17:24, Um 16.54 Uhr fährt ein Zug ohne Halt in Friedrichstal. Früher gabe es eine Verbindung Abfahrt 17.05, optimal nach	DB Netz lehnt aus Streckenkapazitätsgründen einen zusätzlichen Halt ab.
212	701/720	Schwarzwaldbahn (RE 2)/RE 73						Durchbindung der Schwarzwaldbahn (RE 2) auf den RE 73 zu Zeiten, an denen dies die Kapazität der auf den jeweiligen Linien eingesetzten Fahrzeuggarnituren zulässt. Nach der Ausschreibung der Schwarzwaldbahn im Jahr 2027 wäre eine Durchbindung dieser auf die zwischen Konstanz und Weinfelden verkehrende S 14 (Fahrplanfeld 830) wünschenswert.	Die Anzahl der Schwarzwaldbahn-Garnituren reichen für eine Verlängerung bis Heidelberg nicht aus. In Richtung Süden scheitert eine Verlängerung nach Weinfelden aus dem gleichen Grunde, sowie daran, dass die Fahrzeuge nicht über das schweizerische Zugsicherungssystem verfügen.
213	702, 710	RE2, RE7, RB44, S7	Karlsruhe		Karlsruhe			Taktung der Fahrten deutlich erhöhen	Zusätzliche Züge können aufgrund fehlender Regionalisierungsmittel zur Zeit nicht bestellt werden.
214	705/780	19238				Mosbach-Neckarelz	18:35	MEX 12 (MEX 19238) kommt um 18:43 Uhr in Neckarelz an, während die S2 nach Kaiserslautern bereits um 18:40 Uhr in Mosbach -Neckarelz abfährt. Reisende/Pendler in Richtung Eberbach/Neckargemünd müssen in der Folge etwa eine halbe Stunde bis 19:10 Uhr in Mosbach-Neckarelz auf die nächste S2 nach Kaiserslautern warten. Dies ist ein erheblicher Zeitverlust, sodass es wünschenswert wäre, dass ein direkter Anschluss an die S2 hergestellt werden würde.	Der RE 10b über Sinsheim liegt ab Heilbronn in dieser Trasse. Leider gibt es keine Möglichkeit zur Umsetzung des Wunsches.



## Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2024

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Fahrgast-Anregung	Antwort NVBW
215	705/780								Es fehlt eine Durchbindung aus dem Badischen Neckartal Richtung Stuttgart. Die derzeitigen Fahrmöglichkeiten sind unkonfortabel, bieten keine sicheren Übergänge (Umsteigezeiten) und sind wegen des teilweise doppelten Umsteigezwänge nicht attraktiv. Hier wünschen sich viele Menschen die Zeiten vor der S-Bahn Rhein-Neckar und Stadtbahn Heilbronn zurück.	Auch langfristig sind nur in der Hauptverkehrszeit Durchbindungen in Richtung Stuttgart angedacht.
216	710.1								Es wäre toll, wenn das Angebot auf der Linie S1 zwischen Bad Herrenalnb an Sa+S verbessert werden könnte und der 20/40 Takt der Mo-Fr(S) angeboten wird auch an Sa+S angeboten werden könnte. Die Abfahrt zur Minute 43 ab Bad Herrenalnb hat den großen Vorteil dass man an den immer stärkeren Taktknoten zur Minute 30 in Karlsruhe Hbf hat, die Gegenabfahrt ab Karlsruhe Hbf zur Minute 53 bietet einen leider sehr sicheren Anschluss vom Taktknoten zur Minute 30 ab Karlsruhe Hbf, aber auf Grund der Kreuzungsbahnhöfe und der Taktlage der S11 dürfte eine Abfahrt zur Minute 33 nicht gehen und Minute 43 geht Sonntags wegen des 20 Minuten Taktes bis Ettlingen Albgäubad nicht. Zumindest die bisher zwischen Ettlingen Albgäubad und Bad Herrenalnb Sonntags leer gegen die Lastrichtung (Morgens Richtung Karlsruhe, Nachmittags Richtung Bad Herrenalnb) sollten sich ohne Fahrzeugmehrbedarf und mehr Fahrpersonal für Fahrgäste freigeben lassen. Die Straße ist am Wochenende voll, weil das Zugangebot einfach zu dürrig ist um es sinnvoll nutzen zu können.	Zusätzliche Züge können aufgrund fehlender Regionalisierungsmittel zur Zeit nicht bestellt werden.
217	710.1								In den Abendstunden und den frühen Nachtstunden sollten mehr Züge der S1 und S11 der AVG nach Hochstetten mit einem zweiten Fahrzeug verkehren. Auch tagsüber und samstags sollten alle Züge bis Hochstetten mit zwei Wagen verkehren. Wenn die Züge mit nur einem Fahrzeug verkehren ist es in den meisten Fällen überfüllt oder viel zu voll und man bekommt keinen Sitzplatz. Auch ist die Fahrzeit aus der Karlsruher Innenstadt bis Hochstetten sehr lang und im Vergleich zum Auto nicht konkurrenzfähig. Früher gab es jahrzehnte lang immer attraktive Eilzüge zu den Hauptverkehrszeiten, die sehr gut genutzt und angenommen wurden und in der Nordweststadt und Neureut nicht anhielten. Diese wurden bedauerlicherweise vor wenigen Jahren gestrichen. Man könnte wieder Eilzüge zu den Hauptverkehrszeiten einführen, zumindest bis Leopoldshafen Frankfurter Straße. Bis hierhin ist die Strecke überwiegend zweigleisig. Auch wäre es gut für Schichtarbeiter einzelne Fahrten in der Nacht anzubieten, nicht nur am Wochenende. Spätabends fahren nur 2 Züge pro Stunde bis Hochstetten, einer endet dann bereits in Neureut. Diese Fahrten könnte man auch bis Hochstetten verlängern. Dann müsste man abends nicht immer bis zu 40 Minuten warten bis ein durchgehender Zug kommt.	Zusätzliche Züge und Kapazitätsverstärkungen können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel zur Zeit nicht bestellt werden.
218	710.4	RB 41							RB 41 bitte nach Neckarsulm und Bad Friedrichshall hbf verlängern , so könnte man auch von da ohne umsteigen nach Karlsruhe Hbf fahren und die Auslastung des Zuges würde steigen	Zusätzliche Züge können aufgrund fehlender Regionalisierungsmittel zur Zeit nicht bestellt werden.
219	710.4	RB 41							Wenn man schon diese Verbindung "RB41 nach Forbach" den bürgern im Raum Heilbronn als "Mehrwert" anbietet , es macht nur Sinn wenn pro Richtung 2 Züge fahren und nicht wie aktuell von Forbach 2 "RB41 nach Heilbronn Hbf, aber von Heilbronn nach Richtung Forbach nur 1 Zug und so früh das die Verbindung nur von den wenigsten genutzt (falls überhaupt jemand nach Forbach fährt) . Somit ist die Verbindung "praktisch wertlos" und unbrauchbar. Die meisten Menschen fahren eher nach Baden-Baden wie die S4 bis vorheriges Jahr morgens gefahren sind . Regionalbahn nach Offenburg oder Freiburg, Basel badischer Bahnhof, solche Verbindungen wären ein "echter Mehrwert und auch nutzbar" . Die RB 41 nach Forbach ist eine Fehlplanung!	Aufgrund der Neustrukturierung der AVG Netz mussten leider einige bestehende Verbindungen aufgegeben werden. Mit der Inbetriebnahme des Rastatter Tunnel wird es wieder mehr Stadtbahnen nach Baden-Baden geben.
220	710.4	S4							Würde die S4 in Bretten in ein Karlsruhe Teil und ein Bruchsal Teil getrennt und in Bretten ein S4-Sprinter bis Bruchsal fahren, könnte man von Heilbronn ohne umsteigen bis Bruchsal fahren und würde den ein oder anderen fernzug erreichen den man in Karlsruhe nicht erreichen würde. Zumal die Stadtbahnfahrzeuge in 3fach-traktion fahren können. Und in Bruchsal kann die s4 entweder wieder zurück fahren und in Bretten an die Heilbronn S4 gekoppelt werden. Oder in Bruchsal an die S31/S32	Zusätzliche Züge und Kapazitätsverstärkungen können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.

## Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2024

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Fahrgast-Anregung	Antwort NVBW
221	710.4								Wiedereinführung des S4 Eilzuges (ggf. Gemeinsam mit dem RE45) zur schnellen Anbindung der Karlsruher Innenstadt Richtung Bretten. Der Umsteigezwang in die Innenstadt in KA-Durlach oder KA Hbf macht die Beschleunigung wieder rückgängig. Durch die Vmax der Strecke können die Vollbahnen ihren Geschwindigkeitsvorteil sowieso (fast) nicht ausnutzen. Vermutlich ebenso beim Umsteigen in HN zwischen Hbf und Leingarten.	Zusätzliche Züge können aufgrund fehlender Regionalisierungsmittel zur Zeit nicht bestellt werden.
222	710.4								Wiedereinführung des S4 Eilzuges (zusätzlich zum RE45) zur schnellen Anbindung der Karlsruher Innenstadt Richtung Bretten. Der Umsteigezwang in die Innenstadt in KA-Durlach oder KA Hbf macht die "Beschleunigung" wieder rückgängig. Aufgrund der VMAX der Strecke können die Vollbahnen ihren Geschwindigkeitsvorteil zudem (fast) gar nicht nutzen. Der Umsteigezwang in HN ist vermutlich auch betroffen.	Zusätzliche Züge können aufgrund fehlender Regionalisierungsmittel zur Zeit nicht bestellt werden.
223	710.4								Takt der S4 hat sich seit Fahrplanwechsel 12/22 deutlich verschlechtert, wieder alte Taktung herstellen sowie Halt des RE 45 in Leingarten umsetzen	RE-Halt in Leingarten kann nach dem zweigleisigen Ausbau Leingarten-Schwaigern eingerichtet werden (vgl. Dez. 2024)
224	710.4								An der Haltestelle Bretten Gölshausen Industrie sind viele Pendler, die morgens von Karlsruhe nach Bretten Gölshausen Industrie pendeln und abends wieder zurück. Aber genau da hält der schnelle RE45 nicht. Wenn der RE45 in Gölshausen Industrie anstelle von Gölshausen halten würde, würde dies das Pendeln durchaus akzeptierter machen, da man dadurch schneller als das Auto wäre. Darüber hinaus bereitet der RE45 auf der Strecke immer Probleme bei den normalen Bahnen. Durch die Verspätung des RE45 verspätet sich die normale Bahn je Fahrt bei mir um 5 Minuten! Hier wäre es wichtig, dass sie die Ursachen finden und abstellen. Des weiteren könnten Sie das Pendeln angenehmer machen, indem Sie zu Pendelzeiten (6-9 Uhr 15-18 Uhr) nicht jede Bahn an zwei Bahnhöfen je Ort halten lassen die nur wenige hundert Meter voneinander entfernt sind (Wössingen, Jöhlingen, Grötzingen)	Der RE 45 kann nicht zusätzlich in Gölshausen Industrie halten, da sonst die Anschlüsse in Karlsruhe, Bretten, Eppingen und Heilbronn verloren gehen. Gölshausen ist ein regelmäßiger Takthalt der RE Linie und wird sehr gut genutzt. Ein Ausfall dieses Haltes würde sehr viele Pendler treffen und würde die Systematik der RE 45-Linie durchbrechen.
225	710.4	RE45							Aktuell hält der RE45 in Gölshausen. Allerdings steigen in Gölshausen Industrie viel mehr Leute ein und aus. Es wäre sehr hilfreich, wenn der Regionalexpress statt in Gölshausen in Gölshausen Industrie halten würde. Der selbe Wunsch gilt für die S4 Eilzüge, die ebenfalls nur in Gölshausen und nicht in Gölshausen Industrie halten.	Der RE 45 kann nicht zusätzlich in Gölshausen Industrie halten, da sonst die Anschlüsse in Karlsruhe, Bretten, Eppingen und Heilbronn verloren gehen.
226	710.4	RE 45 (15835)							Ein neuer Halt auf Bedarf in Gölshausen Industrie beim morgigen RE 45 (15835). Gölshausen Industrie liegt direkt am Brettener Industriegebiet, und hat regen Pendlerverkehr. Der Halt liegt außerdem vor einem eingleisigen Abschnitt in Richtung Heilbronn. Die Züge in Richtung Karlsruhe sind morgens in der Regel verspätet, und es muss vor eingleisigen Abschnitten auf diese gewartet werden. Diese Wartezeit könnte beim Zug 15835 dafür genutzt werden, die morgige Fahrzeit aus Richtung Karlsruhe / Bretten Stadt / Bruchsal zum Brettener Industriegebiet um etwa 10 Minuten zu	Der RE 45 kann nicht zusätzlich in Gölshausen Industrie halten, da sonst die Anschlüsse in Karlsruhe, Bretten, Eppingen und Heilbronn verloren gehen.
227	710.4	158xx	Heilbronn Hbf	32					Frühere Abfahrt in Heilbronn zur Stabilisierung des Fahrplans. Anschlüsse aus Stuttgart und Osterburken mit 5 Minuten Übergang weiterhin möglich. Zur Anschlusssicherung Wartezeitregelung z.B. mit 3 Minuten maximaler Wartezeit definieren. Kreuzende Züge, die eine frühere Abfahrt verhindern sind zumindest aus dem öffentlichen Fahrplan nicht erkennbar. Wie in der Gegenrichtung solle auch hier geprüft werden, ob der Halt in Bretten Stadtmitte zur Stabilisierung des Abschnittes Eppingen - Bretten in Kauf	Eine frühere Abfahrt bedeutet auch eine kürzere Wendezeit. Dies führt vsl. zu weiteren Verspätungsübertragungen aus der Gegenrichtung. Nach Herstellung der Zweigleisigkeit Leingarten - Schwigern wird der Fahrplan vsl. neu geordnet.
228	710.4	158xx	Karlsruhe	12	Bretten	33			Die Züge der RE 45 sind leider wie erwartet aufgrund des straffen Fahrplans auf der eingleisigen Strecke oft mit hoher Verspätung unterwegs. Eine früher Abfahrt in Karlsruhe Hbf ermöglicht einen Verspätungspuffer im Abschnitt Karlsruhe - Bretten, so dass kleinere Verspätung, z.B. durch kreuzende Züge/Rangierfahrten in Durlach oder Grötzingen wieder aufgeholt werden können. Zwar würde dadurch der 5-6-Minuten-Anschluss von den ICs aus Hamburg und den EC aus Basel in Karlsruhe zerstört werden, jedoch ist dieser Anschluss bei der schlechten Pünktlichkeit von DB Fernverkehr sowieso eher theoretischer Natur und würde nur Fahrgäste betreffen, die aus Zielen nördlich von Frankfurt/Main bzw. südlich Basel kommen. Alle anderen können auf die kurz davor verkehrenden ICE ausweichen. Durch Streichung des Haltes Bretten Stadtmitte könnte zusätzlich im Abschnitt Bretten - Eppingen die Möglichkeit zum Verspätungsabbau geschaffen werden. Für die Fahrgäste würde sich ein zusätzlicher Fußweg von ca. 600 Meter zur Stadtmitte ergeben. Alternativ wäre eine frühere Fahrlage der in Bretten kreuzenden S4 aus Flehingen zu prüfen, so dass der RE 45 ebenfalls etwas früher von Bretten bis Eppingen fahren kann.	DB Netz hat die Früherlegung aus Trassenbelegungsgründen abgelehnt.

## Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2024

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Fahrgast-Anregung	Antwort NVBW
229	710.4 / Heilbronn-Karlsruhe und umgekehrt	RE45							Halt der Regionalbahn regulär in Leingarten !!!	RE-Halt in Leingarten kann nach dem zweigleisigen Ausbau Leingarten-Schwaigern eingerichtet werden
230	710.41	S41							Würden die S41 , werktags Abfahrtszeit 23.48 Uhr und 0.48uhr anstatt von Gleis 3 , künftig von Gleis 1 fahren, würden den Reisenden unnötige Laufwege erspart . Auch weil um diese Zeit auf Gleis 3 und 4 kein anderer Zug mehr unterwegs ist oder nur in zeitlich großem Abstand	Geben wir so an DB Netz weiter.
231	710.41	RE19255	Bad Friedrichshall Hbf	01.16 Uhr					In Bad Friedrichshall Hbf, sollte der RE 19255 anstatt wie bisher von Gleis 10 , künftig auf Gleis 5 fahren, da um diese Uhrzeit kein anderer Zug auf Gleis 10 und 11 fährt, würde Gleis 5 kürzere Laufwege bedeuten vom Bahnhofsvorplatz	Geben wir so an DB Netz weiter.
232	710.41, 780	Linien MEX 12 / RE 10							Durchbindung der Linie MEX 12 auf die Linie RE 10a/b. Die im aktuellen Fahrplan je stündlich vorkommende 56 minütige Wendezeit des MEX 12 in Heilbronn Hbf kann durch einen dort ganztägig mit einem Triebfahrzeugführer besetzten und in Bereitschaft stehenden Zug ersetzt werden. Dieser kann dann in den MEX 12 / RE 10 a/b-Umlauf einspringen, wenn sich der MEX 12 aus Stuttgart kommend so stark verspätet, dass eine pünktliche Ankunft in Mannheim nicht mehr gewährleistet werden kann. Wird in Heilbronn ein verspäteter MEX 12 aus dem Verkehr gezogen, übernimmt dieser die Bereitschaftsfunktion von dem Triebfahrzeug, welches ersatzweise ab Heilbronn nach Mannheim fährt. Mit einer solchen Konzeption wäre es nahezu kostenneutral möglich, ganztägig im Stundentakt durchgängig von Tübingen über Stuttgart, Heilbronn und Neckarsulm bis Mannheim zu fahren, ohne den Gesamtbedarf an Triebfahrzeugführern oder Triebfahrzeugen zu erhöhen.	Dieses Konzept gab es bereits, hat sich allerdings als instabil und unzuverlässig herausgestellt. Der Bruch in Heilbronn bleibt auch langfristig bestehen, da südlich von Heilbronn dann große Kapazitäten eingesetzt werden, die nicht an die Bahnsteiglängen nördlich von Heilbronn passen werden.
233	710.5	S 5			Pforzheim	5.00 Uhr			Frühere Ankunft der ersten S 5 in Pforzheim. Durch die Ankunft in Pforzheim um 5.20 Uhr werden sauber die Anschlusszüge nach Bad Wildbad um 5.06 Uhr und Mühlacker um 5.08 Uhr verpasst. Problem lösbar durch eine Vorverlegung und frühere Ankunft in Pforzheim um ca. 20 Minuten	Danke für den Hinweis. Die Änderung konnte umgesetzt werden.
234	710.51	S51							Genereller Halt auch der Linie S51 am Halt Karlsruhe-Maxau (als Bedarfshalt). Bislang hält die S51 im Gegensatz zur S5 nur in Randlagen am Halt Maxau. Gerade am Wochenende, wenn der Rhein dort als Freizeitziel stark frequentiert wird, führt dies dazu, dass Maxau nur zweimal in der Stunde mit einem ungünstigen 20/40-Takt angebunden ist, im schlimmsten Falle muss man 40 Minuten auf die nächste Bahn warten. Laut Fahrplantabelle ist die Fahrzeit der S5 und S51 zwischen Wörth und Knielingen Rheinbergstraße gleich, allerdings wird bei der S51 eine Minute mehr Fahrzeit zwischen Wörth und Maximiliansau West veranschlagt, was vermutlich dazu führt, dass dann der Halt in Maxau nicht möglich ist. Da würde ich anregen, zu prüfen, ob dies so nötig ist, oder nicht trotzdem ein Halt in Maxau in die Trassen der S51 eingebaut werden könnte. Dieser würde sowieso vergleichsweise selten in Anspruch genommen würde, sodass sich die effektive Fahrzeit in den meisten Fällen gar nicht verändern würde. Bei Bedarf könnte ggf. für die S51 eine der beiden Minuten Standzeit in Karlsruhe-Knielingen Rheinbergstraße gekürzt werden, da die S51 hier - im Gegensatz zur S5 - sehr selten nur geschwächt oder verstärkt wird (meiner Beobachtung nach) und somit zügig als Straßenbahn weiterfahren kann (entsprechend Gegenrichtung).	DB Netz hat die Änderungen aus Trassenbelegungsgründen abgelehnt. Auch für einen Bedarfshalt muss zusätzliche Zeit im Fahrplan eingeplant werden.
235	710.8	15935	Forbach (Schwarzwald) , Bahnhof	6:10 Uhr	Gernsbach, Bahnhof	6:25 Uhr			Grund: Anschlüsse können in Gernsbach (Bahnhof) erreicht werden (Bus nach Baden-Baden / Bad Herrrenalb). Durch hohe Verspätungen, werden diese Anschlüsse oft nicht erreicht. Eine längere Umsteigezeit, kann die Probleme lösen, insbesondere bei dieser Verbindung	Die Kreuzung mit der S 8 in Forbach ist leider nicht veränderbar.

## Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2024

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Fahrgast-Anregung	Antwort NVBW
236	710.8								Die Eilzüge (bzw. RE), wie auch nach dem Ausbau vorgesehen, bereits jetzt in Kuppenheim halten lassen. In Rastatt verschiebt sich dann die Abfahrt Richtung Karlsruhe um wenige Minuten, was im Regelfall immer noch reicht, um die einfahrenden Gegenzüge nicht zu behindern. Bei großer Verspätung notfalls RB aus Karlsruhe einfahren lassen und gleich danach auf das Abstellgleis schicken -> Gleis 6 frei, falls Gleis 5 durch entgegenkommende S8 belegt. Nach Karlsruhe können dann die verlorenen Minuten durch die neuen Fahrzeuge wieder reingeholt werden. Sonntags morgens scheint das bereits zu funktionieren. Richtung Murgtal muss in Gaggenau ohnehin fast immer auf die verspätete RB gewartet werden, da die neuen ET1440 die straffen Fahrzeiten v.a. im unteren Murgtal nicht halten können. Daher könnte man jene Abfahrt in Gaggenau um wenige Minuten nach hinten verschieben, damit entfällt die (ohnehin hinfällige) Standzeit von 4 Minuten in Rastatt und der Fahrplan wäre etwas entspannter. Durch die nun minimal nach hinten verschobene Kreuzung in Gaggenau sollte auch in diese Richtung ein RE-Halt in Kuppenheim umsetzbar sein.	Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (DB Netz und AVG) haben einen zusätzlichen Halt in Kuppenheim aus Trassen- und Gleisbelegungsgründen abgelehnt. Der zusätzliche Halt kann erst nach dem Ausbau der Strecke eingerichtet werden.
237	718/720	RB20 (88595)							Durchbindung dieses Zuges bis Hausach (wie die Vorgängerzüge (z.B. 87395))	Der Vorschlag wird im neuen Ausschreibungsfahrplan für die Ortenau umgesetzt. Wir freuen uns über eine rege Nutzung des neuen Angebotes!
238	719/702	SWE87445							Verlängerung bis Lahr, da in Offenburg kein akzeptabler Anschluß besteht. Dadurch <u>ergäbe sich eine akzeptable Pendlerfahrstmöglichkeit.</u>	Auf der überlasteten Rheintalbahn sind keine zusätzlichen Züge gestattet.
239	720 / 719								Die Züge zum Berufsverkehr oder spät Abends halten zwischen Engen und Konstanz an jeder "Milchkanne". Das nervt und man hat das Gefühl nicht anzukommen, bzw. das es vorwärts geht. Mein Vorschlag: Lasst Morgens und spät Abends mehr Züge fahren die zwischen Engen und Konstanz ohne Halt wenigstens zwischen Radolfzell oder Radolfzell - Markelfingen und Konstanz, durchfahren. Die Bundesstraße wird ausgebaut aber es geht langsam vorwärts und wenn der Ausbau fertig ist, ist wer mit dem Auto zwischen Singen und Konstanz, viel schneller als mit der Bahn die überall hält. Also keine Alternative um auf den Zug umzusteigen der überall oder viel hält. Nächster Vorschlag. Die Regionalzüge zwischen Konstanz und Karlsruhe halten auch sehr oft. Mein Vorschlag für Umsteiger auf den Fernverkehr in Offenburg bzw. Karlsruhe: Haltet zwischen Offenburg und Karlsruhe weniger. Genauso zwischen Hausach und Offenburg. Vom Bodensee nach Offenburg oder Karlsruhe wollen die meisten auf den Fernverkehr und nicht nach Biberach/Gengenbach oder gar Achern /Bühl etc. Ich höre sehr oft das es den Menschen zu lange dauert um ans Ziel zu kommen, da zu oft an kleinen Ortschaften vom Bodensee her, gehalten wird. Letzter Vorschlag zur Strecke Offenburg nach Straßburg: Die Umsteigezeit in Offenburg aus Richtung Bodensee nach Straßburg sind nur 6 Minuten. DAS ist in der heutigen Zeit sehr wenig. Bitte die Umsteigezeit um 3 - 4 Minuten verlängern. Nicht jeder Mensch ist schnell zu Fuss und auch die Liebe gute Bahn nicht immer pünktlich!! Muss ich mit einem Schmunzeln noch anhängen. Ihnen vielen Dank.	Wenn die Schwarzwaldbahnen in Tagesrandlage an den kleineren Stationen durchfahren, müsste für diese Stationen ein Ersatzangebot geschaffen werden. Dies ist aktuell weder finanzierbar und im Falle Karlsruhe - Offenburg zumindest bis zur Fertigstellung des Rastatter Tunnels auch gar nicht fahrbar.
240	720/721	Zusätzliche Fahrt	Offenburg	21:41					Füllen der Taktlücke von Offenburg in Richtung Wolfach - Schiltach - Alpirsbach - Freudenstadt.	Der Vorschlag wird im neuen Ausschreibungsfahrplan für die Ortenau umgesetzt. Wir freuen uns über eine rege Nutzung des neuen Angebotes!
241	720/820	Seehas (S6) und RE Konstanz-St. Gallen-Herisau							Durchbindung des von Engen aus nach Konstanz verkehrenden Seehas (S6) ab Konstanz auf den von dort aus über Romanshorn, St. Gallen nach Herisau fahrenden Regionalexpress. Realisiert werden könnte dies mittels einer Kooperation zwischen der SBB Deutschland und Thurbo mit den auf dem Seehas eingesetzten Flirt-Triebzügen. Die Umsetzung wäre in Zeiträumen denkbar, an denen der Seehas zwischen Engen und Konstanz in Einfachtraktion verkehrt und ausreichend Triebwagen für den erweiterten Umlauf Konstanz-St. Gallen-Herisau zur Verfügung stehen, also z. B. Mo-Fr zu Nebenverkehrszeiten oder ganztags am Wochenende.	Die Überlegung wurde schon mehrfach durchgeplant. Am Ende wurde es wegen der völlig unterschiedlichen Kapazitätsanforderungen wieder verworfen. Während auf dem Ast nach St. Gallen oft ein Solo-GTW-Triebzug ausreicht, wird am deutschen Bodenseeufer zu vielen Tageszeiten mit Flirt-Doppeltraktionen und knapp 380 Plätzen gefahren. Die Umsetzung nur zu Zeiten, wenn "solo" gefahren wird ist zwar denkbar, aber in der Umlaufgestaltung sehr komplex (= verspätungsanfällig). Weiterhin lässt der Bahnhof Konstanz kein "Kreuzen" von Zügen St. Gallen - Konstanz - Engen zu, da das dafür erforderliche Gleis 2 um jene Zeit mit dem Interregio der SBB blockiert ist.

## Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2024

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit In	Wunschzeit In	Wunschzeit In	Uhrzeit	Fahrgast-Anregung	Antwort NVBW
242	720/830	Seehas (S6) und S14						Durchbindung des von Engen aus nach Konstanz verkehrenden Seehas (S6) ab dort auf die zwischen Konstanz nach Kreuzlingen (-Weinfelden) fahrende S14. Realisiert werden könnte dies mittels einer Kooperation zwischen der SBB Deutschland und Turbo mit den auf dem Seehas eingesetzten Flirt-Triebzügen. Die Umsetzung wäre in Zeiträumen denkbar, an denen der Seehas zwischen Engen und Konstanz in Einfachtraktion verkehrt und ausreichend Triebwagen für den erweiterten Umlauf Konstanz-Kreuzlingen (-Weinfelden) zur Verfügung stehen, also z. B. Mo-Fr zu Nebenverkehrszeiten oder ganztags am Wochenende.	Die Überlegung wurde schon mehrfach durchgeplant. Am Ende wurde es wegen der völlig unterschiedlichen Kapazitätsanforderungen wieder verworfen. Während auf dem Ast nach St. Gallen oft ein Solo-GTW-Triebzug ausreicht, wird am deutschen Bodenseeufer zu vielen Tageszeiten mit Flirt-Doppeltraktionen und knapp 380 Plätzen gefahren. Die Umsetzung nur zu Zeiten, wenn "solo" gefahren wird ist zwar denkbar, aber in der Umlaufgestaltung sehr komplex (= verspätungsanfällig). Weiterhin lässt der Bahnhof Konstanz kein "Kreuzen" von Zügen St. Gallen - Konstanz - Engen zu, da das dafür erforderliche Gleis 2 um jene Zeit mit dem Interregio der SBB blockiert ist.
243	727 (Nur Sonntags im Netz 4)	S1/S11 Richtung Breisach/Endingen	Hugstetten	eine Minute früher				Mehr Zeitpuffer zum Entkuppeln in Gottenheim, bessere Ausnutzung der Fahrzeit sofern weiterhin jeweils abwechselnd der Halt in Messe/Uni bzw. Landwasser ausgelassen wird.	Der Fahrplan lässt leider so gut wie keine "mehr Zeitpuffer" zu, ohne anderswo Zeiten unrealistisch kürzen zu müssen. Die Steigerung der Pünktlichkeit insbes. auf dem "Kaiserstuhl-Ast" der S-Bahn ist ein Thema, welches nach wie vor auf verschiedenen Ebenen angegangen wird.
244	750.1 Wendlingen-Ulm	IRE 200	4.39 Uhr		5.00 Uhr				Der Landesstandard sieht für diese Strecke keine Bedienung vor 5 Uhr vor. Für zusätzliche Züge fehlen derzeit Regionalisierungsmittel zur Finanzierung.
245	751/731/304h	SVG 19912 + SVG 19932						Verlängerung ab Singen (Hohentwiel) über Arlen-Rielasingen bis Ramsen, Hemishofen oder Etwilen (-Stein am Rhein). Optional könnte über den Tag hinweg auf der mittlerweile wieder durchgängig befahrbaren Etwilerbahn (Infos unter <a href="https://www.etzwilen-singen.ch/museumsbahn/netzzugang/">https://www.etzwilen-singen.ch/museumsbahn/netzzugang/</a> ) mit der auf dem Freizeitexpress Südbahn eingesetzten Zuggarnitur ein Pendelverkehr eingeführt werden.	Die Strecke Singen - Etwilen als ehem. SBB-Strecke auf deutschem Gebiet wird nach Schweizer Regelwerk befahren. Eine Fahrt der FEX-Garnitur nach Arlen-Rielasingen, also rein auf deutschem Gebiet, wurde 2022 bereits konkret geprüft. Da die Garnituren jedoch nicht auf Schweizer Strecken zugelassen sind, können diese Fahrten nicht stattfinden.
246	766, 760	IRE6 (a)	Herbertingen					Guten Abend, zuerst einmal vielen Dank für diese Möglichkeit. Ich beobachte den Bahnverkehr und leider ist der Gesamtverkehr in meiner Region nicht gerade sehr einladend und interessant. Es gibt verschiedene Problemfaktoren zum einen die noch stark aufbauende Infrastruktur der in die Jahre gekommenen Stellwerke, Signale und Bahnanlagen, zu lange Zug- und Linienverläufe, nicht intakte Züge wie sehr oft Probleme mit den Fahrzeugen im bes. Baureihe (BR 612) Neigetechzügen. Die Züge sind unpünktlich, Abfahrtszeiten selten eingehalten Linie IRE6 (a). Vereinzelt Türen defekt, konnte nicht aus dem Zug aussteigen. Konnte am nächsten Bahnhof aussteigen und musste warten bis der Zug nach der Wendung am Zielbahnhof ankam und wieder zurück fuhr. Insgesamt könnte der Einsatz von Lint Zügen bzw. Baureihe 622 Ulmer Stern 54 mehr gefördert werden, gerade auch auf Strecken wo nicht Elektrifiziert sind. Mehr Verlässlichkeit auch gerade für ältere Menschen und Gene die keine Möglichkeit haben sich vorab durch DB App wie Streckenagent oder Bahnhof live zu informieren und Bahnhofshallen geschlossen sind und über keine Kundencenter verfügen. Auch das Fördern von mehr Kundenservicestellen wäre ein weiterer Fortschritt. Die Landschaft ist insgesamt sehr schön und einzigartig. Vielleicht können die Anregungen aufgenommen werden und finden positiven Anreiz. Es wäre Zeit der Veränderung. Vielleicht fahren dann auch mehr Menschen mit den Öffis und tauschen Bus und Bahn gerne gegen das Auto ein. Die Felder Abfahrtszeit und Ankunftszeit lasse ich frei. Es gilt für den Gesamtverkehr, aber im bes. IRE6 (a).	Wir geben die Rückmeldung an die für die Qualitätssicherung zuständigen Kolleg*innen weiter.
247	770 Residenzbahn							Verlängerung der Linie 17 von Stuttgart bis Karlsruhe. Derzeit gibt es keine durchgehende, umsteigefreie Verbindung nach Karlsruhe.	Verweis auf IRE 1 bzw. den Ausweitungen beim MEX17a.
248	783 & 785	Alle						Wartezeiten der Züge bei Verspätung einrichten um Umsteigebeziehung zu verbessern. Sobald ein Zug eine Verspätung hat, ist ein Umstieg nach Heilbronn oder von Heilbronn kommend nach Stuttgart nicht mehr möglich. Man steht dann 60 Minuten an einem Bahnhof, an welchem es nichts gibt und sitzt in einer eiskalten Bahnhofshalle.	Im Moment gibt es keine Möglichkeit, höhere Umsteigezeiten zu realisieren.

## Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2024

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Fahrgast-Anregung	Antwort NVBW
249	790.6	S60			Böblingen	16:16			Umsteigezeit von S60 auf z.B. RE 87 verbessern, damit man in Stuttgart am Hbf und nicht am HBF tief ankommt. Somit Maichingen besser an den IRE 1 Richtung Karlsruhe angebunden (und evtl auch andere Regionalzüge). Aktuell ist der Nahverkehr leider nicht Mal ansatzweise attraktiv im Vergleich zum Pkw, obwohl auf der Strecke immer Stau herrscht. Von Böblingen gibt es eigentlich genug attraktive Verbindungen auch am Wochenende.	Dies ist leider nicht möglich, da die S60 nicht früher ankommen und der IC, aufgrund der nachrückenden S1, nicht später fahren kann.
250	Aulendorf – Kisslegg – Leutkirch	RB 53							Auf dieser Strecke wird an den Bahnhöfen Altann und Wolfegg nur alle 2 Stunden nach Bedarf gehalten, die Züge fahren aber stündlich. Ich und viele Andere würden sich wünschen, dass wieder stündlich gehalten wird, eh unverständlich wenn die Züge durchfahren. Auch die Anbindung in Aulendorf und Kisslegg würde dadurch stark verbessert.	Altann und Wolfegg können nur zweistündlich bedient werden. Die RB 53b kann dort nicht halten, da dieser zum einen den Anschluss Aulendorf sowie den Anschluss Kißlegg bedient. Ein Halt in Altann und/oder Wolfegg führt dazu, dass die Anschlüsse dort nicht erreicht werden.
251	Bad Mergentheim-Niederstetten	RE87				Bad Mergentheim	20:22 Uhr		Auf der Strecke zwischen Mergentheim und Niederstetten gibt es unter der Woche einen Stundentakt, leider fährt jedoch um halb neun kein Zug. Verpasst man den Zug um 19:22 Uhr wartet man leider oft bis 21:37 Uhr bis der nächste Zug fährt.	Es laufen derzeit Planungen für eine Neukonzeption der Tauberbahn/Maintalbahn/Madonnenlandbahn ab Dezember 2024. Bis dahin sind keine Fahrplananpassungen auf Basis des aktuellen Fahrplans geplant.
252	Bad Säckingen - Tiengen	RE 3047			Tiengen	07:16			Der 6:37-Zug ist leider immer überfüllt und fällt sehr oft aus, da bräuchte es zwei Wagons und außerdem mehr Verlässlichkeit. Wäre es möglich, den Takt der Züge wieder auf den halbstunden Rhythmus zu ändern anstelle von einer Viertelstunde zwei Züge und dann eine Dreiviertelstunde kein Zug?	Dieser Zug ist mit zwei Triebzügen der Baureihe 612 und rund 300 Sitzplätzen bestellt. Leider wird dies nicht immer umgesetzt, worauf die NVBW allerdings nur sehr begrenzten bzw. keinen Einfluss hat.
253	Basel - Waldshut	RB30							Am Wochenende fahren die Züge nur stündlich. Der 30 min Takt unter der Woche ist akzeptabel und auch gut besucht (Zug ist oft zu 80% voll). Am Wochenende fahren meiner Meinung nach zu wenig Züge und diese sind oft auch sehr voll. Zumindest Samstags wäre hier ein 30min Takt wünschenswert.	Zusatzverkehre an Wochenenden sind hier gegenwärtig aufgrund fehlender Regionalisierungsmittel nicht umsetzbar.
254	Basel - Waldshut - Schaffhausen - Singen				Schaffhausen	07:45	Lauchringen	07:20	Die Strecke zwischen Lauchringen und Schaffhausen ist für Pendler:innen in Richtung Schaffhausen seit Dez. 2021 massiv schlechter geworden. Der frühmorgendliche IRE-Halt in Lauchringen West, der das Pendeln per Bahn attraktiv gemacht hatte, fehlt seither völlig. In der kritischen Zeit zwischen 7 und 8 Uhr morgens gibt es keine Direktverbindung mehr. Viele Pendler:innen aus Lauchringen müssen seither bereits um 6:01 fahren, statt wie früher nach 7 Uhr. Am späten Nachmittag/Abend besteht in umgekehrter Richtung ebenfalls das Problem fehlender Direktverbindungen. Hier müssen Pendler:innen von Schaffhausen auf dem Weg nach Lauchringen einen ungewollten 30-minütigen Aufenthalt in Tiengen auf sich nehmen. Angesichts der Zahl der betroffenen Personen sowie der Versprechen, die Strecke Basel - Schaffhausen attraktiver zu machen, werden unbedingt wieder mehr Direktverbindungen in Richtung Schaffhausen zu Pendelzeiten benötigt. Die aktuellen Verbindungen sind eine Zumutung.	Der IRE-Systemhalt Lauchringen wird nach der Elektrifizierung der Hochrheinestrecke eingeführt.
255	Basel SBB/Basel Bad - Rheinweiler	RB 27							Früher fuhr ab Basel SBB um 16:36, 17:36 und 18:36 je ein RE direkt nach Rheinweiler. Seit 2 Jahren gibt es diesen Anschluss nicht mehr. Von Olten/Bern zur halben Stunde ankommend, hänge ich 25 Min in Basel SBB fest, um um xx:04 nach Basel Bad zu fahren und dort nochmals Richtung Rheinweiler umzusteigen, Abfahrt xx:18. Wunsch: Zwischen 16:00 und 19:00 Uhr im Stundentakt eine Direktverbindung von Basel SBB Richtung Rheinweiler mit vernünftigen Anschluss (6...10 Min) von den Zügen aus Bern/Olten. Wunsch 2: Am liebsten natürlich im Halbstundentakt.	Die Führung von Zügen ab/bis Basel SBB anstatt Basel Badisch ist vom Kanton Basel Stadt zu bestellen und bedingt freie Kapazitäten im Bahnhof SBB sowie auf der Verbindungsbahn. Seitens NVBW und DB Regio wäre eine Verlängerung weiterer Fahrten personell und fahrzeugseitig möglich.
256	Basel Singen	Ire3	Erzingen	07:30	Singen	8.00	Singen	17.00	Halt des Zuges immer auch in Lauchringen Ost, da viele Bürger aus Lauchringen in Tiengen oder Erzingen zusteigen	Der Zug hält bereits in Lauchringen Ost (Oberlauchringen). Für einen Halt in Lauchringen West (Unterlauchringen) ist keine Zeit auf dem eingleisigen Abschnitt.
257	Basel - Singen - Basel	IRE 3							Bitte Lauchringen/Lauchringen West in beide Richtungen besser einbinden. Die Umsteigezeit von 30 min in Tiengen ist unzumutbar.	Der IRE-Systemhalt Lauchringen (vgl. alternierend in Oberlauchringen und Unterlauchringen) wird nach der Elektrifizierung der Hochrheinestrecke eingeführt.

## Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2024

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Fahrgast-Anregung	Antwort NVBW
258	Basel-Lauchringen	IRE3							IRE Halt in Lauchringen und/oder Lauchringen West auch am Abend für Pendler für die Verbindungen von Basel um 16:49 Uhr, 17:49 Uhr und 18:49 Uhr, sowie für die letzte IRE Verbindung (letzteres war bis vor einem Jahr auch noch der Fall).	Der IRE-Systemhalt Lauchringen (vsl. alternierend in Oberlauchringen und Unterlauchringen) wird nach der Elektrifizierung der Hochrheinstrecke eingeführt.
259	Bonndorf-Stühlingen, Stühlingen Waldshut						Weizen Sto	6:55 Uhr	Ein Zug bis Weizen-Bahnhof wäre ebenfalls super! Ein Bus der passend zum Unterrichtsbeginn am KGT Tiengen um 7:45 Uhr ankommt & nicht eine halbe Stunde zu früh!!! Kaum zu glauben wie vielen Kindern diese unpassende Verbindung jeden Tag eine halbe Stunde Schlaf gestohlen hat bzw. stiehlt & wie viele aus diesem Grund kein Gymnasium besuchen konnten.	Die Verlängerung von Zügen bis Weizen wird für 2025 vorbereitet. Diese Fahrten sollen in Abstimmung mit den Schichtzeiten bei der Fa. STO gestaltet werden, sofern dies auf der eingleisigen Strecke und unter Berücksichtigung der Belange des Schülerverkehrs möglich ist. Zu Anregungen im Busverkehr bitte an den Landkreis Waldshut wenden.
260	Bruchsal - Graben Neudorf	S33							Bitte möglichst alle Züge der Linie S33 am Haltepunkt Bruchsal Sportzentrum halten lassen. In der früh fahren Züge am Haltepunkt Bruchsal Sportzentrum durch.	DB Netz hat die Änderungen aus Trassenbelegungsgründen abgelehnt.
261	Bruchsal - Graben Neudorf	S33							Bitte möglichst alle S-Bahnen der S33 am Haltepunkt Bruchsal Sportzentrum halten lassen. In der früh gibt es S33 Züge die an dem Haltepunkt durchfahren.	DB Netz hat die Änderungen aus Trassenbelegungsgründen abgelehnt.
262	Freiburg-Breisach	S1					Freiburg Klinikum	22:04	Guten Tag. Mein Name ist Fabian Kiehne, ich bin Kinderkrankenpfleger am Uniklinikum Freiburg. Für meinen Arbeitsweg nehme ich die S-Bahn von Ihringen nach Freiburg Klinikum. Ich fahre gerne mit der Bahn und bin vom Fahrplan im Vgl. zu vor 10 Jahren begeistert. Man kommt zum Frühdienst, auch am Wochenende viele Verbindungen, und man kommt auch bis in die Nacht nach Hause. Es gibt allerdings eine Lücke. Der Pflegedienst am Uniklinikum endet u. 21.45 Uhr. Der Zug fährt um 21.34 Uhr...der nächste erst eine Stunde später. Wie wäre es, wenn Sie den Halbstundentakt um eine Verbindung nach hinten erweitern? So dass es eine Verbindung um 22.04 Uhr gibt? Ich glaube das würde die Bahn für viele interessanter machen bzw. das Leben von Vielen erleichtern. Ich sitze oft am Bahnhof Freiburg Klinikum mit vielen weiteren Menschen, die oft eine halbe Stunde auf den Zug warten. Ich und sehr viele Menschen wären ihnen sehr dankbar.	Diese Fahrt sollte im Zuge der Ausweitung des Freiburger S-Bahn-Verkehrs auf den Landesstandard schon 2023 umgesetzt werden. Der Fahrzeug-, vor allem aber der Personalmangel ließ deren Einführung aber leider nicht zu. Geplant ist diese Maßnahme aber weiterhin.
263	Freiburg-Lörrach	RE7	Freiburg	06:00					Als Pendler zwischen Freiburg und Lörrach erlebe ich sehr häufig, dass der Umstieg in Weil am Rhein nicht möglich ist, speziell betrifft das den RE 7 mit Abfahrt 6 Uhr in Freiburg. Die von der SBB betriebene (aber vom selben Auftraggeber bezahlte) S-Bahn wartet nie auf Reisende aus Freiburg, selbst dann nicht, wenn der RE aus Freiburg bereits im Bahnhof ist und zahlreiche Pendler versuchen, die S-Bahn noch zu erreichen, was dem Lokführer ja nicht entgehen kann, denn die Leute sind teilweise bei Abfahrt bereits am Bahnsteig bzw. die sonst volle S-Bahn fährt dann praktisch leer ab. Laut SBB-Lokführern bekommen diese keine Informationen der DB über Zugverspätungen. Umgekehrt habe ich auch noch nie eine Durchsage in einem DB-Zug erlebt, ob der Anschluss in Weil noch erreicht wird. So ist es täglich wie Roulette-Spielen, ob ich noch rechtzeitig zum Unterricht an meiner Schule bin. Man fühlt sich nicht als Kunde, sondern wie ein Stück Vieh. Mögliche Verbesserungen: - Kommunikation zwischen DB und SBB (wie gesagt, das Land BW bestellt die Dienstleistung) - Durchgehende Züge von Freiburg nach Lörrach (es steigen sowieso fast alle Fahrgäste in Weil um) - Etwas längere Anschlusszeiten im Fahrplan berücksichtigen (meistens geht es nur um 1 bis 2 Minuten) - Den Fahrplan der S5 so anpassen, dass diese auch noch 1-2 Minuten warten könnte - Beide Züge am gleichen Bahnsteig halten lassen (das würde in 80% der Fälle ausreichen) - Die alte Unterführung in Weil wieder öffnen – auch das würde gegenüber der für so viele Menschen viel zu klein gebauten Treppen/Brücken in Weil auch viel Zeit sparen Ich habe mich in dieser Angelegenheit auch schon wiederholt an die DB gewendet, aber noch nie eine Reaktion erhalten – umso mehr würde ich mich darüber freuen.	Die Schließung des Personentunnels in Weil am Rhein hat auch uns "kalt erwischt" - nun ist immer der lange Weg über die Brücke nötig. Die Kommunikation zwischen den Zügen zur Anschlusswahrung wird bei uns prioritär behandelt, ohne dass es da jedoch zu einem befriedigenden Ergebnis kam. Insbes. dann, wenn die Verspätungen des DB-Zuges aus Freiburg erst kurz vor Weil auftreten, etwa durch querfahrende Güter- oder ICE-Züge, ist es für eine Abstimmung oft zu spät. Die S5 wiederum kann eigentlich nicht warten, weil sie ansonsten im weiteren Fahrtverlauf über die eingleisige Wiesentalbahn weitere Folgeverspätungen von Gegenzügen verursachen würde. Die Situation ist sehr unbefriedigend, aber eine Lösung gibt es ehrlicher Weise kurzfristig leider nicht.

## Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2024

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Fahrgast-Anregung	Antwort NVBW
264	Gaildorf West - Hesselental	RE90 (88613)	Gaildorf	06:20	SHA-Hesselental	06:30			Der Zug wurde unglücklicherweise, beim Winterfahrplan später angesetzt - ohne zu schauen das auch Leute mit dem Zug zur Arbeit müssen. Darum erreicht man nicht mehr den Anschlusszug nach Heilbronn somit ist eine fahrt mit dem Zug zur Arbeitsstelle nicht mehr möglich. Anschlusszug würde 5:40 Uhr in SHA-Hesselental los fahren. Dieser sollte wie im Sommerplan 2022 erreichbar sein. RB83(23430) Mein Vorschlag wurde bereits vor Monaten schon eingereicht, liegt auch dem Verkehrsministerium vor, dies hier ist nur nochmals zur Erinnerung. Vielen Dank für ihren Einsatz.	ist in Prüfung, Umsetzungszeitpunkt noch unklar.
265	Geislingen- Ulm	MEX19113	Urspring Bf	06:40	Ulm Hbf	7.00			Weniger Überholungen	Die Überholungen des Fernverkehrs im Filstal können erst ab der Inbetriebnahme von S21 abgeschafft werden, wenn die volle Kapazität der <del>Neubaustrecke genutzt werden kann</del>
266	Geislingen-Ulm	MEX19117					Urspring Bf	08:10	So ist er Jahrzehntlang gefahren und alle, die um 9.00 Uhr in Ulm angefangen haben mit der Arbeit waren pünktlich.	Durch die Inbetriebnahme der NBS Wendlingen - Ulm änderte sich der Fernverkehr im Filstal, weshalb ein neues Fahrplankonzept eingeführt wurde, das stabiler ist und zu einer höheren Pünktlichkeit geführt hat. Die Einführung eines konstanten Stundentakts ist erst zur Inbetriebnahme von Stuttgart 21 möglich.
267	Heidelberg- Heilbronn	RE10a							Ich fände es super wenn die RE10a und RE10b jeweils im 1 Stunden Takt fahren, damit Neckargemünd und Heidelberg im 30 Minuten Takt an Heilbronn angebunden sind. Es ist dringend notwendig Heidelberg und Heilbronn bzw Stuttgart häufiger zu verbinden, da sehr viele Personen dieses Angebot wahrnehmen und die Züge rund um die Uhr überfüllt sind. Zudem wäre es wünschenswert ein besseres Nachtfahrplan angebot zu haben in Neckargemünd und Heidelberg	Nicht umsetzbar, da weder Personal noch Fahrzeuge dafür vorhanden sind.
268	IRE 3	3062							Bitte beziehen Sie Lauchringen West mit ein, damit es wieder eine direkte Verbindung für Pendler auf dem Heimweg gibt. Einwohner von Lauchringen, die in Schaffhausen / Singen arbeiten, müssen derzeit bis zu einer halben Stunde in Tiengen auf einen Anschluss warten, da der Zug für Busse zu spät kommt.	Der IRE-Systemhalt Lauchringen (vgl. alternierend in Oberlauchringen und Unterlauchringen) wird nach der Elektrifizierung der Hochrheinstrecke eingeführt.
269	IRE 3	3047							Für Pendler in Richtung Schaffhausen/Singen bitte Lauchringen West mit einbeziehen, damit es wieder eine direkte Verbindung gibt.	Der IRE-Systemhalt Lauchringen (vgl. alternierend in Oberlauchringen und Unterlauchringen) wird nach der Elektrifizierung der Hochrheinstrecke eingeführt.
270	IRE200								Warum fährt dieser neue Zug nicht von Stuttgart Hbf ab?	Aufgrund der hohen Kapazitätsauslastung der Strecke zwischen Stuttgart und Plochingen ist es nicht möglich, den IRE 200 bis nach Stuttgart zu führen.
271	Karlsruhe - Heidelberg - Mannheim								Strecke MA – HD – BR – KA Halt aller S3 sowie des RE73 in Weingarten. Ggf. können Stadtbahnlinien auch ohne Halt in Weingarten fahren. Derzeit gibt es lange Umsteigezeiten in alle Richtungen im Bereich Bruchsal z. B. Richtung Speyer und in Karlsruhe Hbf z. B. Richtung Konstanz oder Mainz Weingarten ist eine große Gemeinde und bis Heidelberg werden zahlreiche kleinere Gemeinden bedient. Ein auslassen von Weingarten ist nicht gerechtfertigt. Seit vielen Jahren fahre ich mit dem Zug ins nahegelegenen Heidelberg und habe stets lange Umsteigezeiten oder extra lange Wartezeiten (insbesondere bei Verspätungen) in Bruchsal. Ausflugsfahrten sind seit dem Fahrplanwechsel von Weingarten aus, praktisch nicht mehr möglich. „Bauernhöfe“ im näheren Umfeld werden teils besser bedient, als Weingarten!	Der RE 73 kann nicht in Weingarten halten, da sonst die Anschlüsse in Karlsruhe, Bruchsal und Heidelberg verloren gehen. Weingarten hat in der Regel 3 Halte pro Stunde , genauso wie Bad Schönborn-Kronau. Die zeitliche Verteilung der Halte wird in den kommenden Jahren verbessert.
272	Karlsruhe - Pforzheim - Stuttgart	19001	Karlsruhe	4.30 Uhr					Ich wünsche mir gerne eine frühere Verbindung ab Karlsruhe, mit der man schon zwischen 4.30 Uhr und 5 Uhr in Stuttgart ist.	Zusätzliche Züge können aufgrund fehlender Regionalisierungsmittel zur Zeit nicht bestellt werden.
273	Karlsruhe Hbf - Freudenstadt Hbf	RB40							Sehr geehrte Damen und Herren, um 16:25 fährt RB 40 von Freudenstadt Hbf bis Ettlingen West als Eilzug. Der Zug fährt eigentlich bei Ettlingen West vorbei, aber er hält zwischen Rastatt und Karlsruhe Hbf nicht. Das heißt im Klartext, man muss spätestens in Rastatt aussteigen und auf den nächsten Zug warten. Das Wort Eilzug verdient für mich diese Verbindung dann nicht mehr. Ettlingen ist über Ettlingen West an das Fernverkehrsnetz der DB angeschlossen. Deshalb sollte es mindestens einen Eilzughalt pro Tag und pro Richtung während der Hauptverkehrszeiten geben. Ich würde mich über dieses Angebot sehr freuen.	Der RE 40 kann nicht zusätzlich in Ettlingen West halten, da sonst die Anschlüsse in Karlsruhe, Rastatt und Freudenstadt verloren gehen.



## Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2024

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit In	Wunschzeit In	Wunschzeit In	Uhrzeit	Fahrgast-Anregung	Antwort NVBW
274	Karlsruhe Hbf - Pforzheim Hbf	MEX 17a		07:00		07:30		Leider hat der Zug oft eine verspätete Ankunft in Pforzheim, weshalb ich deshalb nicht pünktlich zur Arbeit komme.	Wir geben die Rückmeldung an die für die Qualitätssicherung zuständigen Kolleg*innen weiter.
275	Karlsruhe Malschrb 40 44 s8 s7 RE2	RE2						Könnte die RE2 Karlsruhe nach Rastatt bitte in Ettlingen West, Bruchhausen, Malsch und Muggensturm halten? Wie die Züge um 22.09 und 23.09 Der Vorschlag mit der Bahn nach Rastatt zufahren und dann mit der s71 um 21.24 zurück, ist nicht machbar. Umstieg in Rastatt sind nur 3 Minuten. Der Gleiswechsel beinhaltet Treppen. Mit Gepäck, Kind, schlecht zu fuss ist dies nicht machbar. Der hält der Bahn an den genannten Stationen würde auch eine Lücke zwischen 20.48 und 21.48 schließen. =bessere Taktung am abend	Ziel ist es, die RE-Züge nonstop zwischen Karlsruhe und Rastatt verkehren zu lassen. Bei den meisten anderen Zügen ist das bereits gelungen. Für die übrigen Züge ist dies mit Inbetriebnahme des Rastatter Tunnel vorgesehen, wenn es auch zu Änderungen im S-Bahn-Verkehr auf dieser Strecke kommt.
276	Karlsruhe nach Stuttgart über SFS	IRE 1 karlsruhe Stuttgart	Wilferdingen-Singen	Gegen 5:00 Uhr	Stuttgart Hbf	5:55 Uhr		Ich arbeite als Einsatzbeamter bei der Berufsfeuerwehr Stuttgart bzw auch im Rettungsdienst Stuttgart, das ganze Jahr über auch an Wochenenden und Feiertagen/Ferien. Probleme: Es gibt keine sinnvolle Verbindung um vor 6 Uhr morgens in Stuttgart Hbf anzukommen, nicht einmal an normalen Werktagen obwohl ich beim größten Bahnhof an der Residenzbahn zwischen pforzheim und Karlsruhe wohne. Vorschläge: der erste IRE 1 (IRE19001) fährt schon cirka eine Stunde früher in Karlsruhe los. Er kommt dann deutlich vor 6 Uhr an. Alternative: Die ersten MEX 17a nach Stuttgart starten nicht in pforzheim, sondern in Karlsruhe bzw Wilferdingen-Singen.	Zusätzliche Züge können aufgrund fehlender Regionalisierungsmittel zur Zeit nicht bestellt werden.
277	Karlsruhe-Heilbronn	RE45						Das der RE45 nur von Hbf zu Hbf fährt ist unsinnig. Die meisten Fahrgäste, Pendler sowieso, möchten in die Städte rein und nicht zum Hbf. Es ist ein deutlicher Rückschritt, dass nur noch einmal in der Stunde eine direkte Verbindung in die Innenstädte besteht. Meinung und Erfahrung einer DB Agentur Mitarbeiterin	Fahrgastbefragungen haben ergeben, dass sich über die Hälfte der Fahrgäste eine schnelle Verbindung zum Hbf wünscht. Für die Fahrgäste in die Innenstadt steht weiterhin das Stadtbahnangebot zur Verfügung.
278	KBS 665.1/2				Mosbach-Neckarelz	06:44		Die S1 aus Neustadt/W. bietet in Mosbach-Neckarelz (ab 06:48 Uhr) keinen zuverlässigen Anschluss auf MEX 12 (MEX 19355) nach Tübingen. Die S1 kommt planmäßig um 06:48 Uhr an, der MEX 12 fährt um 06:50 Uhr ab. Im Alltag ist dies jedoch aufgrund vorangegangener Verspätungen nicht der Fall, oftmals kommt die S1 erst um 06:50 Uhr oder später in Neckarelz an. Ein Verpassen des MEX 12 führt zu einer Wartezeit bis 07:12 Uhr auf die S41 nach Heilbronn Hbf, was in der Folge zudem zu einem erheblichen Zeitverlust für Weiterfahrten in Richtung Stuttgart führt. Für Pendler aus dem Raum Rhein-Neckar/Odenwald in Richtung Heilbronn/Stuttgart ist diese Verbindung in den Morgenstunden in dieser Form bislang nicht attraktiv.	Der Anschluss wurde auf 5 Minuten erhöht. S 1 kommt neu um 6.47 Uhr in Neckarelz an und MEX 12 fährt erst um 6.52 Uhr ab.
279	Kisslegg - Aulendorf	RB 53						Wir bitten, dass wieder der stündliche Bedarfshalt in Wolfegg eingeführt wird, v.a. bei der Verbindung Abfahrt 13:34 Uhr in Kisslegg und 15:34 Uhr in Kisslegg	Altann und Wolfegg kann nur zweistündlich bedient werden. Die RB 53b kann dort nicht halten, da dieser zum einen den Anschluss Aulendorf sowie den Anschluss Kißlegg bedient. Ein Halt in Altann und/oder Wolfegg führt dazu, dass die Anschlüsse dort nicht erreicht werden.
280	Kißlegg - Aulendorf	RB 53			Wolfegg	13:40 und 15:40		Wir bitten um den Bedarfshalt in Wolfegg! Es steigen dort um diese Uhrzeit 13 Schüler aus. Bedarfshalt in Wolfegg um 13:40 und 15:40 bitte wieder hinzufügen!!!!	Altann und Wolfegg kann nur zweistündlich bedient werden. Die RB 53b kann dort nicht halten, da dieser zum einen den Anschluss Aulendorf sowie den Anschluss Kißlegg bedient. Ein Halt in Altann und/oder Wolfegg führt dazu, dass die Anschlüsse dort nicht erreicht werden.
281	Lampertheim Mannheim-Rheinau	S9	Lampertheim	07:20	Mannheim Rheinau	06:55	Lampertheim 07:30	Dienstbeginn 6.30 oder 7 Uhr in Mannheim Rheinau. Die s9 war perfekt! Da ich seit 7 Monaten das Jobticket habe (Abo 12 Monate) ärgert mich der Wegfall der direktverbindung S9 ... Alles andere wäre zu Zeitaufwendig. Danke für die Möglichkeit des Fahrplanwunsch	Aufgrund von Änderungen beim Fernverkehr und in der Gleisbelegung in Mannheim Hbf konnte die durchgehende Fahrt von Lampertheim bis Mannheim-Rheinau nicht mehr angeboten werden. Wir streben in Zukunft wieder mehr direkte Fahrten zwischen diesen Bahnhöfen an.
282	Lauchringen Basel		Lauchringen	06:30	Basel	16:30		Schnellzug hält auf Hin- und Rückfahrt in Oberlauchringen! Bisher nur auf dem Weg nach Basel.	Der IRE-Systemhalt Lauchringen (vgl. alternierend in Oberlauchringen und Unterlauchringen) wird nach der Elektrifizierung der Hochrheinstrecke eingeführt.

## Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2024

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Fahrgast-Anregung	Antwort NVBW
283	MEX	18	Osterburken	04:45	Neckarsulm Nord	05:32	Osterburken	04:50	Dieser Vorschlag wäre für die Schichtarbeiter in der Audi AG von Vorteil , man müsste sich nicht Abhetzen an den Arbeitsplatz zu kommen in der Früh . Schicht beginnt ist 6 Uhr und der Zug kommt erst 5:44 in Neckarsulm Nord an der Audi AG an . Etwas sehr Spät deswegen 10 Minuten Früher los fahren wäre echt toll , wenn nicht Sogar 15 Minuten das man nicht so gestresst ist.	Eine Verschiebung ist grundsätzlich denkbar, führt allerdings dazu, dass in Heilbronn die Aufenthaltszeit, für alle Fahrgäste die in Richtung Stuttgart fahren wollen, auf 15-20 Minuten erhöht wird.
284	MEX 16								Zusätzlicher Zug zwischen 7 und 8 Uhr von UHINGEN in Richtung Ulm. Zwischen 6 und 7 Uhr sind es 3 Züge, während zwischen 7 und 8 Uhr lediglich einer fährt. Auch zu dieser Zeit sind noch viele Pendler unterwegs, die durch die fehlende Verbindung eingeschränkt werden.	Zusätzliche Züge können aufgrund fehlender Regionalisierungsmittel zur Zeit nicht bestellt werden. Die Vereinheitlichung des Takts im Filstal ist erst mit der Inbetriebnahme von S21 möglich.
285	Möckmühl-Heilbronn; Heilbronn-Möckmühl	MEX18							nicht nur ein Zugteil, mindestens 2 Zugteile, da es oft (va. zu den Feierabendzeiten ca. 16:28 Uhr) sehr voll ist	Die Auslastung wird überprüft und ggf. nachgesteuert.
286	Müllheim (Baden) - Freiburg im Breisgau	RE 7							Gegen 8 Uhr sind dringend wieder 2 Züge nötig... Die Züge sind völlig überfüllt, vor allem seit Dezember als auf den kurzen Doppel umgestellt wurde anstelle des langen zweiteiligen vorher	Weitere Züge, die im Zuge des Neukonzeptes des Nahverkehrs auf der Rheintalbahn vorgesehen waren, wurden vom Infrastrukturbetreiber mit Verweis auf die überlastete Strecke abgelehnt.
287	Niederstetten-Lauda	RE87	Niederstetten	6:05 Uhr					Leider fahren in Niederstetten am Wochenende die ersten Züge erst um 8 Uhr in beide Richtungen. Vor allem für weiter entfernte Ziele ist das leider zu spät. Falls sich ein Zug nicht lohnt wäre ein Bus in Richtung Weikersheim sicher auch schon eine Hilfe. In Weikersheim startet am Wochenende der erste Zug um 6:16 Uhr. Vielen Dank für Ihre Bemühungen	Es laufen derzeit Planungen für eine Neukonzeption der Tauberbahn/Maintalbahn/Madonnenlandbahn ab Dezember 2024. Bis dahin sind keine Fahrplananpassungen auf Basis des aktuellen Fahrplans geplant.
288	Offenburg - Basel	RB 27 samstags	Freiburg	10.30 Uhr	Basel Badischer Bahnhof	11.30 Uhr				Es besteht um diese Zeit bereits ein Angebot mit dem RE 7: Freiburg 10:34 - 11:30 Basel.
289	Radolfzell - Friedrichshafen	RB 31							Erweiterung um eine Haltestelle nach Radolfzell: Fahrt bis Singen a.H.	Der Landesstandard sieht für diese Strecke keine Verlängerung der RB 31 nach Singen vor.
290	RB26 und RE 2	17126 und 4734							Es wäre schön, wenn die Züge zwischen Freiburg und Karlsruhe generell wieder durchfahren würden. Also ohne Umstieg in Offenburg. Generell ist es wünschenswert, möglichst lange Regionalstrecken anzubieten, damit man möglichst wenig Umsteigen muss. Also z.B. ein Zug der immer von Basel bis nach Heidelberg durchfährt und so eine große Distanz überbrückt. P.S. Wie man die Kursbuchstrecke herausfindet weiß ich nicht.	Eine Durchbindung weiterer RE-7-Züge bis Karlsruhe ist erst nach Fertigstellung des Rastatter Tunnels möglich. Vorher ist kein Platz auf den Strecken. Für lange Strecken sei auch auf das Angebot des Fernverkehrs hingewiesen.
291	RB43	RB43	Zollhaus-Blumberg	07:16 / 08:16					Die Nutzung als Pendler zwischen Blumberg und Tuttlingen wäre mit gut 40 Minuten prima, aber die momentane Lösung mit 3 Umstiegen (morgens) ist nicht nutzbar. Der Zug der 10:16 fährt ist eine optimale Verbindung, aber leider kann man mit dieser Verbindung keine Vollzeitstelle abdecken. Hier wäre es schön, wenn die Züge statt nur bis Leipferdingen (mit anschließendem Umstieg in Immendingen) ebenso direkt verkehren würden. Die Rückfahrt um 17.00 Uhr ab Tuttlingen funktioniert ja noch als Direktverbindung. Hier wäre es wunderbar, wenn dies wieder in der alten Variante, welche bis letztes Jahr bestand funktionieren würde. Hier fuhren die Züge abends bis 19.00 Uhr bis Blumberg. Wird dies wieder aktiviert werden? Mit der neuen Ticketstruktur wäre Pendeln auf dieser Strecke hoch interessant, meine Überlegungen sind aufgrund einer Bewerbung entstanden. Bisher habe ich die Strecke hauptsächlich an meinen freien Tagen und im letzten Sommer genutzt und sehr schätzen gelernt. Leider wurden mit dem Jahreswechsel meine besonders geschätzten Verbindungen gestrichen.	Es wird 2024 ein völlig neuer Fahrplan im Aitrachtal eingeführt. Zwar werden einige sehr schwach nachgefragte Kurse gestrichen, dafür gibt es vermehrt Durchbindungen bis/ab Blumberg-Zollhaus und Busanschluss in die Kernstadt. Vielleicht ist da ja etwas Passendes dabei.
292	RE 3	RE 3	Bad Säckingen	06:50	Tiengen	07:15			Bitte die Hoahrheinstrecke wieder so organisieren, dass man halbstündig fahren kann. Jetzt ist es so, dass ich (ich pendle von Säckingen nach Tiengen) in einer viertel h zweimal fahren kann, dann eine dreiviertel Stunde nicht. Der RE morgens fährt zu spät ab, um rechtzeitig zur Arbeit zu kommen, ich muss deshalb den um 6:05 nehmen, da die RB um 6:37 ab Säckingen erstens übevoll ist (können Sie da bitte wenigstens zwei Wagen anhängen) und oft ausfällt, manchmal spontan.	Die Angebotsausweitungen sind nach Elektrifizierung der Hoahrheinstrecke vorgesehen.

## Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2024

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Fahrgast-Anregung	Antwort NVBW
293	RE45								Halt des RE 45 in Leingarten	RE-Halt in Leingarten kann nach dem zweigleisigen Ausbau Leingarten-Schwaigern eingerichtet werden (vgl. Dez 2024).
294	RE7	RE 17012							Halt in Ringsheim/Europa-Park für eine bessere Anbindung an den Europa-Park. Durch Fehlen des Halts wechseln auch die Busverbindungen nach Rust zwischen Herbolzheim und Ringsheim. Dadurch kann es bei Verspätungen auf der Rheintalbahn durch Verpassen von mehreren Bus-Anschlüssen zu enormen Verspätungen kommen. Beispiel (so schon passiert): Verspäteter Halt vom RE in Herbolzheim (z.B. 11:15 statt 11:03), dadurch verpasster Busanschluss nach Rust (11:10). Nächste mögliche Verbindung über Ringsheim, dort RB-Halt wieder verspätet (z.B. 11:45 statt 11:31) und dadurch auch dort Bus-Anschluss nach Rust verpasst (11:38). Warten auf den nächsten Bus-Anschluss um 12:38, Ankunft am EP um 12:54 statt 11:29 also fast 1,5 Stunden Verspätung weil Rheintalbahn nur 15 Minuten verspätet. Wenn auch jeder RE in Ringsheim halten würde, müsste man nur auf den nächsten Bus warten.	Der Halt weiterer Züge in Ringsheim ist nur möglich, wenn bei diesen Zügen ein anderer Halt gestrichen wird. Die mit Güter- und Fernverkehrszügen überlastete Rheintalbahn lässt leider keine weiteren Halte zu.
295	Reutlingen - Stuttgart	IRE6	08:09	08:07					Im aktuellen Winterfahrplan wurde der IRE6, der früher um 08:07 fuhr, auf 08:09 verlegt (evtl. auch schon davor um diese 2 Minuten, das erinnere ich nicht mehr), aber jetzt ganz neu als "Bummelzug" ausgeführt - hält jetzt an jedem Zwischenhalt und ist somit kein Interregio mehr! Dadurch deutlich spätere Ankunft. Es gibt gar keinen "schnellen" Zug ohne Unterwegshalt zwischen Reutlingen und Stuttgart mehr um etwa 08:00 Uhr mehr, entweder muss man jetzt um etwa 07:00 oder etwa 09:00 Uhr fahren. Diese Änderung ist äußerst ungünstig! Ich muss dadurch morgens 40 Minuten früher den Bus nehmen um dann den ebenfalls langsamen MEX um 07:44 zu nehmen! Warum gibt es zur Hauptpendelzeit keinen schnellen IRE? Im letzten Sommerfahrplan war der IRE von Stuttgart nach Reutlingen (also umgekehrte Strecke) abends um 20:15 einfach gestrichen! Zum Glück ist der wieder da, bitte nicht mehr streichen! Das hat meinen Tag ebenfalls um etwa 45 Minuten verlängert, weil man dann nur den Bummelzug um 20:23 nehmen konnte und dann auch zusätzlich kein Bus mehr passend kam. Die erste-Klasse-Abteile im IRE sind seit dem Umbau vor ein paar Jahren miniklein und Durchgangsabteile. Dafür wurde die ehemalige 1. Klasse in ein Fahrradabteil verwandelt, was kaum einer dafür nutzt. Das war eine Schnapsidee. Im Mex hingegen gibt es zwar ein Mini-1-Klasse-Abteil am Wagenende, aber auch das ist zu klein und vor allem schalltechnisch überhaupt nicht abgetrennt. Warum fährt man 1. Klasse im Regionalverkehr? Damit man in Ruhe arbeiten kann. Das geht nicht mit Durchgangsverkehr und nicht mit Schall aus der 2. Klasse, wo es immer viel lauter ist. Ansonsten hat die 1. Klasse ja keinerlei Vorteil bis auf z.T. Ledersitze - aber genauso eng und klein.... Über die ständigen Streiks, Schienenersatzverkehr, Ausfälle, 90% zu späte Züge und defekte Türen und Klimaanlage brauchen wir gar nicht reden, da habe ich meine Hoffnung schon verloren.	Die Fahrpläne des IRE 6 der SWEG unterscheiden sich geringfügig von den Fahrplänen des IRE 6 der DB Regio und hier kam es zu Fahrzeitverlängerungen aufgrund der hohen Auslastung der Strecke zwischen Plochingen und Stuttgart. Die zusätzlichen Halte wurden eingeführt, da in Metzingen somit zumindest zweistündlich ein Anschluss an die RB 63 besteht. Ihre weiteren Rückmeldungen geben wir an die Kolleg*innen der Qualitätssicherung weiter.
296	Rheintalbahn Freiburg Offenburg	RE 7							Zwischen 5:30 Uhr und 7:06 Uhr hält zur besten Pendlerzeit in Gundelfingen (über 2000 Fahrgastbewegungen am Tag) kein RE und keine RB in Richtung Norden (EM, Lahr, OG). Früher hielt der RE 7 um ca. 6:30 Uhr in Gundelfingen. Jetzt muss man mit dem Rad erst über die Felder nach Denzlingen fahren, um diesen Zug um 6:31 zu nehmen. Kann man nicht diesen Halt in Gufi wieder einführen? Am Wochenende ist es besonders schwer morgens von Gundelfingen nach Norden zu kommen. Als Arzt im Herzzentrum Lahr muss ich leider auch am Wochenende pendeln. Da fahre ich dann halt notgedrungen Auto.	Die Halte in Gundelfingen wurden zugscharf geprüft, jedoch nur für die Züge ins Elztal bestätigt. Grund ist die Überlastung der Rheintalbahn. Die Streichung einzelner bisheriger Halte war der Preis, um trotz der Überlastung insgesamt mehr Regionalzüge fahren zu können (so hatte die RB früher einige mehrstündige Taktlöcher, nun fährt sie mindestens stündlich). Sobald sich Möglichkeiten für weitere Halte ergeben, werden diese selbstverständlich umgesetzt. Konkrete Zusagen sind aber derzeit nicht möglich.
297	Rheinweiler - Basel SBB	RB 27							Früher fuhr dieser Regionalzug morgens durch bis zum Basel SBB. Seit 2 Jahren muss ich am Basel Bad umsteigen, um dann Richtung Olten/Bern nochmal umzusteigen. Und für den Zug 6:37 ab Rheinweiler gibt es gar keinen Anschlusszug nach Basel SBB mehr. Wunsch: mit dem RB 27 aus Freiburg nach Basel morgens bis Basel SBB durchfahren. Mindestens die beiden Züge ab Rheinweiler 05:36 und 06:37	Die Führung von Zügen ab/bis Basel SBB anstatt Basel Badisch ist vom Kanton Basel Stadt zu bestellen und bedingt freie Kapazitäten im Bahnhof SBB sowie auf der Verbindungsbahn. Seitens NVBW und DB Regio wäre eine Verlängerung weiterer Fahrten personell und fahrzeugseitig möglich.

## Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2024

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit In	Wunschzeit In	Wunschzeit In	Uhrzeit	Fahrgast-Anregung	Antwort NVBW
298	Roßtal-Niederstetten	RE90 & verschiedene IC Nürnberg-Karlsruhe	Crailsheim					Die Umstiegszeit in Crailsheim beträgt oft eine ganze Stunde. Wäre es möglich hier sämtliche Züge besser aufeinander abzustimmen? Vielen Dank	Es laufen derzeit Planungen für eine Neukonzeption der Tauberbahn/Maintalbahn/Madonnenlandbahn ab Dezember 2024. Bis dahin sind keine Fahrplananpassungen auf Basis des aktuellen Fahrplans geplant.
299	S10					Freiburg	24:00:00	Bei Heimspielen des SC Freiburg die spät abends Enden noch zusätzlich einen Zug fahren zu lassen Allgemein wäre es schön, wenn die S10 am Freitag und Samstag nach zwölf noch fahren würde	Abendspiele, die um 20:00 oder 20:30 Uhr beginnen, sind in der Regel spätestens um 22:15 Uhr zuende. Um diese Zeit fahren die Züge noch.
300	S4	85409				Gemmingen West	7:05 Uhr	Die neue Regionalexpresslinie RE 45 zwischen Karlsruhe Hbf und Heilbronn Hbf sollte dauerhaft an der Haltestelle Böckingen Berufsschulzentrum während dem Zeitraum 7:00 Uhr und 18:00 Uhr halten. Da in unmittelbarer Nähe mehrere große Schulen mit mehreren Tausend Schülern und Auszubildenden liegen, wird die Haltestelle stark frequentiert und sollte dauerhaft auch vom RE 45 bedient werden. Insbesondere für Fahrgäste, die aus Gemmingen, Eppingen und Sulzfeld etc. kommen, sei somit eine	Der RE 45 kann nicht zusätzlich in Böckingen Berufsschulzentrum halten, da sonst die Anschlüsse in Karlsruhe, Bretten, Eppingen und Heilbronn verloren gehen.
301	S4 Karlsruhe - Heilbronn		Bretten					Zusätzlicher Halt in Bretten Schulzentrum 1 x Stunde analog den ehem. AVG-Eilzügen. Vorbemerkung: Ich bin kein Schüler oder Schülervater sondern überzeugter ÖPNV-Nutzer (Jahreskarte KVV seit 20 Jahren). Für uns im Wohngebiet Wanne besteht jetzt nur 2 mal in der Stunde eine Verbindung nach KA bzw. Heilbronn - und das in sehr unregelmäßigen Taktabständen (20 / 40 min). Was dazu geführt hat, daß wir - da auch die Heimfahrt sowohl aus Heilbronn als auch aus KA inzwischen sehr umständlich wurde, wieder vermehrt auf das Auto umgestiegen sind. Weiter möchte ich mich auf diesem Weg "beschweren" daß auch Mitte Februar die Pünktlichkeit der S4 wegen der notorischen Verspätungen des RE45 auf meiner täglichen Strecke extrem schlecht ist. Dies war bis zum Fahrplanwechsel kaum der Fall. Für Details können Sie mich gerne kontaktieren - so ganz der Laie bin ich bezogen auf den Bahnverkehr nicht.....	Der RE 45 kann nicht zusätzlich in Bretten Schulzentrum halten, da sonst die Anschlüsse in Karlsruhe, Eppingen und Heilbronn verloren gehen. Der Fahrplan wird nach dem Ausbau zwischen Leingarten und Schwaigern sowie zwischen Bretten und Karlsruhe neu geordnet.
302	S42 HNV	Gibt keine, Start 15:42 in Sinsheim		16:35	Heilbronn-Harmonie		XX:35		
303	Seehas	Seehas	Singen-Landesgartenschau	04.00 Uhr oder kurz danach	Konstanz-Petershausen		05.00 Uhr	Ich bin leider einer der Deppen, der den ÖPNV nicht nutzen kann und von Ihnen kategorisch ausgeschlossen wird. Weil er früh arbeiten muss. Ich glaube nicht, dass Sie das ändern werden, trotzdem freue ich mich, dass ich für mich und meine Leidensgenossen eine Stimme abgeben konnte. Eigentlich würde ich gerne von Gottmadingen fahren, aber das ist wahrscheinlich ein absolutes Ding der Unmöglichkeit.	Die Strecke Schaffhausen - Singen wird mit vier Zügen/Stunde und Richtung (davon drei Regionalzüge) bereits weit über Landesstandard bedient, sodass zusätzliche Kurse nicht vorgesehen sind. Die von Ihnen gewünschte Abfahrtszeit liegt früher als im Landesstandard vorgesehen. Bei einer Überarbeitung des Landesstandards wird zu prüfen sein, ob ein früherer Betriebsbeginn zur Berücksichtigung von Schichtarbeit sinnvoll und
304	Singen - Stuttgart	RE87						Start (und Endstation) in Radolfzell statt in Singen, da der Zug eh am Gleis von Radolfzell steht, bevor er zur Abfahrt in Singen fährt	Die Züge fahren künftig nach Zürich und nicht mehr nach Radolfzell. Ausnahme sind Einzelzüge bis/ab Konstanz, so wie heute.
305	Singen -Basel	IRE 3			Basel		07:10	Doppelstöckig um 6:45 ab Singen, da sehr viele Schüler zwischen Erzingen und Waldshut. Bessere Anbindung an Wiesentalstrecke, da oft Verspätung ( wegen Signal oder vorrausfahrendem Zug ) und dann ist die Wiesentalbahn schon abgefahren. Wenn möglich ausschließlich Doppelstöckig	Leider stehen für diesen Wunsch, den wir gerne unterstützen, nicht ausreichen Doppelstockwagen und v.a. geeignete Diesellokomotiven zur Verfügung. Daher wird weiterhin jeder zweite Zug mit den Triebwagen der Baureihe 612 gefahren werden müssen.
306	Singen- Basel	IRE 3			Basel		7:10 Uhr	Immer Doppelstöckig, bessere Anbindung an Wiesentalbahn ( auch bei Verspätung), Bessere Anbindung an Busse in Singen Neue Züge ggf. AKKU/ Strom Betrieb Stadler Flirt, WLAN auch im Schweizer Netz, Wärmeraum an den Bahnhöfen, Handylademöglichkeit,	Leider stehen für diesen Wunsch, den wir gerne unterstützen, nicht ausreichen Doppelstockwagen und v.a. geeignete Diesellokomotiven zur Verfügung. Daher wird weiterhin jeder zweite Zug mit den Triebwagen der Baureihe 612 gefahren werden müssen.
307	Singen-Stuttgart		Konstanz	Jede Stunde				Fast alle IC bzw. RE auf dieser Strecke fahren ab Singen los. Umgekehrt enden dort viele dieser Züge. Warum gibt es nur einmal am Tag eine direkte Verbindung von Stuttgart nach Konstanz? Bzw umgekehrt? Insbesondere wenn man feststellt, dass diese Züge meist in Radolfzell abgestellt werden! Effektiver wäre der Einsatz ab Konstanz.	Die Züge fahren künftig nach Zürich und nicht mehr nach Radolfzell. Ausnahme sind Einzelzüge bis/ab Konstanz, so wie heute.
308	Sinsheim - Heilbronn	S42			Heilbronn Harmonie		15:35	Direktzüge Öhringen - Sinsheim oder allgemein kürzere Umstiegszeit, die jedoch mehr als 0-2 Minuten beträgt	Ab 2026 ist ein angepasstes Konzept bei der S41/S42 angedacht, sodass auch bessere Umsteigebeziehung nach Öhringen hergestellt werden können.
309	Stockach - Radolfzell					Stockach	22.29 / 23.29	Auf der Strecke Stockach - Radolfzell fährt wochentags der letzte Zug um 21.29 Uhr. Proben, Training, Vorträge und dergleichen enden häufig nach 22 Uhr. Da wäre es sinnvoll, wenn man noch mit dem Zug heim fahren könnte.	Zum Dezember 2023 erfolgen auf dem "Seehäse" deutliche Angebotsausweitungen, auch abends.

## Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2024

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Fahrgast-Anregung	Antwort NVBW
310	Stockach Radolfzell	R32					Radolfzell nach Stockach	Nachtzug wenigstens am Wochenende um von Konstanz nach Stockach zu kommen	Einführung einer engeren Taktung auf dieser Strecke (Minimum alle halbe Stunde). Bessere Abstimmung an Anschlussverbindung z.B. Busse mit ausreichend zeitlichen Abstand um bei Verspätungen trotzdem die Möglichkeit zu haben die Anschlussverbindung zu erreichen. Vielen Dank	Zum Dezember 2023 erfolgen auf dem "Seehäsele" deutliche Angebotsausweitungen, auch abends.
311	Stockach-Radolfzell	RB32	Stockach	08:46	Radolfzell	09:10			Eine Regelmäßige Fahrt, alle 30 Minuten, von Radolfzell nach Stockach und von Stockach nach Radolfzell wäre sehr förderlich. Außerdem wäre ein Nachtzug von Freitag Nacht bis Sonntag sehr praktisch (Uhrzeit: 22-5 Uhr)	Zum Dezember 2023 erfolgen auf dem "Seehäsele" deutliche Angebotsausweitungen, auch abends.
312	Stühlingen nach Tiengen	Unbekannt	Stühlingen	07:00 Uhr					Verbindungszeiten für Schüler des KGTs per Zug um die lange Busfahrt zu verkürzen. Zur ersten Stunde, also 7.30 Uhr in Tiengen und nach der sechsten Stunde. Also ab 13.15 Uhr. Richtung Stühlingen.	Die Wutachtalbahn wird aktuell behutsam reaktiviert. Anfang 2024 wird das Angebot auf einen 2-h-Takt an Mo-Fr ausgeweitet, für Ende 2025 ist ein täglicher Stundentakt vorgesehen. Vorher lässt die eingleisige Infrastruktur keine weiteren Zugfahrten zu. Ein Talfahrer mit Ankunft gegen 07:30 Uhr in Tiengen würde auf Höhe Wutöschingen mit dem bestehenden Bergfahrer, der um 07:32 Uhr in Stühlingen ankommt, kollidieren und ist derzeit daher nicht fahrbar.
313	740	IC2389 / RE 87							Weitere Direktverbindung zwischen Stuttgart und Konstanz. Die Züge sind meist gut besucht und eine Direktverbindung, die vormittags fährt, würde sicherlich ebenfalls gut angenommen werden.	Die IC-Züge der Gäubahn sollen weiterhin vorrangig nach Zürich verkehren. Die heutigen Konstanz-Durchbindungen bleiben aber bestehen.
314	760	Mex 12 / Mex 18			Nürtingen	16:50, 17:50, 18:50			Damit der Anschluss zum RB 65 funktioniert. Meist wegen 1 Minute erreicht man den RB 65 um x:59 nicht. Wartepflicht? Bin dann immer eine volle Stunde später erst in Kohlberg mit dem Anschlussbus 198, der nur stündlich fährt!	Wir arbeiten gemeinsam mit den EVU an einer praktikablen und umsetzbaren Lösung zur Anschlusssicherung, da die Anschlusssicherung nicht mehr vom Infrastrukturbetreiber angeboten wird. Eine Änderung der Fahrlage ist nicht möglich.
315	760	MEX 12 bzw. MEX 18							Halt in Wernau	Ein Halt ist nicht umsetzbar.
316	Ulm - Heidenheim	SWE R551					Ulm bis nach Aalen	00:17	Der SWE R551 ab 23:17 Uhr von Ulm nach Heidenheim sollte bis Aalen verlängert werden. Aalener und alle zwischen Heidenheim und Aalen könnten das Kulturangebot Ulm und Ausflugmöglichkeiten bei Tagestouren Bodensee/Allgäu länger nutzen. Hierbei würde man Abgase und Hotelmüll vermeiden können. Evtl. wäre dies auch gut für Spätschichtler.- Auch ein Ruf- bzw. Bedarfstaxi wäre möglich. Bitte sind sie so freundlich und informieren sie ggf. hierzu ggf. die zuständigen Kommunen bzw. Landkreise. Noch besser wäre Verschiebung der Abfahrt auf 00:17 ! Dann hätten noch mehr Leute zw. Ulm und Aalen etwas davon ! Generell könnte man zur Kostenersparnis Abends ab 20 Uhr die Frequenz "ausdünnen" z.B. 20:30 , 22 30 (Schliesszeiten Supermärkte, Geschäfte) und dann 0:30 Uhr (Veranstaltungsende)	Eine Verlängerung der Leistung von Heidenheim nach Aalen ist nicht finanziert.
317	Ulm nach Urspring	Mex 19156	Ulm	15:20	Urspring	15:50			Besser Abstimmung zwischen Busfahrplan 46 und Zugverbindungen. Weiterhin bessere Abstimmung/Information bei Verspätungen/Ausfall zw. Bewegt und DB Bahn. Als Kunde wäre es sinnvoll einen Ansprechpartner bei Verspätungen zu haben und nicht noch unterscheiden zu müssen ob der Zug zu bewegt oder DB gehört.	Wir stehen im Austausch mit den Landkreisen, die die Aufgabenträger für die Busverkehre sind. Allerdings verhindern die Überholungen im Filstal derzeit noch einen sauberen Takt, der für eine effiziente Busplanung im Anbetracht des derzeitigen Mangel an Fahrpersonal notwendig ist.
318	Ulm- Stuttgart	MEX16							Stündlich Abfahrzeiten immer 20 min nach ganz (z.B. 16.20 Uhr, 17.20 Uhr) Jetzige Abfahrtszeiten mal um x.36 Uhr und dann x.46 Uhr sind absolut ungut. Bitte auch versetzten Busverkehr anbieten, damit es eine Möglichkeit gibt, nach Hause zu kommen bei Zugausfall(auch am Wochenende) Generell wünschte ich mir weniger Zugausfälle im Regionalverkehr und mehr Pünktlichkeit. Früher ging es doch auch.	Der gewünschte Taktverkehr ist im Filstal aufgrund von Fernverkehrsüberholungen nicht durchgehend möglich. Die Planung des Busverkehrs obliegt den Landkreisen.

## Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2024

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit In	Wunschzeit In	Uhrzeit	Fahrgast-Anregung	Antwort NVBW	
319	Urach-Herrenberg		Metzingen-Neuhausen	Immer um 40	Metzingen	Spätestens immer 45	Da ja bald der halb Stunden Takt kommen soll was ich ja persönlich sehr hoffe, wäre mein Vorschlag in Neuhausen immer Abfahrt um 40 das man den Anschluss für 48/49 in Metzingen noch erreicht und der andere dann 10 nach das man 18/19 nach noch erreicht. Weil jetzt mit 52 Neuhausen ab kann man erstmal ne halbe Stunde warten bis wieder was nach Stuttgart fährt...	Wenn der 30-Minuten-Takt eingeführt werden kann, werden die Züge in Neuhausen zur Minute 7 und 37 in Richtung Metzingen abfahren, um den Anschluss in Metzingen zu erreichen. Leider verzögert sich die Einführung durch die Verspätungen bei der Fertigstellung der Infrastruktur im Bahnhof Metzingen.	
320	weiss nicht: Karlsruhe nach Ludwigshafen über Bruchsal Heidelberg	S2				Karlsruhe (und daher auch alle folgende Stationen)	00:15	Grund: 0:11 kommt IC 60470 aus der Schweiz in Karlsruhe an, 0:11 fährt die S2 nach Ludwigshafen ab und wirft nicht erreicht. Umsteigen sollte möglich sein.	DB Netz hat keine freien Trassen für eine spätere Fahrpläne.
321		RB 32/Seehäsele						Beginn des Halbstundentaktes vor 8:00. Taktlücken (wenn zwingend notwendig) (für Güterverkehr?) lieber zu anderen Zeiten des Vormittages oder Tages. (Taktlücken für den Güterverkehr in die Nacht verschieben). Gennerell: als Teil der S-Bahn Bodensee ist ein Halbstundentakt angebracht.	Zum Dezember 2023 erfolgen auf dem "Seehäsele" deutliche Angebotsausweitungen.
322								2 umsteigefreie Verbindungen pro Stunde Singen-Tuttlingen einrichten. Derzeit nur ein stündlicher IC/RE. Eventuell mittels Verlängerung jeder zweiter S6 über Engen (an 11:10) hinaus nach Tuttlingen. Oder Einführung einer neuen, ergänzenden RE Linie.	Die Verbindung besteht bereits zwei Mal stündlich, wengleich jede zweite mit Umstieg in Immendingen. Weitere Mehrverkehre sind derzeit nicht vorgesehen und hier von der erwarteten Nachfrage her auch nicht gerechtfertigt.
323								Einführung einer Verbindung Mosbach-Neckarelz nach Stuttgart Hbf/Tübingen Hbf und umgekehrt, welcher auf dem Linienweg des RE10a fährt und somit eine regelmäßigere und schnelle Verbindung zwischen Mosbach und Heilbronn zulässt und in Heilbronn auf dem Linienweg von MEX12/18 Richtung Stuttgart weiterfährt und so ein sicherer Umstieg/eine unkomplizierte Weiterfahrt in Richtung Stuttgart möglich ist. Wünschenswert sind Verbindungen zwischen den Hauptverkehrszeiten (5:00-9:00Uhr und 15:00-19:00 Uhr).	Es verkehren bereits drei Direktzüge in der Hauptverkehrszeit Mosbach-Neckarelz - Stuttgart/Tübingen und zurück. Die Nachfrage hierbei ist sehr überschaubar, sodass wir hier im Moment von weiteren Ausweitungen absehen.
324		MEX19235				Heilbronn	17:01	Durch regelmäßige Verspätungen des RE10a (RE19279) aus Mannheim von ca. 5-10 min. fährt der MEX 12 in Heilbronn einem immer vor der Nase weg. Wünschenswert ist eine spätere Abfahrtszeit oder das warten auf Fahrgäste, wenn der RE10a verspätet ist, da dies viele Fahrgäste betrifft die auf der Strecke pendeln.	Eine spätere Abfahrtszeit wird es vsl. ab Dezember 2025 geben können.
325								Die Verbindung von Stockach nach Radolfzell sollte von Stockach nach Singen ausgebaut werden. Der Zug sollte bis Singen einfach weiterfahren. Gerade früh morgens benötigt man über eine Stunde nach Singen, da nehm ich das Auto. Wenn ich ohne Umstieg nach Singen fahren könnte, wäre der Zug eine echte Alternative für mich und meine Familie.	Zwischen Radolfzell und Singen fahren bereits drei oder vier, zum Teil sogar fünf Züge pro Stunde und Richtung. Eine abermalige Ausweitung dieses Angebotes, zumal mit den vergleichsweise kleinen Seehäsele-Fahrzeugen, ist daher nicht vorgesehen und auch vom Landesstandard nicht gedeckt.
326							für	Ich würde mich freuen, wenn es eine bessere Verbindung von Altann (oder zumindest Wolfegg) zur waldorfschule Wangen gäbe. Die Schule startet um 7:45 Uhr und endet für uns jetzt um 12:00. Bei den höheren Klassen ist es später. Momentan fahren wir, so wie viele andere mit Kindern in der Grundschule täglich mit dem Auto, weil die Verbindungen gerade für die kleinen Kinder noch zu kompliziert sind. Eventuell können hier die Verbindungen verbessert werden. Vielen Dank!	Altann und Wolfegg kann nur zweistündlich bedient werden. Die RB 53b kann dort nicht halten, da dieser zum einen den Anschluss Aulendorf sowie den Anschluss Kißlegg bedient. Ein Halt in Altann und/oder Wolfegg führt dazu, dass die Anschlüsse dort nicht erreicht werden.
327								Gut ist, das der IRE morgens 2x einen Halt in Lauchringen hat. Es wäre wirklich wünschenswert, dass der IRE auch abends 2x Mal, 17:30 und 18:30 Uhr kurz einen Stopp in Lauchringen machen könnte. Hier würden wirklich nochmals einige Leute davon profitieren. Dies sollte auch zeitlich gut möglich sein.	Die Angebotsausweitungen sind nach Elektrifizierung der Hochrheinstrecke vorgesehen. Für einzelne Halte tagsüber ist leider keine Zeit.
328		3040						Strecke Lauchringen - basel bessere oder überhaupt Anbindung (am Nachmittag/Abend) des IRE in Lauchringen oder Lauchringen West.	Die Angebotsausweitungen sind nach Elektrifizierung der Hochrheinstrecke vorgesehen.
329								Dringend stündlicher (Bedarfs-) halt in Wolfegg (beide Richtungen)! Viele Pendler und Schulkinder nutzen die Bahn (zwischen 6.00 und 18.00). Durch die letzte Fahrplanänderung müssen viele wieder auf das Auto umsteigen.	Altann und Wolfegg kann nur zweistündlich bedient werden. Die RB 53b kann dort nicht halten, da dieser zum einen den Anschluss Aulendorf sowie den Anschluss Kißlegg bedient. Ein Halt in Altann und/oder Wolfegg führt dazu, dass die Anschlüsse dort nicht erreicht werden.

## Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2024

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Fahrgast-Anregung	Antwort NVBW
330									RE und RB nicht nur bis Basel Bad Bf, sondern bis/ab Basel SBB führen. Freiburg/Brsg müsste S-Bahn-mässig an Basel SBB angebunden sein, analog der Genfer S-Bahn, welche boomt. Aktuell sind die Umsteigezeiten in Basel SBB und Basel Bad Bf beinahe endlos, teilweise ist man mit dem Tram schneller zwischen den beiden Bahnhöfen.	Die Führung von Zügen ab/bis Basel SBB anstatt Basel Badisch ist vom Kanton Basel Stadt zu bestellen und bedingt freie Kapazitäten im Bahnhof SBB sowie auf der Verbindungsbahn. Seitens NVBW und DB Regio wäre eine Verlängerung weiterer Fahrten personell und fahrzeugseitig möglich.
331									Wäre es möglich, eine IRE-Linie zwischen Stuttgart und Mannheim mit Halt in Vaihingen/Enz und Hockenheim einzurichten? Derzeit gibt es nämlich keine durchgehende Nahverkehrsverbindung zwischen den beiden größten Städten des Landes.	Zusätzliche Züge können aufgrund fehlender Regionalisierungsmittel zur Zeit nicht bestellt werden. Die Relation Stuttgart - Mannheim wird vom Fernverkehr sehr gut bedient.
332									Direktverbindung Heidelberg-Stuttgart wieder herstellen, die in den letzten Jahren abgeschafft worden ist.	Die Linie RE 17b wurde eingekürzt und verkehrt nur noch zwischen Mühlacker und Bruchsal. Grund dafür ist die Einführung des RE 73, der zwischen Karlsruhe und Heidelberg verkehrt und die alte Lage des RE 17b ab Bruchsal übernommen hat und eine hohe Nachfrage generiert hat. Eine Neuordnung ist erst mit der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 möglich und derzeit wird noch geprüft, ob eine Verbindung zwischen Heidelberg und Stuttgart möglich ist.
333		sbb S6					Konstanz	22:53	Um 22:53 Uhr fehlt eine Abfahrt des Seehas von Konstanz nach Engen. Gerade an Freitagen und Samstagen wäre dies sinnvoll.	Aktuell sind keine Mehrleistungen vorgesehen. Für eine Neugestaltung des Verkehrskonzeptes im LK Konstanz nach Elektrifizierung der Hochrheinstraße und der von der DB beabsichtigten Gäubahn-Kappung in Stuttgart-Vaihingen ergeben sich aber womöglich neue Perspektiven für diese Maßnahme.
334		SBB87729							Der Seehas aus Engen, der samstags und sonntags um 22:05 Uhr in Konstanz ankommt, sollte idealerweise auch wochentags, mindestens aber donnerstags und freitags fahren, um einen guten Anschluss vom ic 2289 von Stuttgart nach Singen zu ermöglichen. Wochentags ist hier eine Fahrplanlücke, die Pendlern die Reise z. B. nach Konstanz-Wollmatingen erschwert.	Aktuell sind keine Mehrleistungen vorgesehen. Für eine Neugestaltung des Verkehrskonzeptes im LK Konstanz nach Elektrifizierung der Hochrheinstraße und der von der DB beabsichtigten Gäubahn-Kappung in Stuttgart-Vaihingen ergeben sich aber womöglich neue Perspektiven für diese Maßnahme.
335		IC119	Friedrichshafen				Friedrichshafen		Dieser Zug sollte im Abschnitt Friedrichshafen-Lindau in einem anderen Zeitfenster fahren und NICHT den sonst um ...:31 verkehrenden RE5 oder IRE3 ersetzen. Die Abfahrt um 15:31 in Friedrichshafen würde sich für viele Pendler Richtung Lindau anbieten, allerdings hält der IC119 an weniger Halten und zudem wird ein zusätzliches, teureres Ticket benötigt, da es sich nicht um einen Regionalzug handelt. Der RE5/IRE3 sollte stattdessen durchgehend im 1 Stunden Takt verkehren ohne die Lücke um 15:31 die für Pendlern eigentlich besonders interessant ist.	Die Fahrpläne werden durch DB Fernverkehr bestimmt und ist in anderen Knoten (v.a. in Österreich) fixiert.
336									Guten Morgen, ich würde mir direkte Zugverbindungen von Mosbach-Neckarelz nach Würzburg Hbf wünschen, vielleicht kann man die S-Bahn Linie 1 durchbinden bis Würzburg Hbf. mit Halt an allen Unterwegsbahnhöfen, insbesondere Rosenberg (Baden), Eubigheim und Boxberg-Wölchingen. Desweiteren würde ich vorschlagen, das ehemalige Bahnhöfe auf dem Streckenabschnitt Osterburken-Lauda (KBS 780 - Frankenbahn) wie Rosenberg-Hirschlanden, Boxberg-Uiffingen, Boxberg-Schweigern, Boxberg-Unterschüpf u. Lauda-Königshofen Sachsenflur reaktiviert werden! Personen die bei der Firma Hoffmann Menü in Boxberg-Schweigern arbeiten und beispielsweise in Boxberg-Uiffingen wohnen besteht nicht die Möglichkeit um 06.00 Uhr morgens mit öffentlichen Verkehrsmitteln auf die Arbeit zu kommen, zum Schichtende, insbesondere in der Spätschicht ist es auch unmöglich wieder mit ÖPNV zurückzufahren. Gute Anbindung mit ÖPNV des Edeka Marktes Waibel mit ÖPNV, aus den Boxberger Ortsteilen (wie Uiffingen, Epplingen etc.)	Durchbindung der S1 betrieblich und vertraglich nicht möglich und auch nicht sinnvoll, da es bereits eine Verbindung mit Umsteig auf den RE8 gibt. Reaktivierungen von stillgelegten Bahnhöfen wird derzeit für ganz Baden-Württemberg geprüft, mit der vorhandenen Infrastruktur sind auf der KBS 780 höchstens zwei zusätzliche Halte in den Fahrplan integrierbar.

## Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2024

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Fahrgast-Anregung	Antwort NVBW
337		S-Bahn Schaffhausen/Rhyhas							Der 07:20 Rhyhas ab Gottmadingen Richtung Singen ist stark ausgelastet. Bei Änderungen im Fahrzeugeinsatz kommen viele nicht mit (mir im Januar mehrere Male passiert). Wenn er fahrplanmäßig mit einem GTW2/8 und GTW2/6 fährt dauert der Einstieg lange und Einige müssen stehen. Nach Presseberichten ist dies die Ursache für Verspätungen. Mein Vorschlag: Einsatz von SBB KISS oder FLIRT (zumindest der 07:20 Zug) und Durchbindungen nach Konstanz und/oder an Zürcher S-Bahnen oder an den RegioExpress nach Zürich HB.	Um diese Tageszeit stehen leider keine Flirt- oder gar KISS-Züge zur Verfügung. Außerdem kann jeder Fahrgast aus Gottmadingen, dem der Rhyhas zu voll ist, den wenige Minuten extra dort haltenden Doppelstockzug mit über 300 Sitzplätzen nutzen.
338									mehr Verbindungen und/oder längere Züge auf Strecke IRE1 zwischen Stuttgart und Karlsruhe, vor allem am Wochenende, ich weiß soll jetzt schon mehr werden, aber auch damit werden die Züge noch sehr voll sein	Eine Kapazitätserweiterung durch längere Züge des IRE 1 ist in Arbeit bzw. wurde bereits während der Sommermonate umgesetzt.
339		S6 der S-Bahn Bodensee/Seehas					Singen HB	07:32	Beginn des 02/32-Taktes von Singen nach Konstanz auf etwa 07:00 vorziehen (Von 7 bis 8 Uhr ist die Hauptverkehrszeit im Schul- und Pendelverkehr genau dann ergibt ein Taktfahrplan Sinn. Lieber zu anderer Tageszeit unvertakteter Verkehr) (Idealerweise Taktfahrplan wie Rhyhas). Der Seehas wird dadurch vom Rhyhas erreichbar. Alternativ: 07:25-Seehas fährt zwei bis drei Minuten später ab nach Konstanz.	Die saubere, ganztägige Vertaktung des Seehas haben wir schon mehrfach geprüft. Doch scheiterte das Ansinnen daran, dass dann die Schulzeiten nicht mehr adäquat bedient werden würden.
340									Vor paar Jahren gab es einmal morgens ein RE Mannheim-Stuttgart via Schwetzingen, Bretten und einen retour. Wieso gibt es die nicht mehr? Würde man da einen gescheiten Zweistunden Takt einführen, würde es schon einige dazu bewegen von Auto auf Bahn umzusteigen. Es wird leider immer nur zu sehr auf Direktverbindungen nach Frankfurt geachtet. Jedoch keine in die Landeshauptstadt	Der RE Mannheim - Schwetzingen - Stuttgart hatte im Abschnitt Mannheim - Bruchsal nur eine sehr geringe Nachfrage. Daher wurde dieser Zug im Rahmen der Neukonzeption der Verkehre nach Stuttgart nicht mehr bestellt. Zusätzliche Züge können aufgrund fehlender Regionalisierungsmittel zur Zeit nicht bestellt werden. Die Relation Stuttgart - Mannheim wird vom Fernverkehr sehr gut bedient.
341									Da der RE 17b Heidelberg-Stuttgart ersatzlos gestrichen wurde wäre es wunderbar, wenn stattdessen der RE Mannheim-Stuttgart über Schwetzingen und Bruchsal auf den Plan gerufen wird. Das gleiche gilt für den RE 10a/b der eigentlich mal bis nach Tübingen durchgebunden werden sollte. Des Weiteren ist die S1 für Fahrgäste in Richtung Osterburken eine Zumutung. Vor allem für Fahrgäste mit Ziel Würzburg, wäre ein RE Mannheim-Würzburg sinnvoll. Da mit „bewegt“ alle Einwohner in Baden-Württemberg sich angesprochen fühlen, gehören auch gescheite Relationen. So kann man zb auch den RE7 Basel - Karlsruhe nach Mannheim verlängern und so den überflüssigen RE9 abschaffen. Der RE9 ist eine S-Bahn und braucht genauso lange nach Karlsruhe wie die S9.	Nicht umsetzbar.
342		85508	Bretten	07:15					Mehr S4-Eilzüge in und aus Karlsruher Innenstadt, so wie vor dem Fahrplanwechsel im Dezember 2022. RE45 um 7:19 Uhr ab Bretten bringt nichts, wenn man in die Innenstadt und weiter fahren muss.	Fahrgastbefragungen haben ergeben, das sich über die Hälfte der Fahrgäste eine schnelle Verbindung zum Hbf wünscht. Für die Fahrgäste in die Innenstadt steht weiterhin das Stadtbahnangebot zur Verfügung.
343		85508	Bretten	7:15 Uhr					Mehr Eilzüge in und aus Karlsruher Innenstadt, so wie vor dem Fahrplanwechsel im Dezember 2022.	Fahrgastbefragungen haben ergeben, das sich über die Hälfte der Fahrgäste eine schnelle Verbindung zum Hbf wünscht. Für die Fahrgäste in die Innenstadt steht weiterhin das Stadtbahnangebot zur Verfügung.



## Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2024

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Fahrgast-Anregung	Antwort NVBW
344									Direkte IRE Verbindung von Mannheim nach Stuttgart Hbf., mit Unterwegshalten in Schwetzingen, Hockenheim, Graben-Neudorf, Bruchsal und Vaihingen/Enz. (Anfangs über die KBS 700) Einsatz von mehreren Regional Express Zügen in der Hauptverkehrszeit, auch am Wochenende auf der KBS 700. Anschluss am Karlsruher Hbf. von der KBS 700 -S-Bahn Linie 9 an den IRE nach Stuttgart Hbf und Anschluss vom IRE an die S-Bahn Linie 9. Insbesondere nur einen Umstieg in Karlsruhe Hbf. Die Regional Bahn Züge auf der KBS 780 zwischen Osterburken und Lauda sollten an Samstagen, Sonn- und Feiertagen zumindest alle drei Stunden verkehren. Bessere Anschlüsse am Bf. Boxberg-Wölchingen an die Linienbusse nach Boxberg-Uiffingen und die weiteren Ortsteile von Boxberg. Direkte Straßenbahnverbindung von Schwetzingen nach Heidelberg Bismarckplatz. Mehr direkter S-Bahnverkehr zwischen Hockenheim u. Schwetzingen nach Heidelberg auch am Wochenende Im Mannheimer Rheinauhafen sollten statt Linienbusse, Züge verkehren. Gute Gleisinfrastruktur ist vorhanden.	Der RE Mannheim - Schwetzingen - Stuttgart hatte im Abschnitt Mannheim - Bruchsal nur eine sehr geringe Nachfrage. Daher wurde dieser Zug im Rahmen der Neukonzeption der Verkehre nach Stuttgart nicht mehr bestellt. Zusätzliche Züge können aufgrund fehlender Regionalisierungsmittel zur Zeit nicht bestellt werden. Die Relation Stuttgart - Mannheim wird vom Fernverkehr sehr gut bedient.
345									Die Eilzüge zwischen Karlsruhe und Bretten sind anscheinend gestrichen worden? Das bedeutet jetzt nur noch 2 Verbindungen pro Stunde mit 40 min. Wartezeit im schlimmsten Fall. Bitte vergessen Sie nicht die Dörfer und machen Sie die Anbindung wieder besser. Muss ja nicht unbedingt ein Eilzug sein aber 3x pro Stunde hätte schon <del>was Besseres</del>	Es fahren weiterhin drei Züge pro Stunde zwischen Karlsruhe und Bretten (zwei Stadtbahnen aus der Innenstadt und ein Eilzug vom Hbf) Zusätzliche Züge können erst nach einem Ausbau der Strecke Karlsruhe - Bretten verkehren.
346									Vorschlag 4330-3: Intensivierung der Freizeิตexpress-Verkehre über die Ablachtalbahn -- Das Angebot an Freizeิตexpress-Zügen über die Donautal- und Ablachtalbahn sollte erhöht werden. Evtl. wäre es denkbar, ein zusätzliches Angebot von Stuttgart über Aalen und Ulm zu schaffen, um ein noch höheres Freizeitpotenzial für die <del>Region zu realisieren</del>	Zusätzliche Freizeิตexpresse sind derzeit nicht geplant.
347		IRE16041	Merklingen		Ulm	5:25 Uhr			Zug ohne Umstieg in Wendlingen von Merklingen nach Esslingen (Neckar) wäre super	Aufgrund der hohen Kapazitätsauslastung der Strecke zwischen Stuttgart und Plochingen ist es nicht möglich, den IRE 200 mit Halt in Esslingen bis nach Stuttgart zu führen.
348		RB30	Basel Badb.	13:23					Die Uhrzeit ist nicht das größte Problem. Der Zug von Basel Bad Bahnhof nach Grenzach fällt ständig aus. Oder fährt nur Stündlich statt halbstündlich. Der Schulweg meines Sohnes hat die Strecke Lörrach Stetten - Grenzach. Bei Schulschluss um 11 Uhr wäre es schön einen Anschluss Zug zum 11.05 Zug zu haben. Nicht erst kurz vor 12 Uhr.	Die Zugausfälle sind ausgesprochen unbefriedigend, von der NVBW jedoch nicht zu beeinflussen (auch kein Fahrplanthema). Weitere Zugleistungen sind gegenwärtig nicht vorgesehen.
349									Regelmäßiger RE von Heilbronn nach Karlsruhe und Anbindung an RE Karlsruhe nach Basel und anderstrum	Die beiden RE-Systeme können nicht verbunden und mit einem Zug gefahren werden, da unterschiedliche Kapazitätsanforderungen und zeitlich unterschiedlich verfügbare Trassen bestehen. Der RE 45 (Heilbronn-Karlsruhe) hat stündlich Anschluss an den Fernverkehr in Richtung Basel.
350		RE 45	Heilbronn Hbf						Durch die Umstellung von S-Bahn (Eilzug) auf den RE 45 zwischen Heilbronn und Karlsruhe hat sich die Wartezeit am Hauptbahnhof Heilbronn nach der vorausfahrenden Fahrt mit dem RE 83 aus Schwäbisch Hall auf fast 45 Minuten erhöht. Die Gesamtfahrzeit hat sich damit im Vergleich zu der Fahrt mit der S-Bahn sogar verlängert, obwohl die Umstellung von S-Bahn auf RE im Vorfeld überall als wesentliche Verbesserung beworben wurde. Wäre hier eine Anpassung möglich? Aus Richtung Schwäbisch Hall wird die Fahrt nach Karlsruhe mit der Bahn so immer weniger zu einer Option im Vergleich zum Auto und für unsere Region wird eine weitere Zugstrecke um einiges unattraktiver.	RE 45 ist auf den Fernverkehrsknoten in Karlsruhe ausgerichtet, eine Anpassung der Anschlüsse in Heilbronn würde zu Verlust sämtlicher Anschlüsse führen.
351		Sweg rb32			Nenzingen	9.45 uhr			Ausrangieren der NICHT blau gestreiften Triebfahrzeug. Diese sind aufgrund ihres Aufbaus (fahrradplätze im Gang bei den nicht nutzbaren Toiletten, recht schmaler Durchgang schon ohne Fahrräder) eine Zumutung für alle mit Fahrgäste, insbesondere für die mit Rollstühlen, Rolatoren, Kinderwägen und Fahrrädern. Und Stress für den Lokführer der das freihalten des Türbereiches durchsetzen muss.	Ab dem Dezember 2023 übernimmt die DB die Verkehre von der HZL und setzt eigene Fahrzeuge ein.
352		RB 85 osterburken	Hirschlanden		Boxberg wölchingen					Der Hp Hirschlanden ist nicht anfahrbar.

## Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2024

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Fahrgast-Anregung	Antwort NVBW
353									Kein direkter Anschluss in Singen vom IRE 3 auf den Seehas Richtung Konstanz mehr vorhanden. Dadurch deutliche Verschlechterung und Verlängerung der Zugverbindung Waldshut-Radolfzell im Vergleich zum Fahrplan 2020. Andersherum ebenfalls kein direkter Anschluss mehr in Singen vom Seehas aus Richtung Konstanz auf den IRE 3 vorhanden. Bitte Umstiegszeit wieder deutlich reduzieren.	Dieser Anschlussbruch ist leider ein Kollateralschaden der Maßnahme, die chronisch unpünktlichen und insbes. im Sommer (Fahrräder!) ständig überfüllten IRE-Züge auf der Hochrheinstrecke zu stabilisieren. Durch den Einsatz der Doppelstockzüge und die neuen Fahrzeiten hat sich das tatsächlich deutlich verbessert und führte auch zu erkennbaren Nachfragesteigerungen. Der Singen-Anschluss ist allerdings ein Opfer, welches nicht kurzfristig zu heilen ist.
354		RE 10							Mehrere durchgehende Verbindungen zwischen den Universitätsstädten Tübingen, Stuttgart, Heidelberg und Mannheim. Am besten mit Halten in Tübingen, Reutlingen, Metzingen, Nürtingen, Wendlingen, Plochingen, Esslingen, Stuttgart, Ludwigsburg, Bietigheim-Bissingen, Heilbronn, Neckarsulm, Mosbach-Neckarelz, Eberbach, Neckargemünd, Heidelberg und Mannheim. Alternativer Linienverlauf unter der Nummer RE 17: Von Tübingen bis Stuttgart gleich und ab Stuttgart über Vaihingen/Enz, Mühlacker, Bretten, Bruchsal, Wiesloch-Walldorf, Heidelberg nach Mannheim. Mit der Einführung des JugendticketsBW, was auch für Studenten bis 27 gilt, wäre dies eine	Nicht umsetzbar.
355									Zusätzlicher Halt der IRE-Züge (IRE1) Karlsruhe-Aalen in Waiblingen oder alternierende Halte in Waiblingen und Schorndorf, um besseren Anschluss von Karlsruhe/Pforzheim/Mühlacker/Vaihingen (E.) an S3 herstellen zu können.	Waiblingen wird bereits durch vier Regionalzüge pro Stunde und zwei S-Bahn-Linien bedient.
356			Aalen Hbf						Halt der IRE50-Züge im vorderen oder hinteren Bahnsteigabschnitt (zumindest, wenn nur 1x VT 612 verkehrt, sollte das möglich sein) Grund: Bisher halten die Züge in Aalen im Bereich des Treppenabgangs. Dort ist der Bahnsteig sehr schmal und der Hublift (bahnsteig-/zugseitig) zum Ein-/Ausstieg für Rollstuhlfahrer kann nicht genutzt werden.	Wir werden dem Betreiber den Hinweis weitergeben.
357		IRE 16089							Zug auch unter der Woche ab Wendlingen fahren lassen (IRE 16078 entsprechend bis Wendlingen).	Für diese Verlängerung stehen leider keine Regionalisierungsmittel zur Verfügung.
358									Ich bitte darum, dass der Zug Aulendorf- Kisslegg wieder stündlich in Wolfegg hält. Gerne wieder als Bedarfshalt.	Altann und Wolfegg kann nur zweistündlich bedient werden. Die RB 53b kann dort nicht halten, da dieser zum einen den Anschluss Aulendorf sowie den Anschluss Kisslegg bedient. Ein Halt in Altann und/oder Wolfegg führt dazu, dass die Anschlüsse dort nicht erreicht werden.
									Sehr geehrte Damen und Herren, vielen Dank, dass Sie auch in diesem Jahr die Möglichkeit bieten, Feedback zum Fahrplan zu hinterlassen. Ich bin mir bewusst, dass der Fahrplan sehr komplex ist und viele unterschiedliche Interessen berücksichtigt werden müssen. Umsteigen in Durlach: Rhein-Neckar S3 - IRE1 Hier gibt es regelmäßig nur eine Umsteigezeit von 6-7 Minuten oder 1 Minute (wird in den Auskunftssystemen auch als Verbindung angezeigt). Leider wartet der IRE1 nicht auf die manchmal verspätete S-Bahn. Bitte überprüfen Sie, ob hier etwas verbessert werden kann, z. B. eine Wartepflicht. IRE1 allgemein Am Wochenende sind die Abendstunden auf dem IRE1 zwischen Stuttgart und Durlach immer noch sehr voll und viele Reisende müssen stehen. Dies ist nicht nur unbequem, sondern könnte durch Doppeltraktion auch entschärft werden. RE73 Karlsruhe - Heidelberg / S3 Bitte überprüfen Sie, ob der RE73 auch am Samstag in Sandhausen halten kann. Hierbei könnte man über einen zweistündigen Wechsel mit Bad Schönborn nachdenken. Der Halt in Walldorf ist nicht hilfreich (für Sandhausen/St.Ilgen bzw. Leimen), da die Busverbindung am Wochenende schlecht bis nicht existent ist. Leider sind mit den zusätzlichen Halten der S3 zwischen	Die IRE Züge Karlsruhe - Stuttgart werden um einen zweiten Wagen ertsärkt. Eine Wartezeit in Karlsruhe-Durlach kann nicht eingeführt werden, da sonst die Anschlüsse in den übrigen Knoten verloren gehen würden. Der RE 73 kann nicht zusätzlich in St. Ilgen/Sandhausen halten, da sonst die Anschlüsse in den anderen Knoten verloren gehen würden. Eine Verlängerung der RB Linie 68 bis Rot-Malsch ist aus Zeitgründen nicht möglich. Der Zug muss nach 10 Minuten Wendezeit wieder zurück nach Frankfurt fahren. Das Fahrzeug im Murgtal wurde aufgrund seiner Steilstreckentauglichkeit und der großen Mehrzweckabteile zur Fahrradmitnahme ausgewählt. Danke für das Lob zur Doppeltraktion der S-Bahn Rhein-Neckar.

## Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2024

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit In	Wunschzeit In	Wunschzeit In	Uhrzeit	Fahrgast-Anregung	Antwort NVBW	
359								Bruchsal und Karlsruhe und der dadurch entstehenden Fahrtzeitverlängerung, einige Verbindungen in Karlsruhe nicht mehr möglich und mit einer neuen Umsteigezeit von 31-59 Minuten verschlechtert (bspw. RE2, RE7). Der RE73 ist größtenteils leer. Vielleicht wäre eine andere Fahrplanlage sinnvoller? RB68 Verlängerung bis Rot/Malsch Eine Verlängerung der morgendlichen RE68-Verbindungen um einen Halt bis nach Rot würde für meine Arbeitskollegen, die aus dem SAP-Büro in Walldorf nach Rot umziehen mussten, sehr nützlich sein. Ein weiterer Vorteil ist, dass die RB68 morgens meist pünktlich ist, während die S-Bahn es nicht ist. Die Busverbindung zum SAP-Gelände in Rot wartet so gut wie nie länger als einige wenige Minuten. Noch einige Bemerkungen am Rande: Vielen Dank für die kontinuierliche Einführung der Doppeltraktion bei der Rhein-Neckar S3 am Wochenende. Dies ist ohne Zweifel die spürbarste Verbesserung in den letzten Jahren. Danke! Es ist sehr bedauerlich, dass Sie auf der Murgtalbahn, einer der schönsten Bahnstrecken Deutschlands, jetzt den Coradia Continental für die REs einsetzen. Keine andere Zugserie hat kleinere Fenster als der Continental. Auf vielen Sitzen ist die Außensicht sehr eingeschränkt. Der Kontrast zur AVG "Panoramatram" könnte nicht größer sein. Sehr schade. Insgesamt wäre es wünschenswert, wenn es mehr Möglichkeiten für eine Bürgerbeteiligung bei der Auswahl der Fahrzeuge gäbe.		
360		IC2063, IC2065,...und Gegenrichtung	Karlsruhe	07:07				Bitte die IC Strecke Karlsruhe, Stuttgart, Nürnberg, Leipzig mit Regionalticket freigeben so wie es bei Gäubahn Stuttgart - Singen auch ist. Vorteil: Entlastung der Residenzbahn Fahrplan Abfahrtszeiten müssen nicht geändert werden	Ist nur in Kooperation mit DB Fernverkehr möglich, die bisher von dieser Möglichkeit abgesehen hat. Ausnahme war hier die Baustelle im Zuge des Digitalen Knotens in Stuttgart.	
361								Nachtzug zwischen Stockach und Radolfzell unter der Woche, sowie an Samstagen Sonntag und Feiertagen zwischen 4 und 5 Uhr morgens. Außerdem besseren bzw. früher bereitgestellten Schienenersatzverkehr bei Problemen/Ausfällen/ Streiks	Zusätzliche Züge können aufgrund fehlender Regionalisierungsmittel zur Zeit nicht bestellt werden. Darüber hinaus ist der Wunsch nicht durch den Landesstandard gedeckt.	
362		RE7						in den Pendlerzeiten 16:00 bis 18:00 zusätzliche Halte in Friesenheim Seit ein paar Jahren hält hier zu diesen Zeiten nicht jeder Zug, obwohl der Zug in Offenburg immer einen längeren Aufenthalt hat.	Der Halt weiterer Züge in Friesenheim ist nur möglich, wenn bei diesen Zügen ein anderer Halt gestrichen wird. Die mit Güter- und Fernverkehrszügen überlastete Rheintalbahn lässt leider keine weiteren Halte zu.	
363								Hallo, Vor der S 9 einföhrung zwichen Karlsruhe - Mannheim. Ist eine RB am Wochende um 5.26 Uhr oder 5.36 gefahren. Heute fährt die S 9 um 4.42 Uhr. Mein Wunsch wäre wenn es wieder den Späteren Zug gäbe. Hoffe den Wunsch habe nicht nur ich. Grüöe	S 9 ab Karlsruhe um 5.28 Uhr und ab Mannheim um 5.42 Uhr fahren täglich	
364		IRE6	Stuttgart	21:15	Nürtingen	21:50Uhr			Der IRE 6 der SWEG Bahn Stuttgart wird neu ab dem Fahrplanwechsel auch in Nürtingen halten und dieser Zug wird um 21:10 in Stuttgart abfahren und um 21:32 in Nürtingen ankommen	
365								Die Umsteigezeit zwischen S 5 und RE 45 Richtung Heilbronn/Karlsruhe in Eppingen ist gering.Kann sie verlängert werden?	Die Strecke Sinsheim - Eppingen wird in 2025 für eine höhere Streckengeschwindigkeit umgebaut. Danach kann vsl. ein neuer Fahrplan mit mehr Umsteigezeit umgesetzt werden.	
366								S2 Neue Fahrt mit Ankunft 6:23 Uhr in Mosbach (Baden). Aktuell nicht möglich bei Arbeitsbeginn um 7:00 Uhr im Mosbacher Stadtgebiet mit S-Bahn zu fahren.	Zusätzliche Züge können aufgrund fehlender Regionalisierungsmittel zur Zeit nicht bestellt werden.	
367								S2 Mannheim-Mosbach(Baden) Neue Fahrt ab 5:05, Ankunft in Mosbach um 6:23 Uhr. Aktuell nicht möglich bei Arbeitsbeginn um 7:00 im Mosbacher Stadtgebiet per S-Bahn zu fahren.	Zusätzliche Züge können aufgrund fehlender Regionalisierungsmittel zur Zeit nicht bestellt werden.	
368		S8 / RB 41 auf RE 2 (Basel)	Hörden	15:50	Rastatt	16:13	Rastatt	16:30	Anschluss der Murgtalbahn auf den Regionalexpress Richtung Basel verlängern. Es ist aktuell in den seltensten Fällen möglich, den Anschluss in Rastatt rechtzeitig zu erreichen. Die aktuelle Umstiegszeit auf den RE 2 (3 Minuten) bzw. Die S7 (7 Minuten) reicht leider nicht aus, da die in Richtung Rastatt fahrende Bahn häufig auf die nach Freudenstadt fahrende Bahn warten muss. Mit ausreichendem Umstieg wird die Verbindung für Pendler sehr attraktiv.	Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (DB Netz und AVG) haben die Fahrplanänderung aus Trassen- und Gleisbelegungsgründen abgelehnt. Eine Verbesserung kann erst nachdem Ausbau der Murgtalstrecke erreicht werden.

## Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2024

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Fahrgast-Anregung	Antwort NVBW
369		IRE3							Warum fährt dieser Zug nicht nach Bregenz durch?	Die Züge des IRE 3 haben keine Zulassung in Österreich. In LI-Reutin besteht ein guter bahnsteiggleicher Anschluss nach Bregenz.
370									Es wäre sehr schön, wenn es wieder eine Direktverbindung von Schwäbisch Gmünd nach Freiburg im Breisgau und zurück geben würde. Es bestand schon mal eine, die jedoch nur mit dem IC zu fahren war. Mit dem IRE der schon im 2-Stundentakt von Schwäbisch Gmünd nach Karlsruhe fährt, wäre es sehr schön, wenn man ohne umzusteigen mit dem Zug weiterfahren könnte. Das wäre mein einziger großer Wunsch.	Betrieblich, vertraglich und finanziell nicht umsetzbar.
371									Die neuen RE73 zwischen Heidelberg und Karlsruhe sind Weltklasse und extrem zuverlässig. Hierfür ein großes Lob! Leider fehlt eine schnelle Verbindung mit dem Regionalverkehr zwischen Heidelberg und Stuttgart ähnlich als der IRE zwischen Karlsruhe und Stuttgart. Ist so ein schneller IRE zwischen Heidelberg und Stuttgart über die Schnellfahrstrecke geplant? Die Resonanz wäre sicherlich sehr gut.	Danke für das Lob für die RE 73 zwischen Heidelberg und Karlsruhe. Zusätzliche Züge zwischen Heidelberg und Stuttgart können zur Zeit wegen fehlender Regionalsierungsmittel nicht bestellt werden.
372									Warum wurde die Direktverbindung Stuttgart-Lindau und Lindau-Stuttgart eingestellt worden? Wo man früher in einem Rutsch (3h) durchfahren konnte, ist man heute in zwei Zügen unterwegs und hat mindestens einen Zusatz-Umsteige-Zeitverlust von 30 Minuten. Ich dachte eigentlich, dass die Elektrifizierung der Strecke Ulm-Friedrichshafen den reibungslosen Ablauf solcher Direktverbindungen fördern würde. Aber anstatt eines Zuges von Stuttgart nach Lindau, gibt es zwei auf der gleichen Strecke - RE5 und IRE3. Kann das nicht angepasst werden?	Durch die Inbetriebnahme der NBS Wendlingen - Ulm ändert sich der Fernverkehr auch im Filstal. Daher war es nicht mehr möglich, den RE 5 in der bisherigen Lage zu fahren, sodass er angepasst werden musste. Seit dem verkehrt der RE 5 in Friedrichshafen in den Nullknoten mit Anschlüssen an die RB 31 und RB 93. Im Gegenzug verkehrt der IRE 3 in den Halbknoten und fährt nach Lindau-Reutin. Eine Durchbindung des RE 5 auf die RB93 entspräche nicht der erforderlichen Kapazität und durch den Einsatz des 4-Wagen-Dosto kann u.a. FN-Ost nicht angefahren werden.
373									S1 der S-Bahn Stuttgart und RB63 fusionieren um möglichst viele umsteigefreie Verbindungen im Raum Stuttgart/Böblingen und Tübingen/Reutlingen zu bieten. Gerade wo Ammertalbahn und Ermstalbahn elektrifiziert wurden ginge doch eine im Prinzip runde von Kirchheim/Teck über Wendlingen, Esslingen, Stuttgart, S-Vaihingen, Böblingen, Herrenberg, Tübingen, Reutlingen, Metzgingen mit Aufteilung nach Wendlingen via Nürtingen und Bad Urach. Sicher eine ordentliche Verbesserung vor allem für mobilitätseingeschränkte für bsp Reutlingen Böblingen oder Tübingen zur Stuttgarter Weststadt. Des weitern sollte unbedingt eine Verbindungskurve von Ulm über Merklingen nach Nürtingen Richtung Tübingen dazu um den Regierungsbezirk besser zu verbinden	Der Verband Region Stuttgart ist der Aufgabenträger für die S-Bahn, weshalb eine Fusion so nicht möglich ist. Eine Neuausrichtung der Verkehre ist Teil der Planungen der Regionalstadtbahn Neckar-Alb.
374									Ist es möglich, dass der "Seehas" aus Konstanz bis nach Tuttlingen fährt?	Die Verbindung besteht bereits zwei Mal stündlich, wengleich jede zweite mit Umstieg in Immendingen. Weitere Mehrverkehre sind derzeit nicht vorgesehen und hier von der erwarteten Nachfrage her auch nicht <u>gerechtfertigt</u>
375									Ist es irgendwie möglich einen festen Takt auf der Bodenseegürtelbahn zu erzielen? Also Abfahrt Richtung Radolfzell z.B immer um 20 nach. Abfahrt nach Friedrichshafen immer 20 vor. Wann die einzelnen Zeiten sind ist ja relativ egal Aber halt konsequent immer gleich am ganzen Tag und am Wochenende. Das wäre super Und natürlich ein höherer Takt auf der Strecken! Viel Erfolg und danke für die Arbeit	Die RB 31 auf der Bodenseegürtelbahn verkehrt stündlich und ist vertaktet.
376		IRE 1							Es wäre wesentlich attraktiver für alle potenziellen Fahrgäste aus S4, S5, S6 und S62 nördlich/westlich von Zuffenhausen, wenn der IRE 1 zwischen Stuttgart und Karlsruhe auch in Zuffenhausen halten würde. In Karlsruhe hält er ja auch in Durlach, damit man nicht jedes mal in entgegengesetzter Richtung zum Hbf fahren muss.	Nicht geplant, da hier die SFS sonst blockiert wird.

## Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2024

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Fahrgast-Anregung	Antwort NVBW
377		Mex16 Mex18							Guten Tag, Momentan steige ich jeden Morgen um 5:04 in Esslingen (N) aus dem MEX16 aus und um 5:08 am gleichen Gleis in den MEX18 ein. Nur, weil der MEX18 in Untertürkheim hält, der MEX16 aber nicht. Ist es nicht möglich, dass der MEX16 auch (am besten bei jed und Fahrt; unabhängig der Fahrtrichtung) in Untertürkheim hält? Das wäre für mich und viele, viele meiner Arbeitskollegen ein enormer Vorteil und eine deutliche Zeitersparnis. Zudem würde ich Morgens endlich pünktlich zu Schichtbeginn am Arbeitsplatz sein. Nicht immer ein wenig zu spät. Auf Grund der Anbindung an mehrere Bus und U-Bahn Linien am Bahnhof Untertürkheim, wäre dies auch für andere Fahrgäste von Vorteil.	Leider ist ein zusätzlicher Halt in Untertürkheim nicht möglich, aufgrund der engen Zugfolge im Bereich Plochingen - Stuttgart.
378		SWEG 2 / RB 26							Derzeit hält nur jeder zweite dieser Züge zwischen Freiburg (Brsg.) Hbf und Denzlingen in Gundelfingen - dies ist eine deutliche Verschlechterung gegenüber dem Zustand von vor einigen Jahren. Für eine gute Anbindung von Gundelfingen und Wildtal wären mehr Halte wichtig (und die Züge, die fahren und halten, sollten dann auch fahren und halten und nicht ausfallen). Mir ist klar, dass die Rheintalbahn hier "ungünstig" ist, trotzdem ist für Gundelfingen eine schnelle und häufig vertaktete S-Bahn-Verbindung nach Freiburg existenziell.	Die Halte in Gundelfingen wurden zugscharf geprüft, jedoch nur für die Züge ins Elztal bestätigt. Grund ist die Überlastung der Rheintalbahn, deren Ausbau leider über Jahrzehnte verzögert wurde. Die Streichung einzelner bisheriger Halte war der Preis, um trotz der Überlastung insgesamt mehr Regionalzüge fahren zu können (so hatte die RB früher einige mehrstündige Taktlöcher, nun fährt sie mindestens stündlich sowie die Elztalbahn täglich halbstündlich). Sobald sich Möglichkeiten für weitere Halte ergeben, werden diese selbstverständlich umgesetzt. Konkrete Zusagen sind aber derzeit nicht möglich.
379									Die Umsteigezeit in Offenburg für die Schwarzwaldbahn und den RE/RB aus Richtung Freiburg, ist extrem knapp.	Die Zwänge insbes. auf der überlasteten Rheintalbahn lassen bis zum Ausbau leider keine anderen Fahrlagen der Züge zu als die derzeit gefahrenen.
380									S7/S8 im KVV sollten bis 24:00 Uhr im Halbstundentakt in/aus Richtung Freudenstadt verkehren, auch am Wochenende.	Zusätzliche Züge können aufgrund fehlender Regionalisierungsmittel zur Zeit nicht bestellt werden.
381									Einführung einer Schnellbuslinie Frankfurt (Flughafen)-Heilbronn sowie einer Linie Frankfurt Flughafen-Mannheim: Im Rahmen der Riedbahnspernung wird im Jahr 2024 der Anschlussknoten in Mannheim nicht mehr funktionieren. Dies bedeutet für große Teile von Baden-Württemberg massive Erschwernisse beim Erreichen des deutschlandweiten Fernverkehrs, für den Frankfurt Hbf und Frankfurt Flughafen wesentliche Knoten darstellen. Durch die Einführung dieser Schnellbuslinien können die Auswirkungen für die Fahrgäste in Baden-Württemberg dieser Sperrung abgefedert werden. Da DB Fernverkehr hier absehbar nicht tätig wird, sollte das Land hier im Sinne der Fahrgäste einspringen.	Die Bestellung von Fernbuslinien liegt nicht im Zuständigkeitsbereich der Bundesländer. DB Fernverkehr prüft die Einrichtung einer Fernbuslinie Mannheim - Frankfurt Flughafen.
382		17601+17603	Herrenberg	02.49+04.49					Wäre es möglich das die Züge ab Stuttgart fahren um nicht in Herrenberg von der SBahn umsteigen zu müssen? Nach der Disco bequemer !	Der Wunsch ist berechtigt - aber wenn die DB und die Stadt Stuttgart 2025 für 10 oder mehr Jahre die Gäubahn kappen, wird es aus dem Gäu sowieso keine durchgehenden Züge bis/ab Stuttgart Hbf mehr geben.
383		S33	Graben-Neudorf	06:28	Bruchsal	06:38			Verbesserung der Umsteigezeit bei Reisen über Eck von Graben-Neudorf und Heidelberg. Umsteigezeiten sind aktuell wenig attraktiv. Das gleiche gilt auch in Gegenrichtung. Oder bei Umstieg via Mannheim. Auch hier ist der Umstieg nicht attraktiv	DB Netz hat die Änderungen aus Trassenbelegungsgründen abgelehnt.
384									Genereller Halt der Line RE 5 in Stuttgart-Bad Cannstatt. Dadurch schnellerer Übergang von/zur S-Bahn.	Der zusätzliche Halt führt beim regulären Fahrplankonzept zu Trassenkonflikten und kann nur bei Baumaßnahmen, die zum Ausfall anderer Linien in Bad Cannstatt führen, bedient werden.
385									regelmäßige RE Verbindung Mannheim - Karlsruhe RE Verbindung Mannheim - Stuttgart	Zusätzliche Züge können aufgrund fehlender Regionalisierungsmittel zur Zeit nicht bestellt werden.
386		S6							Die S Bahn Linie S6 (Mannheim-Mainz über Worms) ist oft viel zu überfüllt, da meist nur ein Dreiteiliger Zug eingesetzt wird. Zudem ist die Taktung (30 min Takt) nicht Zeitgemäß; die lange Aufenthaltszeit in Worms ist ebenfalls nicht notwendig. Die Ansagen sind ebenfalls nicht gut, in anderen Zügen sind die Ansagen informativer	Zusätzliche Züge und Kapazitätsverstärkungen können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden. Für die Strecke Worms - Mainz ist der ZÖPNV Süd der zuständige Aufgabenträger.

## Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2024

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Fahrgast-Anregung	Antwort NVBW
387									Warum wurde die Direktverbindung Stuttgart-Lindau und Lindau-Stuttgart eingestellt worden? Wo man früher in einem Rutsch (3h) durchfahren konnte, ist man heute in zwei Zügen unterwegs und hat mindestens einen Zusatz-Umsteige-Zeitverlust von 30 Minuten. Ich dachte eigentlich, dass die Elektrifizierung der Strecke Ulm-Friedrichshafen den reibungslosen Ablauf solcher Direktverbindungen fördern würde. Aber anstatt eines Zuges von Stuttgart nach Lindau, gibt es zwei auf der gleichen Strecke - RE5 und IRE3. Kann das nicht angepasst werden?	Durch die Inbetriebnahme der NBS Wendlingen - Ulm ändert sich der Fernverkehr auch im Filstal. Daher war es nicht mehr möglich, den RE 5 in der bisherigen Lage zu fahren, sodass er angepasst werden musste. Seit dem verkehrt der RE 5 in Friedrichshafen in den Nullknoten mit Anschlüssen an die RB 31 und RB 93. Im Gegenzug verkehrt der IRE 3 in den Halbknoten und fährt nach Lindau-Reutin. Eine Durchbindung des RE 5 auf die RB93 entspräche nicht der erforderlichen Kapazität und durch den Einsatz des 4-Wagen-Dosto kann u.a. FN-Ost nicht angefahren werden.
388		RE 7 (17003)							(Abfahrt Herbolzheim um 06:52 Uhr): Zusätzlicher Halt dieses RE 7 in Denzlingen bzw. in Freiburg-Herdern. Leider hält dieser Zug nach Emmendingen nur noch am Hauptbahnhof Freiburg	Die Halte an der Rheintalbahn werden zugscharf geprüft, können aber i.d.R. nicht umgesetzt werden. Grund ist die Überlastung der Rheintalbahn, deren Ausbau leider über Jahrzehnte verzögert wurde. Die Streichung einzelner bisheriger Halte war der Preis, um trotz der Überlastung insgesamt mehr Regionalzüge fahren zu können (so hatte die RB früher einige mehrstündige Taktlöcher, nun fährt sie mindestens stündlich sowie die Elztalbahn täglich halbstündlich). Sobald sich Möglichkeiten für weitere Halte ergeben, werden diese selbstverständlich umgesetzt. Konkrete Zusagen sind aber derzeit nicht möglich.