

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
1	710.41 (RE 10a / MEX12)	19359, 19365					Zweimal am Abend gibt es in Bad Friedrichshall Hbf die Konstellation, dass der Zug Mosbach-Neckarelz - Heilbronn vom RE Mannheim - Heilbronn überholt wird (18:37 - 18:45 und 18:41 - 18:42 bzw. 20:39 - 20:45 und 20:41 - 20:42). Dies führt jedes mal zu massiver Verwirrung bei den Fahrgästen, denen dies nicht bekannt ist, da beide Züge als RE 10a geführt werden! Dies hat zur Folge, dass die Fahrgäste, die auf den Zug mit Abfahrt xx:42 warten, bei der Einfahrt des anderen Zuges auf den anderen Bahnsteig zum anderen Zug (mit Abfahrt xx:45) rennen und dort einsteigen, da sie denken, dass dieser auf dem falschen Gleis eingefahren wäre! In der anderen Richtung verkehrt dieser Zug, der öfter hält, als verlängerter MEX 12 aus Stuttgart. Um diese Verwirrung der Fahrgäste zu verhindern, sollten die Züge in der Fahrtrichtung Mosbach-Neckarelz - Heilbronn somit ebenfalls als RB 12 statt RE 10a benannt werden!	Nachvollziehbare Anregung, wird geprüft.		
							Auf der Kraichgaubahn schaukeln sich seit der Einführung des RE45 die Verspätungen insbesondere im Abschnitt zwischen Eppingen und Grötzingen tagtäglich leider massiv auf. Zwar ist dies ohne Frage den eingleisigen Abschnitten auf der Strecke geschuldet, jedoch trägt auch die Gestaltung des Fahrplans in einigen Bereichen einen nicht unerheblichen Teil daran, dass sich diese Verspätungen eher noch erhöhen statt zu verringern: 1. In Eppingen Bf fährt momentan der RE45 Richtung Karlsruhe (vermutlich aufgrund der zeitgleichen Einfahrt der S5 aus Heidelberg) nach Gl. 3 und der RE45 Richtung Heilbronn nach Gl. 2. Weil in Eppingen West jedoch in beiden Gleisen nur in eine Richtung Signale stehen, sorgt dies dafür, dass bei Verspätung des RE45 Richtung Heilbronn der Gegenzug die komplette Verspätung für seinen weiteren Laufweg abbekommt, da es weder möglich ist, aus Gleis 3 (mangels Weichenverbindung) ans nächste Signal in Eppingen West vorzufahren, noch den RE45 auf dem "Gegengleis" durch Eppingen West nach Gl. 2 zu fahren. Dadurch muss der Zug Richtung Karlsruhe in Eppingen Bf warten, bis der andere Zug komplett (und dies aufgrund der abzweigenden Weichenverbindung auch noch ziemlich langsam) in den Bf Eppingen eingefahren ist. Würde man dagegen den RE Richtung Karlsruhe nach Gl. 2 fahren (und damit ggf. riskieren, dass dieser bei der Einfahrt eine geringe Verspätung durch den kreuzenden Fahrweg mit der S5 bekommt oder ihn einfach direkt später in Eppingen ankommen lassen - derzeit hat er dort ja 2 Minuten Aufenthalt), könnte er bei Verspätung des Gegenzuges zumindest schon mal bis Eppingen West vorfahren und bereits bei Durchfahrt des Gegenzuges dort weiter fahren, was gute 3 min Verspätung einsparen dürfte. Ausserdem könnte so der Zug Richtung Heilbronn mit voller Geschwindigkeit in den Bahnhof Eppingen ein- und ausfahren.	Ja, mit den Pünktlichkeitswerten des RE45 sind wir nicht zufrieden, deshalb wurde eine Ursachenanalyse vorgenommen und verschiedene Lösungsvorschläge erarbeitet. Derzeit befindet sich das Konzept in der Feinabstimmung und soll möglichst rasch umgesetzt werden. Eine Änderung der Gleisbelegung in Eppingen wurden umfangreich geprüft, allerdings verworfen. Hintergrund sind in der Hauptverkehrszeit die dort zusätzlich endenden Stadtbahnen, die diese Gleisverlegung verunmöglichen.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
2	710.4	RE45/S4					2. In Jöhlingen hält der RE derzeit an der Haltestelle West. Jedoch steht dort das Signal so nah an der Weiche, dass der "normale" Sicherheitsabstand (D-Weg) vom Signal bis zu der Weiche nur für Stadtbahnen zulässig ist und der RE am Signal in Jöhlingen Bf warten muss, bis der Gegenzug in West angekommen ist. Ursprünglich (vor geschätzt 20 Jahren) war der Eilzughalt in Jöhlingen Bf und wurde dann nach Jöhlingen West verlegt, damit mit den Stadtbahnen dort auf den Gegenzug gewartet werden konnte. Da diese Möglichkeit mit den DB-Regelfahrzeugen beim RE aber nun nicht mehr gegeben ist (und eine Änderung der Sicherungstechnik im Stellwerk sehr unwahrscheinlich sein dürfte), wäre es sinnvoller, den RE-Halt wieder nach Jöhlingen Bf zurückzuverlegen (sofern die Gemeinde damit einverstanden ist), so dass nach Eintreffen des Gegenzuges nicht erst noch mal in Jöhlingen West gehalten werden muss. 3. Mit den endenden Zügen in Flehingen Bf blockiert man sich in fast jeder Stunde das Gleis 2 für etwa 40 Minuten. Bei Verspätungen ab ca. 8 Minuten des RE oder der Stadtbahn aus Heilbronn könnte man dieses jedoch sehr gut als alternative Kreuzungsmöglichkeit zu Bauerbach gebrauchen, verhindert dies aber mit der stehenden Stadtbahn. Deutlich sinnvoller wäre es, diese generell immer (wie es in einigen Stunden zur HVZ ja bereits der Fall ist) bis Eppingen zu verlängern, wo 3 Bahnsteiggleise zur Verfügung stehen. Sowohl der Abstand zum RE als auch die Wendezeit sollten dafür ausreichend sein (xx:49 Eppingen Bf an, xx:08 Eppingen Bf ab im 20-Minuten-Abstand zur durchgehenden S4). 4. Möglicherweise wäre es sinnvoller, in Bretten den RE an der Haltestelle Schulzentrum statt in Stadtmitte halten zu lassen. Zum einen hätte man damit einen etwas gleichmässigeren Abstand der Halte zwischen Gölshausen und Bretten Bf, und zum anderen sorgt das Zugsicherungssystem bei Einfahrt in Bretten Bf auf "Halt erwarten" dafür, dass nach dem Halt in Stadtmitte (der bereits hinter dem Einfahrtsignal liegt) nur noch langsam in den Bahnhof eingefahren werden kann, während die Haltestelle Schulzentrum auf der Strecke liegt und davon nicht betroffen ist. Auch wäre dies sicherlich im Sinne der Schüler des nahegelegenen Gymnasiums und der Realschule sowie der Gäste des nahegelegenen Freibades und Hallenbades.			

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
3	784	alle		0:00			Der ineffiziente (teure und strukturell kaum nutzbare) Betrieb auf der Strecke Seckach - Miltenberg kann mit sehr überschaubarem Mehraufwand ITF-fähig gemacht werden: Optimale Anschlüsse an allen Knoten in alle Richtungen. Dies gelingt ohne zusätzliche Fahrzeuge und ohne zusätzliches Personal immer dann, wenn nur ein 2-h-Takt auf der KBS 784 gefahren wird, durch Wegfall von Umstieg und Wartezeit in Walldürn sowie Verlängerung der Fahrten über Seckach hinaus bis nach Mosbach. Es müssen Mittel und Wege gefunden werden, wie dieses Konzept sukzessive eingeführt werden kann, das durch mehrere Gutachten als das beste herausgearbeitet wurde. Alle Alternativen sind entweder weitaus teurer oder, wie im Fall des aktuellen Angebots, praktisch nicht benutzbar. Nachdem die ablehnende Antwort aus dem Vorjahr bereits keine Gültigkeit mehr hat, sollte diese pragmatische Lösung nicht länger ungenutzt bleiben.	Eine Verlängerung der Züge bis Mosbach erfordert zusätzliche Zugkilometer, die derzeit nicht finanzierbar sind. Das Konzept unterstellt sehr ambitionierte Fahrpläne, es ist fraglich, ob diese im Betrieb einzuhalten sind, letztendlich bestimmt der Kreuzungsbahnhof Bödighheim die Fahrzeiten.		
4	989	57292;57316					In Lauchheim entfallen seit dem Betreiberwechsel 2022 bei zwei Zügen (RB 57292 und RB 57316) die Halte, weil DB Infrago und EBA seither zu feige sind, Personenzüge auf Gleis 2 halten zu lassen. Laut EBA ist der Mittelbahnsteig mit 1,40 Metern Breite zu schmal, obwohl das zuvor offenbar kein Problem war. Auch für die Fahrplanstabilität ist das Fehlen der Kreuzungsmöglichkeit in Lauchheim eine Katastrophe. Die DB Infrago schrieb mir, dass ein Umbau des Bahnhofs Lauchheim und damit eine Wiederherstellung der Kreuzungsmöglichkeit erst 2030 geplant sei; bis dahin bestünde keine Notwendigkeit dafür (Letzteres ist falsch). Zwar bietet die parallele Buslinie 7696 (FMO) für Fahrten von Lauchheim Richtung Aalen einen halbwegs gleichwertigen Ersatz (laut NVBW war das auch der Grund, warum man die Halte in dieser Richtung gestrichen hat), Reisende aus Richtung Donauwörth, die in Lauchheim aussteigen wollen, haben jedoch das Nachsehen. Der ersatzlose Entfall dieser beiden Halte kann nicht länger hingenommen werden, zumal die infrastrukturseitige Ursache nicht vor 2030 beseitigt sein wird. Bis zum Umbau des Bahnhofs Lauchheim muss es daher zweimal täglich einen Ersatzbus von Bopfingen nach Lauchheim geben, der Reisende aus den beiden genannten Zügen aufnimmt. Zudem müssen die beiden passenden Fahrten der Linie 7696 nach Aalen als SEV deklariert werden, damit Fernverkehrs-Fahrkarten anerkannt werden und Fahrgastrechte greifen. Sollte das nicht möglich sein, sind auch hier zwei zusätzliche Ersatzbusse nötig. Alternativ könnte zumindest der abendliche Haltausfall (RB 57316) dadurch beseitigt werden, indem die Zugkreuzung wieder in Bopfingen stattfindet (wie es auch samstags und sonntags der Fall ist). Dazu müsste wahrscheinlich der Expresszug RB 57314 zwischen Nördlingen und Aalen entfallen, aber den braucht sowieso kaum jemand. Ich finde, ein regelmässiger Taktverkehr muss Vorrang vor Einzelzügen entgegen der Lastrichtung haben. Mir ist bewusst, dass hier die Schuld bei der DB Infrago und beim EBA liegt und nicht beim Land. Die infrastrukturellen Voraussetzungen sind aber bis mindestens 2030 nicht mehr dieselben, von denen man zum Zeitpunkt der Ausschreibung ausgegangen war, und so etwas kann man als Aufgabenträger nicht einfach ignorieren.	Nachdem ein neuer Betreiber auf der Strecke fährt, wurde festgestellt, dass der Bahnsteig Gleis 2 in Lauchheim aus Sicherheitsgründen nicht mehr genutzt werden kann. In den Zeitlagen, in denen der RE nach München unterwegs ist, müssen deshalb leider die Halte in Lauchheim bei der RB entfallen. Leider sind die Plaungs- und Bauzeiten bei DB InfraGO sehr lange, so dass derzeit vor 2030 keine Realisierung eines Bahnsteigneubaus in Lauchheim seitens DB InfraGO gesehen wird. Die Vorschläge werden noch geprüft.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
5	740	RE4/S6					Stundentakt Singen-Tuttlingen nach 21.30 Uhr, d.h. 1x zwischen 22 und 23 Uhr sowie 1x zwischen 23 und 24 Uhr (Letzteres mind. Fr+Sa) in Verbindung mit Sicherstellung des Stundentaktes für die Seehas-Halte. Begründung: Deutlich verbesserte Anbindung des Mittelzentrums Tuttlingen an den Bodenseeraum. Anmerkung: nach 21 Uhr besteht auch über Stockach keine Busverbindung mehr zwischen Bodenseeraum und Tuttlingen. Zugleich besteht die Chance, diese Massnahme mit der Systematisierung / Einhaltung des Stundentaktes bis Mitternacht für alle Seehas-Halte zwischen Singen und Engen zu verbinden.	im Rahmen des Gäubahn-Kompensationspakets teilweise vorgesehen		
6	740	RE4/S6					Stündliche Direktverbindung Tuttlingen - Singen vor 6 bzw. 7 Uhr für Pendler Erste umsteigefreie Verbindung Tuttlingen - Singen für Arbeitsbeginn 6.00 Uhr und 7.00 Uhr in Singen schaffen.	im Rahmen des Gäubahn-Kompensationspakets teilweise vorgesehen		
7	720	2386					Einheitlicher Halt in Allensbach um 6.12 Uhr, analog RE 4 17692 Grund: Ganzjährig vergleichbare Bedienung von Allensbach.	Halt von IC 2386 in Allensbach (Mo-Sa) analog So 17692 wird zur Prüfung an DB Fernverkehr gegeben		
8	731	RB31 17754 (Mo-Fr) und 17797 (Mo-Fr)					Anbindung Schwarzwaldbahn zumindest am Morgen ermöglichen: In Radolfzell (bisher an 7.01 Uhr) Anschluss auf RE2 4712 (bisher ab 6.56 Uhr) ermöglichen. In Radolfzell (bisher an 7.55 Uhr) Anschluss auf RE2 4714 (bisher ab 7.53 Uhr) ermöglichen. Bisher besteht zwischen 5.30 Uhr und 9 Uhr an Mo-Fr keine akzeptable Reiseverbindung zwischen Bodenseegürtelbahn und Schwarzwaldbahn. Die Wartezeiten betragen bisher zwischen 22 und 35 Minuten. Die auch für die Gäste-Abreise sowie Tagesausflüge Richtung Schwarzwald wichtige Anbindung an die Schwarzwaldbahn muss wo immer möglich verbessert werden.	wird geprüft		
9	720/731	RB31 17792					Lückenschluss im S-Bahn-System zwischen Radolfzell und Singen nach 23 Uhr RB31 17792 erreicht Radolfzell um 23.09 Uhr. Es besteht bis 23.46 Uhr kein Anschluss nach Singen, womit auch in Singen die S62 um 23.36 Uhr nach Schaffhausen nicht erreicht werden kann. Eine Verlängerung der RB31 17792 bis Singen (Hohentwiel) und ggf. um 23.32 Uhr in Taktlage des Seehas bis Radolfzell zurück, würde diese Systemlücke für den gesamten Bodenseeraum besonders effizient schliessen.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
10	731	RB 17744/17893, 17746/17895, 17896/17897					Ausgleich der Rollmaterialverfügbarkeit IRE3 / RB31: - Saisonale Verlängerung der RB/RE-Zugpaare von Überlingen Therme bis Radolfzell (entweder als RB mit Zwischenhalten oder in IRE-Lage) - Einlegen dieser Zusatzzüge auch an Sa/So von Mai bis September. Begründung: Für die Sommersaison 2024 ist mit erheblichen Kapazitätsprobleme auf der RB31 sowie auf dem IRE3 infolge der mangelhaften Fahrzeugverfügbarkeit von DB Regio zu rechnen. Die aktuell getroffenen Massnahmen in der Instandhaltung werden dies unseres Erachtens nur bedingt beheben können. Daher sollten ressourcenneutrale Zusatzmassnahmen geprüft werden. Die Standzeiten der RB31 in Radolfzell (40 Minuten) und Überlingen Therme (30 Minuten) könnten durch Verknüpfung der Umläufe optimal genutzt werden und die Beförderungsleistung mit vorhandenen Ressourcen deutlich verbessert werden. Zugleich verbessert dies die Erschliessung des Westteils des Bodensees von/nach Überlingen, Salem, Markdorf (einzelne Züge) und Friedrichshafen und zudem auch eine Verbesserung der Verbindungen von und zur Schwarzwaldbahn.	Eine Verlängerung ist trassentechnisch nicht möglich. Wurde im Vorfeld untersucht. Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
11	720/731	87660 (Sa/So)					Kundenfalle: Herstellung der durchgehenden Reisekette am Morgen mit Anschluss zu S62 und Gäubahn an Sa/So gem. Taktsystem Begründung: RB31 17754 stellt bisher nur Mo-Fr den Anschluss an die vorgezogene S6 87660 um 7.08 Uhr ab Radolfzell sicher. An Sa/So gelingt das aber nicht, da RB31 17756 dann im Takt um 7.09 Uhr in Radolfzell ankommt. Wir beantragen, dass S6 87660 zumindest im Abschnitt Radolfzell - Singen an Sa/So frühestens um 7.12 Uhr verkehrt und so auch für die Bodenseegürtelbahn an Sa/So in Singen einen Anschluss zur Gäubahn (IC 284) sowie zur S62 sicherstellt.	nachvollziehbarer Wunsch, wird geprüft		
12	720	S6 87727					Lückenschluss Gäubahn/S62 zur RB31: Zug 87727 soll täglich statt nur Fr+Sa verkehren. Alternativ: Zugpaar der RB31 17791/17788 bis/ab Singen verlängern. Abendlicher Lückenschluss im Fahrplan in der Reisekette zwischen Gäubahn und Bodenseegürtelbahn, z.T. auch als letzte Verbindung aus dem Raum Schaffhausen via Friedrichshafen über Aulendorf hinaus. In Verbindung mit der bestehenden Einschränkung bei Zug 17793 besteht bisher So-Do zwischen 20.30 Uhr und 23.30 Uhr keine Verbindung mehr von der Gäubahn zur Bodenseegürtelbahn. Zudem fehlt der Lückenschluss zwischen der S62 Schaffhausen-Singen und der RB31 ab Radolfzell.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
13	731	17753, 17757, 17743, 17763, 17764					Morgendliche Reiseketten West-Ost wiederherstellen: Anschlüsse S6 > RB31 mit Abfahrt Radolfzell um 5.16 Uhr, 6.05 Uhr, 6.37 Uhr und 7.45 Uhr. Das Mo-Fr ab 8 Uhr im Takt funktionierende und als S-Bahn-System kommunizierte Angebotskonzept zwischen Schaffhausen, Singen, Radolfzell und Friedrichshafen (S62, S6, RB31) funktioniert ausgerechnet zur morgendlichen Pendlerzeit nicht, es fehlen jeweils nur zwei bis drei Minuten im Raum Singen/Radolfzell. In 2024 wurden die morgendlichen Reiseketten in West-Ost-Richtung mehrmals am morgen wesentlich verschlechtert. In der Folge besteht so bis 6.46 Uhr sowie anschliessend zwischen 7.13 Uhr und 8.20 Uhr keine adäquate West-Ost-Verbindung aus dem Raum Gottmadingen in den Raum Überlingen/Friedrichshafen. Für die Erreichbarkeit von Überlingen bedeutet dies eine erste gute Ankunft aus Richtung Schaffhausen erst um 7.35 Uhr. Die Wirkung der erfreulich gut ausgebauten RB31-Verbindungen ab Radolfzell verpufft leider mangels Anschlüsse aus der Stadt Singen und weiter.	nachvollziehbarer Wunsch, wird geprüft		
14	751	IRE3 4804					An Sa/So wird beantragt, dass IRE3 4804 erst um 7.02 Uhr statt 6.50 Uhr ab Lindau-Reutin verkehrt. Die offenbar lange Fahrzeit/Standzeit des Zuges zwischen Lindau-Reutin und Wasserburg (22 statt sonst 6 Minuten!) ist nicht nachvollziehbar. Besonders an den Gästewechseltagen Sa/So sind im Tourismus (Vorarlberg) frühe, gute Verbindungen ab Vorarlberg in Richtung Deutschland wichtig.	wurde inzwischen behoben, seit dem 15.12. fährt der Zug über Lindau-Insel mit Verkehrshalt dort und stellt so den Anschluss aus Vorarlberg her.		1
15	720						Von Karlsruhe und von Freiburg aus kommt man jeden Tag auf 6 Uhr zur Arbeit nach Offenburg mit dem Zug. Warum nicht aus dem Kinzigtal? SWE 87356 Ankunft OG 05:37 Uhr jeden Tag?	Im Rahmen des Zukunftsfahrplan sind einheitliche Kriterien für Betriebszeiten vorgesehen.	1	
16	751 / A-BB- Anschluss Lindau- Reutin	IRE3					Zur HVZ marktfähige Verbindungen ab Bregenz sowie ab Lindau-Reutin nach Friedrichshafen in der bestehenden Lücke Lindau-Reutin ab 5.28 Uhr bis 7.02 Uhr schaffen. Begründung: Erste gute Verbindung aus dem Raum Vorarlberg über Lindau/Friedrichshafen nach Ulm Hbf im Sinne der 1h-Taktverbindung Bregenz - Lindau - Ulm in 1h50 besteht 2024 erst um 6.50 Uhr ab Bregenz (Ulm Ankunft 8.40 Uhr). Dies ist für die Anbindung des Landes Vorarlberg in Richtung Stuttgart / Frankfurt vergleichsweise spät. Auch regional zwischen Bregenz und Friedrichshafen fehlen vor 6.50 Uhr (Ankunft Friedrichshafen 7.26 Uhr) attraktive Fahrzeiten von 38 bis 45 Minuten, wie sie tagsüber erreicht werden.	Ab Bregenz um 5:15 Uhr besteht eine schnelle Verbindung nach Ulm und Stuttgart mit 1x Umstieg in Lindau-Reutin (RE). Allerdings sind um diese Uhrzeit die Anschlüsse in Ulm an den Fernverkehr suboptimal.		
17	774	RB 74					Schliessung der Fahrplanlücke am Abend zwischen 21:30 Uhr und 23:30 Uhr (ca. Ankunft und Abfahrt in Pforzheim Hbf) mit einer Fahrt mit Ankunft in Pforzheim um 22:22 Uhr und Abfahrt um 22:36 Uhr	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
18	731/751	RB91/IRE3					Die Anbindung der Fähre Friedrichshafen - Romanshorn aus Richtung Ulm/Ravensburg ist besser zu koordinieren (Ziel Gesamtreisezeiten RV-Romanshorn unter 1h30). Begründung/Details: Bei der Planung des SPNV-Angebotes im Raum Friedrichshafen und besonders zwischen Friedrichshafen Stadt und Friedrichshafen Hafen ist wieder verstärkt auf eine lückenlose und zuverlässige durchgehende Reisekette zwischen Südbahn und Autofähre Friedrichshafen - Romanshorn zu achten. Die Zukunft der Fährverbindung ist wesentlich auch in Friedrichshafen auf eine überregional gute Anbindung angewiesen, so wie dies etwa auch in Romanshorn gegeben ist. Dabei ist auf die Relevanz von Bahnverbindungen mit Gültigkeit des internationalen Personentarifs zu achten.	Eine Anpassung der Taktlagen der RB91 sowie des IRE3 ist nicht möglich.		
19	971						Lückenschluss im Stundentakt am Abend zwischen Leutkirch und Lindau-Insel Begründung: Im Sinne der Landesstandards sind noch bestehende Angebotslücken zur Erschliessung des württembergischen Allgäus aus Richtung München sowie in/aus Richtung Lindau zu schliessen. Diese Massnahme wäre nach Möglichkeit bereits für Sommer 2024 vorzuziehen (Landesgartenschau Wangen im Allgäu).	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
20	751	RB93					Lückenschluss Taktsystem um den gesamten Bodensee im Raum Lindau - Friedrichshafen (RB93): - Bedienungslücken mit RB93-Zügen nach 20.20 Uhr ab Lindau Insel schliessen. - Spätverbindung nach 23.30 Uhr ab Friedrichshafen mit Bedienung aller Halte bis Lindau Insel einführen. Begründung: Zwischen 20.37 Uhr und 23.38 Uhr bestehen aktuell keine Bahnverbindungen von Lindau Insel nach Friedrichshafen bzw. umgekehrt, sondern lediglich Verbindungen unter Inanspruchnahme von Umstiegen sowie sogar von Bussen (vgl. bahn.de). Dies ist insbesondere Gästen mit Fahrrädern sowie bei der Zuverlässigkeit der Reiseketten schwer zu vermitteln (auch wenn man auf Suchoptionen im Sinne von „nur Bahn“ im Onlinefahrplan verweist). Besonders ortsunkundigen Bodensee-Gästen ist nicht zu vermitteln, dass sie von Lindau-Insel am Abend erst nach Lindau-Reutin „reisen“ müssen, um dort ihren Zug in Richtung Friedrichshafen zu erreichen (inkl. des Risikos einer „Irrfahrt“ von Reisenden aus Vorarlberg zum vermeintlichen RB93-Anschluss in Lindau-Insel). Der potentialstarke Verkehrsraum Vorarlberg - Lindau - Bodenseekreis benötigt ein einheitliches und gut merkbares System. Zwischen Friedrichshafen und Lindau Insel sollte sichergestellt werden, dass die letzten Verbindungen alle Halte zuverlässig bedienen, sowohl für ortsunkundige Gäste wie auch im Falle von verspäteten Zuläufen aus dem überregionalen Schienenverkehr.	Die Bedienungslücken nach 20 h wurden weitgehend geschlossen, weitere Zusatzzüge sind aufgrund fehlender Regionalisierungsmittel derzeit nicht darstellbar.		1

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
21	751 (Raum Lindau)	IRE 3 / Knoten 8 Uhr in Lindau-Reutin					Erreichbarkeit des Knoten 8 Uhr in Lindau-Reutin aus Friedrichshafen: RE3 4821 ist an Sa/So analog IRE3 4241 bis Lindau-Reutin zu führen, um vor 8.30 Uhr eine schnelle Verbindung FN - Vorarlberg sicherzustellen. Begründung: Berücksichtigung der von der gemeinsamen IBK-Strategie bzw. der IBK-Gipfelerklärung Die IBK-Strategie und die Gipfelerklärung von 2022 berücksichtigen ganz wesentlich die Bedeutung des Freizeit- und Erholungsraum Bodensee sowie einer nachhaltigen Mobilität auch hier. Explizit zwischen Baden-Württemberg, Bayern und Vorarlberg wird das SPNV-Angebot dem an Samstagen und Sonntagen mangels adäquater Verbindungen für den Ausflugsverkehr nicht gerecht, eine erste schnelle Verbindung zwischen den Räumen Friedrichshafen und Bregenz/Dornbirn/Feldkirch mit Ankunft in Feldkirch an Samstagen/Sonntagen erst gegen 9.45 Uhr genügt hier nicht.	Der Wochenend-Zug 4821 endet weiterhin in Kressbronn, da eine Finanzierung seitens der BEG für den bayerischen Abschnitt fehlt		
22	751/731	IRE3 > RB31 (Knoten 7.30 Uhr in Friedrichshafen)					Sicherstellung der wichtigen Ost-West-Verbindung in der HVZ durch Wiederherstellung des Anschlusses vom IRE3 aus Lindau-Reutin zur RB31 nach Radolfzell Massnahme: Die erste durchgehende und rasche Reisekette von Lindau-Reutin nach Friedrichshafen mit Anschluss in Richtung Radolfzell am Morgen wurde zum Fahrplan 2024 in Friedrichshafen gekappt. Somit besteht in der Morgen-HVZ vor 8.30 Uhr keine Verbindung, wie sie im Anschluss dann ganztägig im 2h-Takt gewährleistet ist. Die Verbindung mit Abfahrt gegen 7 Uhr in Lindau-Reutin und Anschluss gegen 7.30 Uhr in Friedrichshafen Richtung Radolfzell ist entscheidend, um wichtige Pendlerpotentiale in Ost-West-Richtung bedienen zu können. Vorangehende oder kurz spätere Verbindungen ab Lindau-Insel stellen insbesondere auch Richtung Vorarlberg kommod keine Alternative dar. Eine Lösung des Problems ist immanent, um auch zwischen Lindau und Radolfzell/Singen mit einem funktionierenden SPNV-Gesamtsystem wesentliche Kundengruppen gewinnen zu können.	wurde unterjährig hergestellt		1
23	751	RB93 <> REX7/S7					Sicherstellung von Anschlüssen oder umsteigefreier Verbindungen zwischen S7/REX7 und RB93 in Lindau-Insel sowie zweistündlicher Anschluss der RB93 zum EC von/nach Zürich in Lindau-Reutin Begründung: Für Dezember 2024 wurde angekündigt, die S7/REX7-Züge bis/ab Lindau-Insel zu verlängern. Die Verlängerung kann ihre Wirksamkeit nur gut entfalten, wenn verlässliche Anschlüsse von/zur RB93 in Lindau-Insel bestehen (5 bis 8 Minuten Umsteigezeit). Wir regen an, die von der IBK angestossene Zusammenarbeit aller ÖV-Akteure am Bodensee auch hier maximal zu nutzen und ggf. sogar nicht unbedeutende Synergiepotentiale zu heben: eine kombinierte, kooperative Produktion der Linien S7/REX7 und RB93 zum Vorteil von Kundinnen und Kunden sowie zur Verbesserung der Gesamtwirtschaftlichkeit sollte rasch geprüft werden. In diesem Zusammenhang ist auch eine Verlängerung der RB93 in Stunden ohne S7/REX7-Anschluss zu prüfen, um in Lindau-Reutin einen Anschluss zum EC von/nach Zürich HB zu ermöglichen.	Mit der Verlängerung der Linie REX7 bis Lindau-Insel wurden einzelne Verbesserungen umgesetzt		1

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
24	751	RB91					Stundentakt-Lückenschluss im RB-Taktsystem durch zwei zus. Zugpaare der RB 91, täglich 1.Friedrichshafen Haf. ab 21.11 Uhr 2.Aulendorf ab 22.02 Uhr 3.Friedrichshafen Haf. ab 23.11 Uhr 4.Aulendorf ab 0.02 Uhr Begründung: Landesstandard Stundentakt bis Mitternacht nicht erfüllt, besonders im Verdichtungsraum RV-FN Das Prinzip der zuverlässigen stündlichen Bedienung inkl. stündlich funktionierender Umsteigerelationen ist auch für alle Reiseketten zu und ab der BOB-Halte bis 24 Uhr herzustellen. Es braucht ein verlässliches und merkbare Angebot der RB91 mit funktionierender Netzwerke in den Knoten Friedrichshafen und Aulendorf sowie akzeptabler Gesamtreiseketten entlang der Südbahn. Als Alternative ist mind. die Einrichtung zusätzlicher Halte des IRE3 in Meckenbeuren an Tagen bzw. in Stunden ohne RB91 sicherzustellen (z.B. IRE3 4802 an Sa/So, IRE3 32688/4820 sowie IRE3 4815).	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
25							Alkoholverbot in allen / bestimmten Zügen in BW. Das gibt es bereits in z.B. Niedersachsen auf einigen Linien. Der Alkoholkonsum im Zug führt häufig dazu, dass randaliert wird und Fahrgäste belästigt werden. Ausserdem wird Alkohol oft auf den Boden verschüttet, was zu einem schmutzigen / klebrigen Boden und mehr Arbeit für die Reinigungsfachkräfte bedeutet. Leere Flaschen und Dosen werden auch oft im Zug hinterlassen und gerade im Sommer fangen diese dann schnell an zu stinken.	bedenkenswert - wird geprüft		
26	785	RE90	Gaildorf	4:25	Stuttgart	5:15	Damit man mit Anschluss S-Bahn rechtzeitig zur Frühschicht zur Arbeit ankommt.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
27	770/780	19001/19003/ 19005/19007..					zusätzlicher Halt in Bietigheim-Bissingen als direkter Zubringer zu den RE 8 nach Würzburg	die genannten Züge sind solche, die nur im Umleitungsfall (Sperrung SFS) über Bietigheim-Bissingen fahren; in diesem Fall verdrängt der RE den MEX, der den Anschluss herstellen würde. Insofern ist der Wunsch nachvollziehbar, aber nur im Umleitungsfall relevant.		
28	710.6	S6					Die von Bad Wildbad kommende S6 muss wegen der Einseitigkeit der Strecke am Bahnhof in Neuenbürg warten, bis der nach Bad Wildbad fahrende Zug (S6) am Bahnhof Neuenbürg eingetroffen ist. In schätzungsweise 90% der Fälle kommt die S6 auf der Strecke nach Pforzheim am nächsten Bahnhof, Birkenfeld, nicht zu der angegebenen Zeit an und das Risiko, den gewünschten Anschluss zu verpassen, ist daher hoch. Wäre es nicht besser, realistische Zeiten, d.h. Zeiten mit einem Puffer, einzuplanen? Ich erlebe das immer wieder in der Schweiz, die bei der Planung wohl so vorgeht. Dort kann man sich auf die angegebenen Abfahrts- und Ankunftszeiten einfach verlassen. Die Fahrzeiten verlängern sich dadurch zwar etwas (im Bedarfsfall wartet der Bus/der Zug kurze Zeit an einer Haltestelle), sind aber verlässlich.	Grundsätzliches Problem der Strecke, kann nur durch neuen Fahrplan mit erweiterter Infrastruktur aufgelöst werden. Planungen dazu sind angestoßen, Realisierungszeitraum aber noch ungewiss.	1	
29	665.1-2						Liebes Team, es wäre prima, wenn von Seckach nach Heidelberg die Züge 2x pro Stunde fahren würden und nicht nur einmal. Auch für die Rückfahrt von Heidelberg nach Seckach wäre es schön, wenn 2x pro Stunde Züge fahren würden. Das ist u.a. auch im Hinblick auf Berufspendler und den Zugausfall sinnvoll, der ab und an vorkommt.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
30	710.41/710.42	RE10a und RE10b					Ist es möglich den Weiss/roten Zug dauerhaft zwischen Heilbronn Hbf und Mannheim hbf einzusetzen? Der wo als RE10a /b eingesetzt wird in ÖBB Design. Ist zwar leihfahrzeug von Alstom soweit ich weiss, aber wen Baden-Württemberg den dauerhaft übernimmt wäre das ein Komfortgewinn für die Reisenden . Den dieser Zug ist deutlich komfortabler und auch schöner als die sonstigen eingesetzten RE/RB/S-Bahnen .	Zug ist derzeit wieder im Einsatz		1
31	735						In letzter Zeit ist es zu Zugausfällen gekommen, welche nicht durchgesagt wurden. Auch in der App war nichts eingetragen. Dies ist unbedingt zu beheben.	nachvollziehbare Forderung; für die Verbesserung der Fahrgastinformation finanziert das Land Baden-Württemberg zukünftig zusätzliche Informationsmanager in den Leitstellen der Eisenbahnverkehrs-unternehmen		
32	782	RE 87			Lauda	18.54 Uhr	Würde RE87 (Crailsheim - Aschaffenburg) generell um 2 bis 3 Minuten später in Lauda abfahren, also immer zu Minute .54 oder besser .55 wäre für Reisende aus Raum Heilbronn die Erreichbarkeit des RE87 besser . Weil nur 3 Minuten Umsteigezeit, das genügt in der Schweiz, in Deutschland sind 3 Minuten zum Umsteigen zu wenig	Problem ist der Kreuzungsbahnhof Tauberbischofsheim, dort muss der Zug zur vollen Stunde sein		
33	720						Mehr Durchbindungen der S62 (Schaffhausen - Singen) nach Konstanz, vielleicht stündliche Verbindung möglich?	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
34	710.9	RE 17 a / b / c					toll ist die Direktverbindung zwischen Bretten und Bruchsal. Um die Region noch besser zu vernetzen, würde ich mir wünschen, dass die Haltestelle Maulbronn als Bedarfshalt auch bei der Direktverbindung Mühlacker - Bretten angefahren werden würde. Dann wären für viele kleine Orte, die von Maulbronn West aus gut mit dem Fahrrad oder Bus erreichbar sind, sowohl an Stuttgart als auch an Karlsruhe und Heidelberg besser angebunden. Die könnte die Vernetzung zwischen den ansässigen Firmen im ländlicheren Gebiet und den Universitäten in den Städten attraktiver machen. In Verbindung mit einer attraktiven Bus-Querverbindung Maulbronn - Bahnhof Königsbach wären zusätzliche BahnVerbindungen zwischen PF und KA gut erreichbar -> könnte ebenfalls zu einer attraktiveren Taktung führen und die Orte dazwischen besser Schulen und Ausbildungsbetriebe anbinden sowie "Müttertaxi" reduzieren.	ab Dezember 2024 gibt es einen 2-h-Takt mit dem RE von Mühlacker nach Heidelberg; ein Zusatzhalt Maulbronn West ist wegen zu knapper Fahrzeit leider nicht möglich. Mit der in den nächsten Jahren geplanten Reaktivierung der Bahnstrecke nach Maulbronn Stadt könnten sich weitere Verbindungen ab Maulbronn West ergeben.		
35	710.4	RE 45					Weniger Haltestellen - analog der Strecke zwischen Karlsruhe und Bretten - um die Fahrtzeit zu verkürzen. Diese Haltestellen dann gut mit den Bussen der Umgebung vernetzen.	Der Zug hat in Karlsruhe und Heilbronn definierte Zeiten, um die Anschlüsse erreichen zu können, damit ergibt sich die Gesamtfahrzeit: Im Rahmen dieser Gesamtfahrzeit und unter Berücksichtigung der Kreuzungsbahnhöfe auf der teilweise eingleisigen Strecke wird dann die Haltepolitik abgeleitet. Weniger Haltestellen und kürzere Fahrzeiten würden dann längere Übergangszeiten für Anschlusszüge bedeuten.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
36	700	S9					Verlängerung der stündlichen S9 von Mannheim (heute nur bis Graben-Neudorf) nach Bruchsal. Die Fahrt von Ofersheim (bei Schwetzingen) nach Bruchsal ist heute mit der Bahn eine Weltreise. Mit der Bahn brauche ich heute ca. 1 Stunde, weil in Graben-Neudorf fast eine halbe Stunde Umsteigezeit besteht. Daher nutze ich zum Arbeitsplatz meistens das Auto (Fahrzeit hier ca. 35 Minuten). Würde die S9 weiterfahren, ist die Fahrzeit in etwa genauso lang und ich muss nicht am kalten Bahnsteig ewig warten. Zwar ist es möglich in Waghäusel in einen Bus zu wechseln, aber viel besser ist das auch nicht. Im Web habe ich genau so ein Vorschlag gefunden. Verlängerung der S9, hier als S91 (Graben-Neudorf bis Bruchsal) benamt. Offensichtlich gibt es schon Überlegungen dazu. Wenn man das allerdings liest, stellt man sich schon die Frage, warum dies nicht schon lange umgesetzt ist? :-) Daran möchte ich anknüpfen. Für mich würde sich die Reisezeit in etwa halbieren. Mit dem Deutschlandticket gibt es jetzt auch endlich einen einfachen Tarif auf der Strecke (2 Verkehrsverbünde).	Graben-Neudorf wird in den nächsten Jahren ein integraler Taktknoten. Damit hat man stündlich Anschluss in alle Richtungen	1	
37	730						Morgens zwischen 7 und 8 Uhr: Bitte führen Sie eine direkte IRE 3 Verbindung in Richtung Singen/Friedrichshafen von Lauchringen oder Lauchringen West ein. Abends zwischen 17 und 18 Uhr: Bitte führen Sie einen Halt in Lauchringen oder Lauchringen West für den IRE 3 in Richtung Basel ein.	ab Elektrifizierung vorgesehen; im heutigen Fahrplan sind Zusatzhalte des IRE leider nicht realisierbar		
38	702	RE 2	Rastatt	xx:18			RE2 Karlsruhe -> Offenburg: Aktuell befindet sich ein grosszügiger Fahrzeitpuffer zwischen Karlsruhe und Rastatt, den die Züge auf der Strecke abummeln oder sich in Rastatt am Bahnsteig die Räder eckig stehen. Immer wieder kommt es vor, dass der Zug schliesslich zur planmässigen Abfahrtszeit in Rastatt noch die Überholung durch einen unpünktlichen ICE abwarten muss. Die dadurch entstehende Verspätung kann im weiteren Fahrtverlauf mangels Pufferzeiten nicht aufgeholt werden. Auch andere Störquellen (z. B. hohes Fahrgastaufkommen) können mangels Fahrzeitzreserven nicht mehr kompensiert werden und führen unweigerlich zu einer verspäteten Ankunft in Offenburg. Vorschlag: Den Fahrzeitpuffer weiter Richtung Offenburg verschieben. Gerne auch als "FlexStart". Das könnte die Pünktlichkeit im Zulauf auf den Umsteigeknoten Offenburg verbessern und zu einer effizienteren Nutzung des Nadelöhrs Rastatt beitragen.	Die Abfahrtsminute in Karlsruhe ist jene, die alle Taktzüge auf jeden Fall nutzen können. Dadurch entsteht der saubere, verlässliche Takt (Ausnahme: Sunde 18). Eine spätere Abfahrtsminute wäre nicht für alle Züge der Schwarzwaldbahn nutzbar. Somit entstünden Abfahrten in Karlsruhe mal zur Minute '07, mal zur Minute '09 usw.. Eine Puffer-Verschiebung nach Offenburg ist nicht möglich, weil wir zumindest in jenen Stunden, zu denen die ICE-Linie aus Hamburg kommt, nicht eher in Rastatt nach Süden fahren können.		
39	702	5337					ab Baden-Baden als Anschluss an EC 9	Mit der Eröffnung des Rastatter Tunnels werden die RE-Züge Basel- Offenburg bis Karlsruhe verlängert werden. Zuvor ist dies nicht möglich.		
40	702	17161					ab Lahr als Entlastung im Hauptpendlerverkehr	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
41	702	17021					RB 17021 bis Basel SBB verlängern als Zubringer zu TGV 9219 => EN 40467	Verbindung zu EN 40467 ab Lahr um 17:17 schon hergestellt; gewünschte Verbindung hätte viel zu knappe Umsteigezeiten für verlässlichen Betrieb		
42	720						zusätzlicher Zug um 21:39 Uhr von Radolfzell nach Offenburg als Anschluss an IRE 3072	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
43	720	SBB					Verlängerung der SBB-Züge Konstanz-Engen ab/bis Immendingen => Verknüpfung mit Ringzug und Donaubahn	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
44	702	17192					bis Lahr als Anschluss an IRE 3064	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
45	702	17198					RB 1798 bis Lahr als Anschluss an RE 3074	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
46	702						Verlängerung der RE von Basel bis Karlsruhe-Durlach als Zubringer zu den über die Innenstadt verkehrenden S-Bahnen der Linie S5, da diese am Hbf verpasst werden.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
47	731						RE 17799 sollte täglich und ab Radolfzell verkehren als Anschluss an RE 4701/4707	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
48	702	87621					ab Lahr als Zubringer zu ICE 270 und Pendlerfrühverbindung zum Schichtbeginn 6:00 Uhr	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
49	702	4700					RE 4700 ab Lahr als Zubringer zu ICE 270	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
50	702	17100/4702					RB 17100 und RE 4702 zusammenlegen als Zubringer zu ICE 474	besteht als Umsteigeverbindung; unterschiedliche Zuggarnituren verhindern eine Durchbindung		
51	702	4710					als Anschluss an RB 17156	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
52	702	17004			Karlsruhe Hbf	8:15	als Zubringer zu RE 26128 und S3 und idealerweise mit RE 26128 zusammenlegen	abweichende Zuggarnituren verhindern Durchbindung, RE73 26128 nicht verschiebbar, 17004 kommt rechtzeitig zum 8:30-Knoten in Karlsruhe an und hat Anschluss in fast alle Richtungen (S9 nach Mannheim, RE1 nach Stuttgart, RB51 nach Neustadt/W)		
53	702	88250					zusätzlicher Halt in Lahr. Dadurch entstünde eine sehr attraktive Verbindung im Ausflugsverkehr an den Bodensee.	Aufgrund der starken Streckenauslastung auf der Rheintalbahn ist ein weiterer Halt derzeit nicht realisierbar.		
54	702	5330			Offenburg	9:21	als Zubringer zu ICE 372	Überlastung Rheintalbahn		
55	702	17031					zusätzlicher Halt in Friesenheim zu Lasten des überlangen Aufenthaltes in Offenburg als Spätverbindung	Überlastung Rheintalbahn		
56	702	88251					zusätzlicher Halt in Lahr zu Lasten des überlangen Aufenthaltes in Freiburg. Daraus ergäbe sich eine sehr attraktive Verbindung im Ausflugsverkehr vom Bodensee	Überlastung Rheintalbahn		
57	702	17015					als Anschluss an ICE 277	Überlastung Rheintalbahn		
58	702	4749/17041					RE 4749 und RB 17149 in Freiburg Hbf zusammenlegen, um Anschluss zu gewährleisten.	Zug 4749 dient der Überführung in die Werkstatt in Freiburg, weshalb eine weitere Durchbindung nicht möglich ist. Aufgrund der starken Auslastung der Rheintalbahn ist die Pünktlichkeit dieses Zuges nicht ausreichend, um einen sicheren Anschluss an 17149 herzustellen.		
59	702	4749					zusätzlicher Halt in Lahr als Zubringer zu RB 17041	mit einem Halt in Lahr wäre die Ankunft in Freiburg noch später, so dass der Anschluss an 17041 nicht funktionieren würde.		
60	702						Wiedereinführung des schnellen RE um 7:09 Uhr von Lahr nach Freiburg (an 7:42 Uhr) als attraktiver Pendlerzug. Die nachfolgende RB 17107 kommt für den üblichen Arbeitsbeginn um 8:00 Uhr zu spät. Die vorhergehende RB 17156 ist aufgrund der um 21 Minuten längeren Fahrzeit keine akzeptable Alternative.	nachvollziehbarer Antrag, Engpass Rheintalbahn verhindert die Umsetzung		
61	702	17159					täglich als Anschluss an NJ 471	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
62	750.1/760						Gibt es in der Zukunft (mit Stuttgart 21) die Möglichkeit direkt von Metzingen nach Stuttgart Flughafen zu fahren?	ja		
63	785						Jeder Zug soll wieder halten in Fichtenberg (Murraltbahn). Regio (17... Zugnummer) und GoAhead (88... Zugnummer)	Aufgrund der Eingleisigkeits der Murrbahn und dichtem Verkehr auch mit Güterzügen sind regelmäßige Halte im Halbstundentakt für Fichtenberg und Fornsach derzeit leider nicht umsetzbar		
64	785						Wir hätten gerne das der Bahnhof Fornsach und Fichtenberg wieder jeder Zug hält. Damit wir wieder mehr Anbindung haben und auf unser Auto verzichten können	Aufgrund der Eingleisigkeits der Murrbahn und dichtem Verkehr auch mit Güterzügen sind regelmäßige Halte im Halbstundentakt für Fichtenberg und Fornsach derzeit leider nicht umsetzbar		
65	720	87356	Hausach	5:02	Offenburg	5:29	Wenn möglich bitte den Anschluss an die SWEG nach Kehl Abfahrt 05:34 herstellen falls nicht bitte die SWEG 87356 nicht später fahren lassen die Pünktlichkeit ist so richtig gut	Dieser Anschlusswunsch würde bedeuten, dass der Zug aus Hausach um etwa 10 min vorverlegt werden müsste. Das möchten wir im Berufsverkehr um diese Zeit mit dem eingespielten Reiseverhalten nicht umsetzen.		
66	721	87395					Damit die SWEG die Leute vom ICE 205 aufnehmen kann weil die SWEG auch der letzte Zug in diese Richtung ist	was genau wird hier gewünscht?		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
67	786	Mex13			Ellwangen	7:15	Generell längere Züge zwischen Aalen und Ellwangen zu den Pendler Zeiten. Das WLAN sollte endlich mal zuverlässig funktionieren. Die Zugkreuzungen in Goldshöfe klappen gar nicht. Wenn man eh in Goldshöfe auf den Zug aus Nördlingen warten muss könnte man auch einfach später in Ellwangen losfahren	Leider sind beide Strecken nördlich/östlich von Goldshöfe eingleisig, dadurch verspäten verspätete Züge auch meist die Züge der Gegenrichtung. Die WLAN-Verfügbarkeit hängt auch von der Mobilfunkverfügbarkeit ab. Die Zugkapazitäten werden regelmäßig überprüft, wenn möglich, wird entsprechend nachgesteuert, allerdings begrenzen die kurzen Bahnsteige an den Unterwegshalten die maximale Zuglänge.		
68	727						Sauberkeit, PÜNKTLICHKEIT, frühere Informationen, samstags noch einen weiteren Zug zwischen 5 und 7 Uhr von Endingen Auf freiburg	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
69	780	RE 8					Besseres WLAN - an Stosszeiten (6-10 und 16-19 Uhr) einen Wagen mehr dran hängen, da an Werktagen auch Leute im Gang dicht gedrängt stehen. Insbesondere im Bereich Würzburg - Aschaffenburg und Stuttgart steigen die meisten zu. - Seifenspender im WC nachfüllen - Durchlüftung anstellen, da Fenster nicht mehr zu öffnen sind, wie in den alten nWagen der Bundesbahn. Jetzt riecht es manchmal sehr stark nach Essen oder ungewaschenen Leuten. Da ist der Zigarettengeruch der an manchen Haltestellen reinweht geradezu auffrischend.	WLAN-Verfügbarkeit ist auf weiten Streckenabschnitten durch die fehlende Mobilfunk-Abdeckung limitiert. Hier müssen Mobilfunk-Anbieter zuerst die Netzabdeckung verbessern. Kapazitätserhöhungen sind geplant.		
70	790.4	S 4					Warten auf ICE 990	es ist wohl die Stuttgarter S4 gemeint - wird an VRS weitergeleitet		
71	701	RE 73					Warten auf IRE1 aus STUTTGART	Es dürfte sich hier wohl um die Umsteigeverbindungen 19032/26156 und 19034/26158 gegen 22:20/23:20 handeln. Es laufen interne Prozesse, um die Anschlusssicherung zu verbessern.		
72	701	RE 73					Verpflichtendes Warten auf IRE1 aus Stuttgart!!!	Es dürfte sich hier wohl um die Umsteigeverbindungen 19032/26156 und 19034/26158 gegen 22:20/23:20 handeln. Es laufen interne Prozesse, um die Anschlusssicherung zu verbessern.		
73	702	RE27					Der RE27 an Werktagen um 07.02 Uhr von Freiburg nach Offenburg ist regelmässig verspätet oder durch nur einen Wagen masslos überfüllt. Ebenfalls der RE7 Von Offenburg nach Freiburg (in Riegel-Malterdingen um 16.15 Uhr) ist zur Hauptverkehrszeit extrem überfüllt und regelmässig verspätet. Es wäre besser, zu diesen Stosszeiten grössere Züge zur verfügung zu stellen.	Leider ist die Fahrzeugverfügbarkeit bei den RE-Zügen im Rheintal zwischen Offenburg und Basel nicht zufriedenstellen, so dass häufig weniger als die bestellte Kapazität zur Verfügung steht. Das Land bestellt hier zumeist Doppeltraktionen, die aber leider oft nur mit halber Kapazität gefahren werden. Das Verkehrsministerium und die NVBW stehen im stetigen Austausch mit DB Regio, um die Fahrzeugverfügbarkeit zu verbessern.		
74	784	RB84	Osterburken	17.10 Uhr	Osterburken	17.27 Uhr	Wäre es möglich RB84 planmässige Abfahrt 17.20uhr in Seckach nach Osterburken zu verlängern ? Damit könnten auch Reisende aus Raum Heilbronn ab Osterburken direkt nach Aschaffenburg umsteigen, anstatt wie bisher über Mosbach oder Osterburken nach Seckach fahren zu müssen um den Zug nach Aschaffenburg zu bekommen. Könnte positiv auf die Fahrgastzahlen wirken	Rückverlängerung nach Osterburken bewirkt um diese Zeit keinen Anschluss von Heilbronn in Osterburken.		
75	780	RE 8 (verschiedene Zugnummern)					Zur Anschlusssicherung an ICE-Züge in Würzburg Hbf ist es sehr sinnvoll, den RE 8 stündlich in Würzburg Hbf statt zur Minute .37 fünf Minuten später, also zur Minute .42 abfahren zu lassen. Sehr oft (ungefähr jedes zweite Mal) habe ich den RE 8, der nach meinen Erfahrungen auch nie auf andere Züge wartet, in Würzburg um nur wenige Minuten verpasst.	Einbindung in die Taktknoten Lauda und Osterburken sowie die hohe Streckenauslastung zwischen Würzburg und Würzburg Süd verhindern spätere Abfahrt in Würzburg		
76	725						Die Leerfahrt von Staufen Süd nach Bad Krozingen um ca. 19:50 Uhr als Fahrgastfahrt anbieten. Dies würde nochmals eine schnelle Verbindung von Staufen nach Bad Krozingen herstellen. Ggf. könnte man die Fahrt auch später in Staufen Süd starten lassen, da die Leerfahrt lange in Staufen Bahnhof steht.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
77	760	MEX 19203			Tübingen Hbf	6:00		MEX 19203 fährt von Heilbronn nach Tübingen und kommt um 6:24 dort an. Eine Ankunft schon um 6:00 kann nicht durch eine Verschiebung, sondern nur durch eine zusätzliche Fahrt realisiert werden, dafür stehen derzeit leider keine Mittel zur Verfügung.		
78	780	RE 19265					In den letzten Monaten habe ich den RE 10b (19265) nach Heilbronn Hbf mit Abfahrt um 9:38 Uhr in Bad Friedrichshall Hbf häufiger genutzt bzw. eher nutzen wollen. Er hat fast an jedem Tag deutliche Verspätung, oft wurde die planmässig in Bad Friedrichshall Hbf kreuzende Stadtbahn S42 vorgelassen und teilweise auch in Gegenrichtung eine andere Stadtbahn vor den RE gelassen, so dass diese vor dem RE in Bad Friedrichshall angekommen ist. Generell ist die Pünktlichkeit auf dem RE10b vor allem in Fahrtrichtung Heilbronn gefühlt schlechter geworden, aber diesen einen Zug betrifft das sehr regelmässig. Es wäre super, wenn Sie nachforschen könnten, wo er sich die Verspätung einfängt, vielleicht kann man ja gegensteuern. Vielen Dank für Ihre Unterstützung.	der Zug fährt über die Elsenzbahn und damit auf einer auf weiten Abschnitten eingleisigen Strecke, die stark ausgelastet ist. Verspätungen eines Zuges übertragen sich rasch auf die Gegenrichtung. Außerdem sind die Zugfolgezeiten teilweise sehr lang. Konkret ist zumeist die von Mannheim bis Sinsheim unmittelbar vorausfahrende S-Bahn verspätet. Diese wiederum erhält die Verspätung in Meckesheim beim Warten auf den verspäteten Gegenzug.		
79	755	RE 55			Tuttlingen	55	Gibt es bereits weitergehende Planungen, den RE55 aus Sigmaringen etwa 15 Minuten früher in Tuttlingen ankommen zu lassen, damit die Anschlüsse zur Minute '01 zur Gäubahn noch erreicht werden können? Aktuelle Ankunft des RE55 aus Sigmaringen ist zur Minute '12 in Tuttlingen und damit 48 Minuten Umsteigezeit auf die Gäubahn nach Singen / Horb.	nachvollziehbarer Wunsch, würde allerdings umfangreiche Änderungen im gesamten Fahrplangefüge (Anschluss Immendingen Schwarzwaldbahn, Donaueschingen Breisgau S-Bahn etc.) bedeuten. Vorschlag wurde in Zukunftsfahrplan eingebracht.	1	
80	780	MEX18					Das bei der Linie MEX18 jeder zweite Zug mit jedem Halt von Tübingen nach Würzburg oder wenigstens von Heilbronn nach Würzburg durchfährt	Begründung für den Vorschlag fehlt und ist nicht einsichtig. Durchbindung von Osterburken bis Würzburg und von Tübingen bis Osterburken besteht, in Osterburken besteht bahnsteiggleicher Übergang		
81	753	17870 - 17890			Kisslegg	22	Wer kümmert sich um die Anschluss-Probleme im Bahnhof Kisslegg? Regelmässig werden dort die Anschlüsse nach München (oder umgekehrt nach Aulendorf) verpasst, weil es in Kisslegg keinen zeitlichen Spielraum gibt. Gibt es irgendeine einfache Möglichkeit die Infrastruktur in Kisslegg zu verbessern, damit der Zug aus Aulendorf ein paar Minuten früher in Kisslegg einfahren kann? 3 Minuten Umsteigezeit ist wirklich nicht viel Puffer und der Anschlusszug steht am anderen Ende des Bahnsteigs (und zusätzlich war die RB aus Aulendorf selten auf die Minute pünktlich). Gibt es bereits Planungen diese Situation zu verbessern? - denn so kann es nicht bleiben!	Die Anschlusssituation im Bahnhof Kißlegg ist tatsächlich sehr unbefriedigend und muss geändert werden. Es wurden dazu schon verschiedene Untersuchungen angestellt. Allerdings sind alle Varianten schlechter als der heutige Fahrplan bei unterstellt pünktlichen Zügen. Leider wurde bei der Elektrifizierung der Strecke vor wenigen Jahren an der falschen Stelle gespart, so dass sich Verspätungen derzeit gegenseitig aufschaukeln. Da die Züge somit regelmäßig verspätet sind und absehbar auch bleiben werden, wird mit der betroffenen Region über Alternativkonzepte gesprochen. Zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Antwort gibt es aber noch keine Entscheidung.		
82	783	RE80 und RB83	Heilbronn Hbf	0:00	Crailsheim	4:04	RE80 und RB83 haben in Heilbronn Ankunftszeit zu Minute .52 und Abfahrtszeit zu minute.06 . Würde 14 Minuten Standzeit in Heilbronn Hbf auf 10 Minuten reduziert, würden RE80 und RB83 in Schwäbisch Hall Hesselental und Crailsheim entsprechend 3 bis 4 Minuten früher ankommen, was die Wahrscheinlichkeit erhöht den Anschlusszug nach Nürnberg hbf zu erreichen. Ich habe diesen Wunsch zuvor schon erwähnt, jedoch ohne Lösungsvorschlag. Also RE80 und RB83 in Heilbronn 3 oder 4 Minuten früher los fahren lassen, dan hat man in Schwäbisch Hall Hesselental und Crailsheim statt zu knappe 5 Minuten, schon sicherere 8 oder 9 Minuten zum Umsteigen. Gegenwärtig mit nur 5 Minuten zum Umsteigen in Schwäbisch Hall Hesselental oder Crailsheim ist die Strecke nach Nürnberg zu riskant den Anschlusszug zu verpassen. Bitte optimieren, da so die Strecke auch Fahrgäste gewinnt und attraktiv wird!	Anschluss Heilbronn mindestens so wichtig wie Anschluss Hesselental/Crailsheim. Frühere Abfahrt in Heilbronn würde diese Anschlüsse aber abhängen, entsprechend spätere Ankunft in Heilbronn.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
83	710.6	S6					generell Verschiebung des Haupttakts um 30 Minuten --> Abfahrt in Pforzheim um xx:47 statt xx:17 und Abfahrt in Bad Wildbad Kurpark um xx:35 statt xx:05 Dadurch wird der Fernverkehr in Karlsruhe Hbf und Stuttgart Hbf ohne grössere Wartezeiten erreicht und dadurch verkürzen sich viele Fahrten mit dem Fernverkehrsbereich um 30 Minuten	im Rahmen S21-Fahrpläne werden neue Fahrpläne der S6-Züge nach Bad Wildbad geprüft		
84	782	RE 87			Crailsheim	3:50	Würden RB88 und RE87 generell in Crailsheim zu minute .16 ankommen, könnte die Taubertalbahn als Alternative Strecke mit Reisezeit 3stunden 30 Minuten von Heilbronn nach Nürnberg dienen. Gegenwärtig hat man in Crailsheim 1 Stunde Umsteigezeit und 4stunden 30minuten Reisezeit was zu lange ist und unattraktiv. Zum Vergleich über Würzburg 2 Stunden 30 Minuten etwa . Würden in Lauda und Schrozberg die Haltezeiten verkürzt , könnte immerhin die RB88 und RE87 zu Minute .21 in Crailsheim ankommen und die Taubertalbahn den ein oder anderen Fahrgast dazu gewinnen	Von Heilbronn oder von Bad Mergentheim? Unklare Formulierung. Ankunft Minute 16 in Crailsheim bedeutet, dass der Anschluss von Würzburg in Lauda aufgegeben werden muss. Ankunft in Crailsheim Minute 21 berücksichtigt nicht die eingleisige Strecke und die Kreuzungsbahnhöfe (Schrozberg)		
85	702	5331					täglich als Anschluss an NJ 403	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
86	757						Züge von Ulm mit Halt in Sontheim/Brenz dort statt ab :35 oder :39 20 Min früher möglich? Würde besser zu den Arbeitszeiten passen und ich müsste nicht immer ne Stunde früher fahren.	Zug hat in Aalen Anschluss an den Taktknoten zur halben Stunde, Verlegung leider nicht möglich.		
87	760	MEX12, MEX18					Wannweil und Kirchentellinsfurt werden regelmässig durch die RB63 angebunden. Diese Linie ist leider sehr störungsanfällig und bietet keine umstiegsfreie Verbindung nach Stuttgart. Eine (zwei-) stündige Anbindung von Wannweil und Kirchentellinsfurt durch den MEX12 oder den MEX18 würde Abhilfe schaffen und den Gemeinden eine regelmässige Verbindung nach Stuttgart anbieten.	Zusätzliche Halte beim MEX 12/18 würden aufgrund der Fahrzeitverlängerung in Tübingen und Plochingen zu Anschlussverlusten führen.		
88	702	17033/17035	Offenburg	1:04			zusätzlicher Halt in Friesenheim zu Lasten des überlangen Aufenthaltes in Offenburg. Dadurch kann bei gleichbleibender Gesamtfahrzeit ein zusätzlicher Halt erreicht werden, da Friesenheim ohnehin völlig unzureichend angebunden ist.	fehlender Ausbau Rheintalbahn		
89	702	RB26			Teningen-Mundingen	13:20; 15:14	Entgegen des versprochenen Stundentakts halten zwei Verbindungen der Rheintal-RB in Richtung Offenburg (Freiburg Hbf ab um 13:05 und 15:00) nicht in Teningen-Mundingen. Dadurch entstehen zweistündige Taktlücken. Anstelle eines dreiminütigen Halts in Emmendingen oder der Anbindung von Gundelfingen, wo schliesslich auch die Breisgau-S-Bahn hält, wären die Halte essentiell. Andernfalls könnte zu den angesprochenen Zeiten auch der RE in Richtung Karlsruhe Hbf (Freiburg Hbf ab um 13:27 Uhr und 15:27 Uhr) in Teningen-Mundingen halten.	fehlender Ausbau Rheintalbahn		
90	702	17033/17035					täglich zumindest bis Lahr, da sonst MO-FR kein Anschluss besteht	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
91	702						Wiederinbetriebnahme der Haltestelle Kippenheim als SPNV-Zugang für die Einwohner von Kippenheim und Lahr-Kippenheimweiler	fehlender Ausbau Rheintalbahn		
92	702						Wiederinbetriebnahme der Haltestelle Niederschopfheim mit grossem P+R-Parkplatz zur Entlastung der chronisch überlasteten B3 zwischen Lahr und Offenburg	fehlender Ausbau Rheintalbahn		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
93	760	IRE6 (SWEG-Bahn-Stuttgart), MEX12, MEX18					Die Talent-3-Triebwagen sind insbesondere zu den Stosszeiten (z. B. IRE6 nach Tübingen Hbf, Abfahrt in Stuttgart Hbf um 17:11) chronisch überfüllt. Aushilfe könnten - zumindest auf den völlig überlasteten Verbindungen - Ersatz-Doppelstockzüge oder eine frühere Bereitstellung der neu bestellten Doppelstockwagen schaffen.	Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 erfolgte eine Aufstockung der Kapazitäten zwischen Tübingen und Stuttgart bzw. Heilbronn. Die bestellten Doppelstockfahrzeuge stehen noch nicht zur Verfügung.		1
94	719						zusätzlicher Zug um 20:35 Uhr von Offenburg nach Kehl als Anschluss an ICE 266	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
95	760	IRE6 (SWEG-Bahn-Stuttgart)			Stuttgart Hbf	8:45, 10:45, 12:45, ...	Seit Fahrplanwechsel 2022 und den damit verbundenen Halten in Metzingen und Nürtingen kommt der zweistündige IRE6 der SWEG-Bahn-Stuttgart erst kurz vor der vollen Stunde in Stuttgart Hbf an und braucht damit teilweise länger als die Regionalbahnen, die unterwegs halten. Besonders ärgerlich ist, dass der Zug zwischen Plochingen und Stuttgart mehrfach planmässig zum Stehen kommt, wodurch wichtige Anschlüsse in Stuttgart (z. B. nach Karlsruhe Hbf zur vollen Stunde) nicht erreicht werden. Eine bessere Taktlage, die eine schnellere Verbindung nach Stuttgart sowie die Anschlusssicherung ermöglicht, wäre dringend wünschenswert.	Der Streckenabschnitt Wendlingen - Stuttgart ist an der Kapazitätsgrenze, wodurch andere Zeitlagen für den RE6 leider nicht zur Verfügung stehen.		
96	719	alle					Verlängerung der sog. Europabahnab/bis Lahr wie bereits vor vielen Jahren von der Landesregierung versprochen, da die Fahrzeit von Lahr nach Strassburg mit Umstieg in Offenburg unattraktiv lang ist, Anschlüsse häufig nicht erreicht werden, Anschlüsse fehlen usw.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
97	719/702	87459, 87461, 87463					Verlängerung bis Lahr, da die Umsteigezeit in Offenburg unzumutbar ist bzw. gar kein Anschluss besteht.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
98	719	87477					täglich als Zubringer zu ICE 267	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
99	677	S 3	Karlsruhe Hbf	13:10 Uhr	Karlsruhe Hbf	13:50 Uhr	Zusätzliche S-Bahn Karlsruhe Hbf ab 13:10 Uhr Richtung Germersheim, Zusätzliche S-Bahn Germersheim ab 13:14 Uhr Richtung Karlsruhe Hbf Jeweils Samstag/Sonntag/Feiertag, Schliessung der Taktlücke	wurde mit Fahrplanwechsel Dezember 2024 umgesetzt		
100	677	S 3	Karlsruhe Hbf	13:10 Uhr	Karlsruhe Hbf	13:50 Uhr	Zum vergangenen Fahrplanwechsel wurde das Angebot auf der Strecke Karlsruhe - Germersheim über Wörth ausgeweitet. Werktags besteht ein Stundentakt, am Wochenende und an Feiertagen besteht ab 9 Uhr ein Zweistundentakt, mit einer Taktlücke mittags, so fährt um 13:10 Uhr keine S3 nach Wörth - GER - SP - MA. Genau dass die S-Bahn S3 ab 12:31 Uhr ab Mannheim Hbf in Germersheim endet und nicht nach Karlsruhe	wurde mit Fahrplanwechsel Dezember 2024 umgesetzt		
101	731						Mehr Verbindungen (RB & RE) zwischen Radolfzell und Friedrichshafen. Und UNBEDINGT mehr Waggon, vor allem zur Pendlerzeit ist EIN Waggon viel zu wenig. Und wenn dann noch Touris und ihre Ebikes dazukommen...	In den vergangenen Jahren wurde die Zugzahl schon um 50% erhöht (gegenüber 1996). Eine weitere Steigerung der Zugzahlen erfordert dringend einen Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (zweigleisige Abschnitte, Kreuzungsbahnhöfe). Leider konnten in den letzten Monaten die Züge nicht immer in der bestellten Länge gefahren werden aufgrund von Fahrzeugengpässen. In der Hauptverkehrszeit sind mindestens 280 Sitzplätze je Zug bestellt.		
102	786	19406					Ein IRE sollte zusätzlich beispielsweise um 05:34 Uhr in Schwäbisch Gmünd nach Stuttgart eingesetzt werden. Der IRE sollte in Bad Cannstatt aufgrund Anbindung zur S-Bahn (zum Beispiel Weilmordorf) halten.	In Bad Cannstatt ist kein Umstieg zur S-Bahn in Richtung Weilmordorf möglich. Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
103	702	17023					Dieser Zug ist meistens überfüllt. Von Karlsruhe bis Offenburg.	Leider ist die Fahrzeugverfügbarkeit bei den RE7-Zügen im Rheintal nicht zufriedenstellen, so dass häufig weniger als die bestellte Kapazität zur Verfügung steht. Das Land bestellt hier zumeist Doppeltraktionen, die aber leider oft nur mit halber Kapazität gefahren werden. Das Verkehrsministerium und die NVBW stehen im stetigen Austausch mit DB Regio, um die Fahrzeugverfügbarkeit zu verbessern.		
104	702	17000					Alle Sitzplätze des Zuges sind ab Offenburg belegt. Ab Achern/Bühl wird es meistens voll und eng in diesem Zug nach Karlsruhe HBF	Leider ist die Fahrzeugverfügbarkeit bei den RE7-Zügen im Rheintal nicht zufriedenstellen, so dass häufig weniger als die bestellte Kapazität zur Verfügung steht. Das Land bestellt hier zumeist Doppeltraktionen, die aber leider oft nur mit halber Kapazität gefahren werden. Das Verkehrsministerium und die NVBW stehen im stetigen Austausch mit DB Regio, um die Fahrzeugverfügbarkeit zu verbessern.		
105	702						Bessere Anbindung von z.b. Ettlingen West, Muggensturm, Malsch usw. von und nach Baden-Baden/Offenburg. Die meisten Verbindungen beinhalten einen Umstieg von 18-25 Minuten in Rastatt. Mit dem Auto ist man daher deutlich schneller unterwegs. Ausserdem werden die Anschlusszüge von und nach Freudenstadt/Forbach in Rastatt von/nach Offenburg meist wegen wenigen Minuten verpasst.	Überlastung Rheintalbahn. Nach Inbetriebnahme Rastatter Tunnel evtl. Verbesserungen möglich		
106	785	MEX					Züge sind oftmals viel zu kurz bzw. total überfüllt (Pendlerzeit) bzw. fahren nach Grossveranstaltungen nicht mehr weiter wegen zuviel Gewicht. WLAN funktioniert schlecht oder gar nicht Toiletten oft unbenutzbar	Die WLAN-Verfügbarkeit liegt auch an mangelhafter Netzverfügbarkeit, technische Probleme beim WLAN in den Zügen wurden behoben		
107	740		Rottweil	0:50			Zug auch bis Singen fahren lassen. Fahre v die Möglichkeit an Tagen, an denen auf der Strecke Zugverkehr herrscht Fernverkehr und kulturelle Angebote in Stuttgart zu nutzen. Früher gab es noch einen Zug Ankunft Tuttlingen Mitternacht.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
108	730						Bessere Verbindung der Hochrheinbahn mit Wiesentalstrecke. Sonntags benötigt man von Rheinfelden (Baden) und anderen Orten entlang der Strecke nach Lörrach via Basel Bad. Bhf ungefähr 1 Stunde. Mit einem Umstieg von 35 min - also längere Umstiegszeit als unter der Woche die gesamte Strecke. Das es für die Relation Rheinfelden - Lörrach auch noch Buslinien gibt wie die Linie 7304 ist mir bewusst doch hier ist die Taktung ebenfalls schwach. Weitere Orte wie Herten (Baden), Beuggen, Schwörstadt etc haben keine Busverbindung nach Lörrach - hier wäre die verstärkte Taktung ebenfalls sehr willkommen. Unter der Woche benötigt man zwischen 26 -34 Minuten für die Strecke je nachdem ob man ab Basel Bad. Bhf den IRE oder RB nimmt. Die Nachfrage ist sehr hoch auch an den Wochenenden, Das die Verbindung Sonntags so schwach ist schreckt viele Menschen ab den ÖPNV am Wochenende zu nutzen, was ich persönlich sehr schade finde.	Die Hochrheinbahn ist in Basel auf den ICE Richtung Norden ausgerichtet, der Grundtakt der S6 Basel - Lörrach ebenso. Damit funktioniert die Reisekette Rheinfelden - Lörrach mit kurzem Umstieg nur in Zeiten des 30-Minuten-Taktes der S6. Zusätzliche Züge können derzeit aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
109	718/719/720						Die Ortenauer S Bahn kommt z.b. 18:03 Uhr in Offenburg an...man muss von Gleis 7 auf Gleis 2 rennen nur wenn man Probleme mit den Gelenken hat ist es schwierig den Zug um 18:09 Uhr zu erreichen. Kostenlose Fahrrad Mitnahme gehört endlich abgeschafft. Z.b. von Lahr nach Offenburg kostet für eine Person 3,20â,- und für Fahrräder zwischen 6&9 Uhr lächerliche 2,90â,-. Fakt ist die Fahrräder nehmen 3 Sitzplätze weg und somit müssten die 9,60 â,- bezahlen und das ist noch viel zu wenig. Sind die Züge z.b. zwischen Offenburg und Freiburg überfüllt dann quetschen sich die Fahrradfahrer einfach rein. Fakt ist auch, was rücksichtsloser als die Fahrradfahrer gibt es nicht. Längere Züge auch zwischen Offenburg und Freiburg und zurück wäre ganz sinnvoll. Es ist einfach so egal wenn man von Freiburg Richtung Offenburg fährt sind die Züge total überfüllt.	Die kostenlose Radmitnahme außerhalb der morgendlichen Hauptverkehrszeit wurde zur Nachfragesteigerung im Freizeitverkehr eingeführt. Inzwischen führt die streckenweise starke Inanspruchnahme zu Kapazitätsproblemen. Zwischen Offenburg und Freiburg werden zusätzliche Kapazitäten bei den RB-Zügen bestellt, bei den RE-Zügen ist die Fahrzeugverfügbarkeit leider häufig nicht ausreichend, um die vom Land bestellte Kapazität zu erbringen.		
110	764	alle RB63 also zB 22772 und 22818 aber auch alle weiteren					die S1 sollte eigentlich laut Plan 4min vor dieser Abfahrt ankommen, ist aber fast immer ziemlich genau 4min verspätet. Wenn die RB63 pünktlich abfährt verpasst man sie also und darf 30min warten. Dies passiert tagsüber in über 50% der Verbindungen. Manchmal wartet der Zug deswegen noch kurz und kann diese Verspätung dann schnell wieder einholen, sodass er noch vor Tübingen wieder pünktlich fährt. In die Umkehrrichtung ist das Problem weniger häufig, da die RB63 idR relativ pünktlich fährt.	Problem ist bekannt, Lösung leider schwierig. Erwartung ist, dass mit Inbetriebnahme der neuen Stuttgarter Eisenbahninfrastruktur in ein paar Jahren die S1 pünktlicher fahren wird. Mit dem neuen Fahrplan auf der Ammertalbahn wurde die Anschlusssituation etwas verbessert.		
111							Ich bin dafür endlich ein Alkohol Verbot in den Zügen einzuführen. Es ist leider grenzwertig was täglich, oft unter Alkoholeinfluss, in den Zügen abgeht. Aus diesem Grund wähle ich immer öfter das Auto. Leider muss man auch vermehrt Angst haben, wenn die Jugendlichen alleine im Zug unterwegs sind.	Das Land versucht mit zusätzlichem Sicherheitspersonal den Sicherheitsbedürfnissen der Fahrgäste Rechnung zu tragen.		
112	780	MEX12/MEX18					Die Züge auf der Strecke Stuttgart-Heilbronn sind in der Zeit von 14:30 Uhr bis 17 Uhr an Werktagen viel zu klein bzw. zu kurz. Es ist mittlerweile echt eine Zumutung zu dieser Uhrzeit mit der Bahn zu fahren, stellenweise nimmt es schon Japanischer Verhältnisse an wo nur noch gequetscht und gedrückt wird damit man in den Zug kommt. Da ich leider auf das Fahrrad angewiesen bin und dieses mitnehmen muss stehe ich teilweise von 15-17 Uhr in Ludwigsburg am Bahnhof und warte bis ein Zug kommt in dem Platz ist.	Seit dem Fahrplanwechsel am 15.12.2024 fahren die MEX-Züge mit zusätzlichen Kapazitäten		1
113	755	RE55	Ulm	Takt generell	Ulm	Taktung zu Anschlusszügen	In Ulm ist es schwer möglich die Anschlüsse auf Gleis 28 bei teilweise 7 Minuten Umstiegszeit zu erreichen. Auch wenn der Zug keine Verspätung hat und er hat oft Verspätung ist Gleis 28 innerhalb 7 Minuten kaum erreichbar. Auch andere Verbindungen sind teils knapp, wenn Gehbehinderte, Mütter mit Kinderwagen oder ältere Leute mit Gepäck den Aufzug nehmen müssen, der Weg zu der Brücke mit den Aufzügen ist relativ weit und die Aufzüge teils beliebt und voll, man kann nicht immer gleich fahren..	Wir werden die Mindestübergangszeiten in Ulm überprüfen. Aufgrund der aktuellen Bauarbeiten im Bahnhof Ulm ist der Umstieg zusätzlich erschwert		
114	710.9	RB17c	Bruchsal				Die Bahn kommt laut fahrplan 6.41 an. Theoretisch kann man den Anschluss 6.44 nach Mannheim mit der s3 bekommen, aber da die Bahn sehr langsam einfährt, bekommt man den Anschluss nicht. Deshalb wäre es gut, wenn die rb17c 3 min eher ankommt.	Der Zug kommt inzwischen auf Gleis 2 an, so dass bahnsteiggleich der Übergang besteht.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
115	783	RB 83 und RE80	Heilbronn Hbf		Crailsheim		Wenn man von Heilbronn hbf nach Nürnberg hbf möchte , ist man überÖhringen im optimalfall mit etwa 2 Stunden und 15minuten schneller als über Würzburg oder Stuttgart. Das Problem ist aber das bei RB 83 und RE 80 Optimierungsbedarf notwendig ist. Gegenwärtig sind RB 83 und RE80 für Reisen nach Nürnberg sehr riskant da maximal 5 Minuten Umsteigezeit in Schwäbisch Hall Hesselental und auch Crailsheim (in der Schweiz sind 5 Minuten ausreichend, in Deutschland hingegen sind 5 Minuten Verspätung schnell erreicht oder überschritten) deshalb meine Bitte das da nachgebessert wird, bis Heilbronn spätestens mit Elektrifizierung direktzüge nach Nürnberg bekommt. Heilbronn so gross wie Würzburg oder Ulm oder Pforzheim, aber keine guten langen Bahnverbindungen (in jede Richtung nur Kurzstreckenverbindungen) . Deshalb sollte daran gearbeitet werden kurzfristig RE80 und RB 83 für Reisen nach Nürnberg attraktiver und zuverlässiger zu machen und mittelfristig Direktverbindungen nach Nürnberg anzubieten. (Stuttgart hat 3 Direktlinien nach Nürnberg die Nahverkehr über Schwäbisch Hall Hesselental und Ellwangen und die Intercity Linie über Ellwangen , Heilbronn hingegen hat kein einzigen Zug ,wobei 2 züge ein morgendlicher und abendlicher schon ausreichend wären) . Lange Rede kurzer Sinn, optimiert die Umsteigezeit in Schwäbisch Hall Hesselental und in Crailsheim. Denn entweder hat man in Schwäbisch Hall Hesselental nur 5 Minuten zum Umsteigen oder in Crailsheim nur 5 Minuten. 5 Minuten zum Umsteigen sind zu wenig. Im üblicherweise hat man mindestens 8 bis 10 Minuten zum Umsteigen, beispielsweise in Würzburg Mannheim oder Stuttgart. Bitte schaut das in Schwäbisch Hall Hesselental und auch in Crailsheim mehr Umsteigezeit zu Verfügung steht . Man könnte auch die Streckengeschwindigkeit zwischen Obereppach und Kupfer steigern , da relativ gerade Strecke.	Nachvollziehbarer Wunsch nach verlässlichen Anschlüssen. Derzeit sind die Fahrpläne auf kurze Umsteigezeiten ausgelegt, da diese früher ausreichend waren. Aufgrund des hohen Instandhaltungsrückstandes (bundesweit 90 Mrd €) und gestiegener Streckenauslastung fahren die Züge heute unpünktlicher, so dass Anschlüsse leider verpasst werden. Das Land beabsichtigt, zukünftig robustere Fahrpläne mit mehr Puffer- oder Übergangszeit aufzustellen. Allerdings kann dies nicht kurzfristig erfolgen, sondern bedeutet mehrere Jahre Vorlaufzeit. Wollte man heute die Umsteigezeit in Schwäbisch Halle Hesselental erhöhen, müsste unterwegs zwischen Heilbronn und Hesselental Halte ausgelassen werden, um weiterhin die Anschlüsse in Heilbronn zu erreichen. Das ist auch keine Lösung.		
116	760	19378					Zug ist aufgrund seiner wenigen Zwischenhalte eher ein MEX18 oder ein IRE6 mit zwei weiteren Halten	Zug ist jetzt ein RE6		1
117	760	IRE6					Die IRE6, die von der SBS betrieben werden, benötigen seit der Einführung der Halte Metzingen sowie teilweise Nürtingen länger nach Stuttgart als der MEX18, welcher deutlich mehr Zwischenhalte hat. Der IRE ohne Zwischenhalte ab Reutlingen braucht nur 33 Minuten nach Stuttgart. Der IRE mit Zwischenhalten braucht 48 Minuten. Ich bitte um Prüfung, ob eine schnelle Anbindung der Städte Tübingen und Reutlingen an Stuttgart die höhere Priorität haben sollte anstatt der Anbindung von Metzingen und teilweise Nürtingen. Die Attraktivität der IRE Verbindung hat durch die Einführung der Zwischenhalte stark nachgelassen.	Der Streckenabschnitt Wendlingen - Stuttgart ist an der Kapazitätsgrenze, wodurch andere Zeitlagen für den RE6 leider nicht zur Verfügung stehen.		
118	751	RE5					Stündliche Verbindung durchgängig wieder von Lindau-Reutin nach Stuttgart HBF und umgekehrt.	Derzeit aufgrund von Trassenkonflikten nicht möglich. Zukünftig nach Inbetriebnahme der neuen Stuttgarter Eisenbahninfrastruktur vorgesehen.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
119	753/766	0,53125	Sigmaringen	12:20		13:00	Guten Abend, ich hätte ein Anliegen, da ich schon des öfteren von Herbertingen nach Albstadt Ebingen fahren wollte, und alternativ zum IRE6 zwischen Aulendorf und Albstadt-Ebingen ausweichen wollte würde ich gerne von der Regional RB53 zwischen Aulendorf und Sigmaringen auf die SWE RB66 Richtung Tübingen umsteigen würde. Leider wartet die Zollernalbbahn SWE RB 66 (KBS 766) nicht auf die Württemberg Allgäu Bahn RB 53 (KBS 753). Könnte es nicht besser sein, dass die SWE RB 66 auf die RB 53 wartet bis diese in Sigmaringen eintrifft, damit die Fahrgäste aus Mengen, Herbertingen und Bad Saulgau. Wäre auf jeden Fall eine Verbesserung auf der Strecke durch die entstandenen Störungen mit dem IRE6. Vielleicht findet meine Anfrage Anklang und Verständnis zur angespannten Situation. Vielen lieben Dank.	Aufgrund der Infrastrukturzwänge der eingleisigen Strecke in Verbindung mit dem eingesetzten Fahrzeug lässt sich der Anschluss leider nicht herstellen. Ansonsten ist der Wunsch berechtigt.		
120	737/ 743						(mittel-/ langfristige) Prüfung, ob zukünftig RB-Züge von Waldshut-Lauchringen-Stühlingen bis nach Immendingen durchgebunden werden können (südliche Wutachtalbahn zukünftig Stundentakt), im Norden Ringzug 2.0, bitte um Prüfung, ob da mit Zugkreuzungen in Stühlingen und/ oder Weizen und Blumberg ein durchgehender Zugverkehr möglich ist	Es ist nicht geplant, den Abschnitt Weizen - Blumberg-Zollhaus für den ÖSPNV zu reaktivieren.		
121	731						Durchbindung der RB aus/ nach Friedrichshafen nach/ von Singen, RB hat grosse Wendezeit in Radolfzell, so Nutzung der Zeit für Fahrten in Gleis 8 in Singen, zudem Zuführung zur Entsorgung und Tankstelle in Singen möglich	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
122	730/ 731	IRE 32473					Beginn des IRE bereits in Waldshut (mit Halten in Lauchringen, Erzingen, Schaffhausen), um am Wochenende eine frühe Verbindung Richtung Bodensee zu haben	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
123	720	RE 2					RE 2 nur zwischen Offenburg und Konstanz fahren lassen, dafür ab Offenburg immer 10 min früher, um eine Anschlussverbindung in Singen von der Schwarzwaldbahn Richtung Hochrhein möglich zu machen. Zwischen Offenburg und Karlsruhe fahren auch ohne den RE 2 viele Züge (auch FV)	Der RE 2 als Direktverbindung von Konstanz bis Karlsruhe hat eine wichtige Verbindungsfunktion. Demgegenüber ist der Anschluss zum Hochrhein untergeordnet. Für Zukunftsfahrplan angemeldet.	1	
124	780 / 790.4 / 790.5	19377					19377 hat in Ludwigsburg keinen S-Bahn-Anschluss in Richtung Stuttgart. Gäbe es eine spätere S5 ab Ludwigsburg in Richtung Schwabstrasse, hätte man um 00:46 eine schicke Spätverbindung nach Kornwestheim, Zuffenhausen und Feuerbach. Zusätzlich dazu wäre noch eine später Eckverbindung in Zuffenhausen auf die S6 möglich. Alternativ dazu, trotz MEX-Konzept, den 19377 in Kornwestheim und Zuffenhausen halten lassen, damit man in Zuffenhausen noch die letzte S6 nach Weil der Stadt bekommen kann.	wird an Verband Region Stuttgart als Aufgabenträger für die S-Bahn weitergeleitet		
125	720						Streckenabschnitt Donaueschingen - Singen (Hohentwiel) Hauptverkehrszeit morgens (6:30 - 8:30 Uhr) und Hauptverkehrszeit nachmittags (16:00 - 19:00 Uhr) Taktverdichtung auf 3 Verbindungen stündlich durch Verlängerung der SBB-Züge ("Seehas") von Engen bis Donaueschingen und umgekehrt.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
126	785	88652					Diesen Zug bitte täglich in Fichtenberg und Fornsbach halten lassen, damit diese auch von der Spätverbindung aus Nürnberg profitieren können. Aufgrund einer Zugkreuzung hat dieser Zug in Fichtenberg bereits einen fünfminütigen Betriebshalt am Bahnsteig, der sich sehr leicht in einen offiziellen Verkehrshalt umwandeln liesse.	wird geprüft		
127	718		(ROP) Oppenau	4:37	(RO) Offenburg			Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
128	720/740	SBB 56					Der Anschluss von Friedrichshafen mit Umstieg in Radolfzell weiter nach Konstanz wird regelmässig verpasst. Vor der Nase fährt der Abschlusszug weg. Die Lokführer sagten, dass es nicht als Anschlusszug gedacht wäre, die Bahnapp zeigt diese Verbindung aber an! Ich reise regelmässig nach Konstanz von Stuttgart aus. Es ist eine Tortur! Von Untertürkheim bin ich, wenn's gut läuft 4 h unterwegs! Mit dieser Verspätung dann 4,5. Das ist nicht tragbar und so ist Zug fahren keine Alternative!	Teilweise wurde wieder ein bahnsteiggleicher Übergang hergestellt		
129	786						Beim MEX13 bzw. auch bei der in Zukunft verkehrenden Regionalbahn die Halte "Schrezheim, Schwabsberg und Hofen (b Aalen)" nicht mehr als Bedarfshalte zu sehen. In den überwiegenden Fahrten hält der Zug trotzdem an den Haltepunkten. Dadurch würde man sich die "Der Zug hält nur bei Bedarf"-Ansage sparen. Es gibt auch manchmal Probleme, dass Fahrgäste den Haltewunschaster nicht finden (bei Go-Ahead-Zügen ist das der Türtaster) und dann z.B. aus versehen eine Sprechverbindung zum Triebfahrzeugführer aufbauen. Gleichzeitig kommt es manchmal vor, dass die Züge trotz gedrücktem Haltewunschaster und anschliessendem Gong nicht an dem Haltepunkt halten. Das ist natürlich sehr ärgerlich, da man somit erst beim nächsten planmässigen Halt aussteigen kann. Diesem Problemen kann man vorbeugen, in dem man den Fahrgästen die Sicherheit gibt, dass der Zug bei den Haltepunkten auch planmässig hält, also das "Bedarfshalt" streicht.	Die Auswertung der Fahrgastzahlen zeigt, dass fast alle Züge über 1 Ein-/Aussteiger haben, so dass Bedarfshalte nicht mehr angemessen sind. Es wird die Umwandlung der Bedarfshalte in reguläre Halte angestrebt.		
130	665	S7					Sehr geehrte Damen und Herren, da ich als Pendler von Schwetzingen nach Heidelberg auf den Bus 717 angewiesen bin, der zu Zeiten des Berufsverkehrs noch viel länger braucht als ohnehin schon (oftmals von Schwetzingen Krankenhaus bis Heidelberg Stadtwerke circa eine Stunde Fahrtzeit + Warten bei Verspätungen), wollte ich mich bei Ihnen nach einer Möglichkeit erkundigen, die S7 von Hockenheim nach Heidelberg nicht nur einmal täglich um 6 Uhr morgens fahren zu lassen. Diese VErbindung wäre ideal. Sie würde allen Pendlern aus Hockenheim, Oftersheim und Schwetzingen eine extrem lange Busfahrt ersparen, die oftmals gezwungenermassen durch die Nutzung des eigenen Autos umgangen wird (man spart weit mehr als die Hälfte der Fahrtzeit, da nicht der lange Weg über den Schlossplatz und Oftersheim gefahren werden muss). Über eine Rückmeldung und mögliche Ideen einer Umsetzung würde ich mich sehr freuen.	nachvollziehbarer Wunsch, derzeit finanziell nicht darstellbar		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
131	702						für Pendler nördlich von Offenburg, die nach Freiburg fahren, gibt es keinen durchgehenden Zug z.B. ab Bühl, Achern, Renchen, Appenweiler - um gegen 8 Uhr oder früher in Freiburg anzukommen. Der erste durchgehende Zug ab Achern 8.08 Uhr ist für Pendler zu spät. Von Freiburg fahren vor 7 Uhr zwei durchgehende Züge (RE7) nach Karlsruhe. Von Karlsruhe aus gibt es diese frühen Züge nicht. Es könnte auch ein RE2 durchgehend nach Freiburg fahren, wie abends ab Freiburg 17:18 Uhr.	Verbesserung vermutlich mit Eröffnung Rastatter Tunnel		
132	710.8	85655	Heselbach	17:30			85640 Freudenstadt Schulzentrum 5 Min. Später dann reicht es auch allen Schülern und sie müssen nicht immer über die Strasse rennen und dabei fast umgefahren werden. 85614 20 min Später	85640 ist schon gegenüber Grundtakt um 4 Minuten verschoben. Wenn es weiterhin nicht reicht, müsste Schulzeit angepasst werden, damit es auf den Zug reicht. 85614 und 85655 sind stündliche Grundtaktzüge, können nicht verschoben werden (eingleisige Strecke).		
133	780	RE 19087 (RE 8)	Würzburg	23:35 Uhr			Die Grossstadt Heilbronn besitzt keinen (regulären) Fernverkehrsanschluss. Somit sind 470.000 Menschen im Stadt- und Landkreis HN beim Fernverkehr aus Norden auf Anschlüsse meist vom Knotenpunkt Würzburg nach Heilbronn angewiesen. Leider fährt bereits um 21:37 Uhr (!) der allerletzte Zug in Richtung Heilbronn. Bei Verspätungen im Fernverkehr nach 21:37 Uhr strandet man in Würzburg ohne Ausweichmöglichkeit, dabei wäre eine spätere Verbindung nach Heilbronn einfach herzustellen! Knackpunkte sind die Lücken zwischen den beiden Bahnhöfen Lauda und Osterburken, die auf direkter Strecke gerade 21 Minuten auseinanderliegen und beide bereits heute bis nach Mitternacht an-/abgefahren werden. Man müsste nur diese eine Lücke schliessen, indem man RB 8 und RB 18 zu einer durchgehenden RE 8 vereint, so wie das bis 21:37 Uhr stündlich der Fall ist. Man würde das personenbezogen benötigte Fahrpersonal halbieren, die Arbeitsstunden blieben in etwa gleich. Es bestehen derzeit nur 2 Minuten Optimierungsbedarf bei der 22:37 Uhr Verbindung RB 8 (19089) und 8 Minuten Verlegungsbedarf nach vorne bei der 23:43 Uhr RB 8 (56731) Verbindung ab Würzburg. Dies wäre wirtschaftlich für die Bahn in Bezug auf höhere Auslastung auf dieser Strecke durch Fernreiseanschlussreisende, Freizeitverkehrende von und nach Würzburg, besonders am Wochenende und deutlich weniger Entschädigungszahlungen "Gestrandeter".	Wunsch ist nachvollziehbar, allerdings nicht einfach umsetzbar: RE8 und RB18 werden von unterschiedlichen Betreibern mit unterschiedlichen Fahrzeugen gefahren. Der um 23:17 in Lauda endende Zug übernachtet dort und dort werden auch die Toiletten entsorgt. Eine Weiterfahrt bis Osterburken würde neben den Zusatzkosten für die Mehrkilometer (die derzeit nicht vorhanden sind), auch die Abläufe für die Ver- und Entsorgung erschweren.		
134	702	RE 7					Durchgehender Betrieb von Basel nach Heidelberg.	mit vorhandenem Fahrzeugpark nicht umsetzbar		
135	774	RB74	Pforzheim Wildberg				Liebes Bahn Team, bitte plant doch die Haltestelle Maihalden auch ein. Ich muss jeden Morgen bis zum hbf fahren, sitzen bleiben und wieder zurückfahren, weil der Zug dort auf der Fahrt nach Pforzheim nicht in Maihalden hält. Denk bitte auch an uns Arbeitnehmer. Danke	wird geprüft		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
136	702	RE 7, RB 27					Die Zugverbindungen auf der Rheintalbahn (hier zwischen Heitersheim und Freiburg) sind gefühlt seit dem Sommer 2023 chronisch unpünktlich und mit zu geringen Platzkapazitäten ausgestattet. Auffallend ist, dass an den Wochenenden meist nur eine Zuggarnitur im Einsatz ist. Und das obwohl auch einmal ein Fussballspiel ansteht, Ausflugs Gäste ohne und mit Fahrrädern, Demonstranten (Landwirtschaft, Demokratie) oder Narrengruppen unterwegs sind. Wenn auch unter der Woche, besonders am Morgen, nur kurze Züge zum Einsatz kommen sind die (Schüler-)Züge hoffnungslos überfüllt und verspätet. Ein attraktiver Nahverkehr sieht anders aus. Verspätungen wiederum führen immer wieder zu nicht erreichten Busanschlüssen in Bad Krozingen, Heitersheim oder Müllheim. Hier sollte eine engere Abstimmung mit den Linienbetreibern der Buslinien stattfinden und diese sollten den Takt so wählen, dass eine ausreichende Übergangszeit kalkuliert ist. Dies betrifft im besonderen die Linien der Firma Will, Müllheim und der S BG bzw. Rast. In den Zügen der Rheintalbahn funktioniert immer wieder das W-Lan nicht oder ist nicht verfügbar. Verbesserungswürdig sind auch die Durchsagen des Fahrpersonals, die immer wieder einfach nicht zu verstehen sind, da zu leise oder undeutlich in das Mikrofon gesprochen wird.	Überlastung Rheintalbahn; am Wochenenden wurden inzw. die Kapazitäten erhöht		1
137	753						Die KBS 753 benötigt dringend einen zuverlässigen Stundentakt. Störfaktor ist der verspätungsanfällige IRE von Stuttgart. Fast täglich erreicht ein IRE von Stuttgart den Zielbahnhof Aulendorf nicht und verkehrt nur bis Altshausen, Bad Saulgau oder gar nur bis Sigmaringen. Der IRE bringt auch den Fahrplan im Donautal häufig durcheinander. Der IRE sollte in SIG enden, damit ein stabiler Stundentakt zwischen SIG und Aulendorf eingeführt werden kann.	zutreffende Analyse, Problemlösung aber komplex. Eine Aufteilung der Linie würde sehr viele Fahrgäste, die über Sigmaringen hinaus fahren, negativ belasten. Ein sehr hoher Anteil der Fahrgäste im RE6 fährt über Sigmaringen hinaus (über 60%)		
138	770	IRE1					Jeder IRE1 sollte in Wilferdingen-Singen halten und nicht nur jeder zweite, da der Anschluss in Pforzheim oder Durlach in die S5 nicht immer funktioniert. Ausserdem falls Sie schonmal zu den Peak-Zeiten den IRE1 benutzt haben, ist Ihnen aufgefallen, dass er immer sehr voll ist. Daher würde ich vorschlagen, dass der IC (Karlsruhe-Nürnberg) im Abschnitt zwischen Karlsruhe und Stuttgart auch mit einem Regionalticket verwendet werden kann. Gleich wie bei dem IC zwischen Stuttgart und Singen. Beste Grüsse	Halt in Wilferdingen-Singen für alle RE1-Züge würde Anschlussverlust in Karlsruhe an/aus ICE-Zügen bedeuten und kann deshalb nicht umgesetzt werden. Angebot wurde bereits erhöht, 2/3 IRE 1 halten in Wilferdingen-Singen (stündliches, statt bisher zweistündliches) Angebot. Die zusätzliche Freigabe des ICs ist aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht möglich.		
139	702		Karlsruhe Hbf	19.39 Uhr			Einführung eines zusätzlichen RE7 ab Karlsruhe Hbf Richtung Freiburg/Basel mit Abfahrt 19.39 Uhr. Die Lücke zwischen 19.07 Uhr und 20.09 Uhr mit dem RE2 Richtung Offenburg ist zu gross und fällt nicht selten aus. Pendler würden sich über einen zusätzlichen RE7 freuen.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
140	771	RE 17b					Die RE 17b ist von Ende November bis Ende Dezember 2023 von Mühlacker über Bruchsal bis nach Heidelberg gefahren. Der Zug war regelmässig sehr voll, es bestand eine hohe Nachfrage. Kann die Linie in Zukunft immer bis nach Heidelberg fahren? Aktuell fährt die Linie nur von Mühlacker nach Bruchsal. Ansonsten gibt es keine ähnlich angenehmen Alternativen, weil sonst Umstiege mit Wartezeit anstehen und die Reisezeit deutlich höher ist.	Seit Dezember 2024 gibt es einen 2-h-Takt mit dem RE71 von Mühlacker nach Heidelberg		1

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
141	S4, S7, S8						Es wäre sehr gut, wenn die S-Bahnen im Tunnel aus Richtung Mühlburger Tor vor den S-Bahnen aus Richtung Marktplatz/Tullastrasse fahren können, um einen besseren Umstieg in Richtung Heilbronn/Rastatt zu ermöglichen. (Bsp. S5 Richtung Sölingen vor der S4 nach Bretten)	Änderungen bei der Zugreihenfolge in der Karlsruher Innenstadt erfordern sehr aufwändige Änderungen. Die S4 und S5 fahren außerhalb der Stadt teilweise auf eingleisigen Abschnitten mit entsprechenden Fahrplanrestriktionen. Angesichts des dichten Verkehrs der Innenstadtlinien muss ggf. eine Bahn früher genommen werden, um den Anschluss zu erreichen. Zuständig für den innerstädtischen Verkehr sind die VBK.		
142	750	RE 5			Ulm		Eine bessere Anbindung des RE5 an den ag RB15 wäre wünschenswert. Am Wochenende besteht nur eine Umstiegszeit von 5 Minuten, die regelmässig durch Verspätungen nicht möglich sind. Bei alternativer Nutzung des MEX13 dauert eine Fahrt von Stuttgart nach Rain 3,5 anstatt 2,5 Stunden.	Wunsch ist nachvollziehbar, aber auch im 3. Fahrplanentwurf zum Deutschland-Takt ähnlich knapp konstruiert		
143	710.4	RE45	Bretten Schulzentrum	5:20	Karlsruhe Durlach	5:36	Der RE45 hat den S4 Eilzug ersetzt. Bei der Umstellung fiel der Halt "Bretten Schulzentrum" weg. Die Haltestelle ist für Pendler aus dem Nordöstlichen Enzkreis ideal da sie über einen grossen, gut ausgebauten Parkplatz (inkl. Ladestation) verfügt und direkt am Ortseingang/B35 liegt. Im Vergleich dazu hat der Bahnhof Bretten einen kleineren Parkplatz und ist tiefer im Ort was vor allem zu den Hauptverkehrszeiten zu grossem Verkehrsaufkommen innerorts führt.	Der Wunsch ist nachvollziehbar, aber derzeit aufgrund der knappen Fahrzeiten nicht realisierbar. Wird für den Zukunftsfahrplan angemeldet.	1	
144	710.4	RE45		5:20	Karlsruhe Durlach	5:36		leider fehlt eine Begründung für den Wunsch nach einer späteren Abfahrt. Der Zug fährt im Stundentakt mit festen Abfahrtszeiten in Karlsruhe und Heilbronn, die dort jeweils gute überregionale Anschlüsse ermöglichen. Eine Verschiebung um 15 Minuten ist deshalb nicht möglich		
145	770	IRE1	Pforzheim				IRE 1: Pforzheim nach Karlsruhe Umstiegszeit sehr knapp bemessen. Häufig steht der Zug in Karlsruhe auf dem Gleisvorfeld und fährt verspätet ein. ICE verpasst.	Problem ist leider bekannt, knappe Fahrzeiten und Anschlüsse in Stuttgart geben Fahrplan vor		
146	751	RB93					Wäre es möglich, einen Zug von Friedrichshafen nach Lindau bzw. Kressbronn fahren zu lassen, nach 0 Uhr? Ich habe beobachtet, dass der Zug 17738 von Lindau Insel nach Friedrichshafen wieder zurückfährt, von Friedrichshafen als Leerfahrt nach Lindau. Schön wäre, wenn dort auch Fahrgäste mitfahren dürften.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
147	770						Wenn IC den IRE ersetzt, warum darf man nicht mit dem IC fahren? Alternativ, warum fährt alle 2 Stunden kein IRE von KA nach S und umgekehrt??? Bitte künftig Abend, will keine Stunde warten auf den nächsten Zug. Zusätzliche Verbindung bitte morgens, hier fährt nur alle Stunde ein IRE zwischen 5.30 und 6.30 ab Stuttgart. Viel zu wenig im Berufsverkehr. Zudem IRE 12 Uhr und 15.30 Uhr ab Karlsruhe immer überfüllt und viele Fernreisende mit Koffer die zusätzlich Platz nehmen	Nutzung IC mit Fernverkehrsticket möglich. Die Lücke um 6 Uhr ab Stuttgart resultiert aus einem fehlenden IC, der wurde von DB Fernverkehr vor einigen Jahren gestrichen		
148	702						Wir wünschen uns eine bessere /direkte Zugverbindung (RE) zwischen Karlsruhe und Freiburg und zurück. Wir wohnen in Karlsruhe und besuchen oft unsere Familie und Freunde in Freiburg. Gerade vormittags zwischen 7 Uhr und 12 Uhr gibt es leider keine direkte Verbindung. Gerade mit Kinderwagen ist es meist sehr umständlich in Offenburg umzusteigen und wären über eine direkte Zugverbindung sehr glücklich. Gleiches gilt auch für unsere Freunde und Familie die aus Freiburg uns in Karlsruhe besuchen kommen.	Mit Inbetriebnahme des Rastatter Tunnels sind umfangreiche Fahrplanumstellungen im Rheintal geplant, Wiedereinführung regelmäßiger durchgehender Verbindungen Freiburg - Karlsruhe.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
149	770,710.6	MEX 17a (19544) - S6					Umstiegszeit in pf von 3min zu kurz (Ankunft MEX 6:42, Abfahrt S6 6:45) Oft fährt einem die S6 direkt vor der Nase weg S6 hat Aufenthalt in Neuenbürg, wodurch es bei einer späteren Abfahrt in Pf zu keinerlei Verzögerungen in der weiteren Fahrt kommen würde Alternativ würde ein Umstieg auf dem Nachbargleis die Erreichung des Anschlusses deutlich vereinfachen, z.B. Ankunft MEX Gleis 5, Abfahrt S6 Gleis 4	es wird geprüft, ob zukünftig mehr bahnsteiggleiche Anschlüsse hergestellt werden können.		
150	727	S1/11 Breisgau Ost-West					Kapazitäten insbesondere im morgen- und abendlichen Berufs- und Schülerverkehr erhöhen. Es ist ein Unding, dass nur ein Triebwagen für gefühlt 600 Leute zur Verfügung steht. Viehtransporte sind dagegen 1. Klasse-Reisen.	Die bestellten Kapazitäten sind ausreichend, nur werden leider aufgrund von Fahrzeugstörungen zu wenig Kapazitäten real gefahren. Mit DB Regio besteht ein regelmäßiger Austausch, um die Lage zu verbessern.		
151	770						Längere Züge morgens in den Stosszeiten von Vaihingen Enz nach Stuttgart Hbf. Konkret der IRE1 Abfahrt 06.39 Uhr (Gleis 2) kommt bereits so voll an, dass man bis Stuttgart oft eng gedrängt stehen muss. Auf jeden Fall die IRE1 (Direkt)Verbindung Karlsruhe-Aalen mit Halt in Vaihingen Enz und Schorndorf beibehalten! Auch den MEX13 mit Halt in Stuttgart Hbf, Bad Cannstatt und Schorndorf unbedingt beibehalten.	Eine weitere Aufstockung des Sitzplatzangebotes scheitert derzeit am fehlenden Fahrzeugmaterial. Erst mit der Auslieferung der bestellten neuen Doppelstocktriebwagen können die Kapazitäten erhöht werden, dies wird noch 2-3 Jahre dauern.		
152	770	IRE 1					Die Fahrzeiten des IRE 1 sind in Ordnung. Allerdings fährt er nur 3x in 2 Stunden. Die 4. Fahrt übernimmt ein IC. Freigabe des IC für den Nahverkehr (Gäubahn), so dass durch die bessere Taktung insbesondere der IRE nach dem IC entlastet wird.	Tarifproblem RE1-IC61; Kosten für eine Tarifintegration des IC sind derzeit nicht finanzierbar		
153	771, 710.4	RB17c / RE45 (oder S4 Eilzug)	Bretten	7:00	Karlsruhe HBF	7:22	Die Anbindung der RB17c von Mühlacker mit Haltepunkt Bretten sollte in Bretten viel viel öfter und besser an die RE45 und die S4 Eilzüge (Bretten-Karlsruhe) angebunden werden! Früher zu KVV-Zeiten gab es sogar durchgängige Züge ohne Umstieg auf dieser wichtigen Pendelstrecke. Heute muss man in Bretten fast eine halbe Stunde warten oder über den Umweg Mühlacker nach Karlsruhe fahren. Das ist eine unfassbare Verschlechterung für die Bürger der Gemeinden Maulbronn, Ölbronn-Dürrn, Knittlingen, und Bretten-Ruit. Dasselbe gilt genauso für die Strecke rückwärts, von Karlsruhe über Bretten auf den Umstieg RB17c in Richtung Mühlacker.	Die Neukonzeption der Kraichgaubahn mit einem schnellen RE45 im Stundentakt ermöglicht zur vollen Stunde in Bretten weiterhin einen Anschluss zwischen MEX17c und S4 - allerdings hält die S4 nach Karlsruhe an allen Stationen. Dafür haben diese kleinen Stationen mit Umstieg in Bretten nun auch einen Anschluss nach Stuttgart.		
154	710.5	S5	Pforzheim Hbf	16:26			Guten Tag! Abfahrtszeiten der S5/S51 um 16:40 und 16:46 sind sehr nah beinander. Besser wäre z.B. 16:26 und 16:46	Die Lage der schnellen Züge und fehlende Überholgleise zwischen Pforzheim und Wilferdingen-Singen schränken die Abfahrtszeiten in Pforzheim für die Stadtbahnen ein. Der Vorschlag wird aktuell geprüft.		
155	700						Parallel zur S9 ein RE. Ähnlich wie beim RE73. Also keine zweitägliche RE9	für Zukunftsfahrplan vormerken	1	
156	700						Weshalb braucht die S9 von Schwetzingen nach Karlsruhe über 40 Minuten, teils gar über 50 Minuten, während von Karlsruhe nach Schwetzingen nicht einmal 40 Minuten gebraucht werden? Der RE4 Frankfurt-Karlsruhe könnte über Würth geführt werden. So hätte die S9 mehr Kapazität, auch mal alle 30 Min nach Karlsruhe fahren zu können. Generell würde ich mir eine kürzere Fahrzeit zwischen Schwetzingen und Karlsruhe wünschen. Scheint möglich zu sein. Denn insbesondere bei Verspätungen, schafft es die Bahn, die Strecke binnen 30-35 min zu bewältigen	stark belastete Strecke Karlsruhe -Graben-Neudorf, nördlich von Graben-Neudorf stehen 3-4 Gleise für Fern-, Regional- und Güterzüge zur Verfügung, südlich davon nur zwei. Aufgrund der dichten Trassenbelegung durch Fern- Güter- und Nahverkehr sind teilweise Überholungen in Blankenloch und Graben-Neudorf notwendig. Das Land würde gerne einen 30 Minutentakt bestellen, DB InfraGo lehnt dies aber aufgrund fehlender Trassen ab.		
157	665						Morgendliche S7 von Hockenheim nach Heidelberg stündlich verkehren lassen.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
158	700						Bessere Anschlussmöglichkeiten nach Bruchsal von Graben - Neudorf aus. S9 - Umstieg auf die S33	Das Angebot auf der Strecke Karlsruhe - Mannheim wird in den nächsten Jahren neu geordnet. Dann werden auch bessere Anschlüsse zwischen S9 und S33 in Graben-Neudorf hergestellt.	1	
159	771						Einführung eines RE Mannheim/Heidelberg-Stuttgart. Extrem ärgerlich, dass diese ersatzlos gestrichen wurde! Eine minimale Entlastung wäre es, wenn man wenigstens den RE17b stündlich verkehren liesse. Generell ist die Verbindung aus Nordbaden (Mannheim, Heidelberg, Hockenheim) in die Landeshauptstadt katastrophal. Bspw kommt die S9 um 32 nach an. 32 nach fährt zeitgleich der IRE1 nach Stuttgart weg. Komplette Fehlplanung	Ab Dezember 2024 gibt es einen 2-h-Takt mit dem RE von Mühlacker nach Heidelberg mit Anschluss in Mühlacker aus dem IRE. Die S9 wird in den nächsten Jahren neu geordnet.		1
160	770						Öffnung der ICs Karlsruhe-Stuttgart und umgekehrt für Inhaber:innen von ÖPNV-Tickets. Es wird stolz behauptet, dass es inzwischen alle 30 Minuten eine Verbindung gibt. Tatsächlich gibt es eine grosse Verbesserung gegenüber früheren Jahren. Aber alle zwei Stunden ist einer dieser Züge ein IC, den man als Pendler:in voll bezahlen muss - selbst wenn man den IRE wegen Verspätung seines vorherigen Zuges verpasst. Also ist die tatsächliche Taktung für Ottonormalverbraucher:in 30-30-30-60-30-30-60 etc. Minuten. 60 Minuten in Stuttgart rumstehen ist zu lang und nicht zeitgemäss! Es wird die Bahn finanziell nicht umbringen, die paar Züge am Tag freizugeben; für ihre Vorstandboni bleibt trotzdem genug Geld.	Tarifproblem RE1-IC61; Kosten für eine Tarifintegration des IC sind derzeit nicht finanzierbar		
161	770/785						Grundsätzliche Anschlussgewährleistung in Stuttgart von IRE1 aus Karlsruhe/ Pforzheim auf RE90/ MEX19 Richtung Gaildorf West/ Nürnberg; dito in Gegenrichtung. Derzeit ist der Fahrplan so gestaltet, dass man maximal noch die Rücklichter von seinem Anschlusszug sieht und eine knappe halbe Stunde auf den nächsten warten muss. Ich fahre die Strecke 5x/ Woche hin und zurück; das ist sehr viel Lebenszeit, die ich am provisorischen Stuttgarter Hbf sinnlos und bei Wind und Wetter auf einem Bahnsteig rumstehe!	schwierig zu realisieren, auch mit den S21-Fahrplänen ist dies nicht vorgesehen. Wird als Vorschlag in den Zukunftsfahrplan aufgenommen	1	
162	770/710.5						Wiedereinführung der Direktverbindung (früher von der AVG als S5 bzw. von DB Regio als RE betrieben) von Bietigheim-Bissingen (Stuttgart) bis Karlsruhe bzw. zeitweise von Bietigheim-Bissingen bis Bad Wildbad. Dadurch würde endlich wieder das Umsteigen in Pforzheim entfallen und es wir hätten endlich wieder direkte Verbindungen in den östlichen Enzkreis von Karlsruhe.	Bietigheim-Bissingen - Bad Wildbad besteht im Sommer sonntags 4x. Nach Karlsruhe gibt es Mo - Sa Direktverbindungen im Berufsverkehr		
163	771						Stündliche Direktverbindung von Stuttgart über Mühlacker nach Heidelberg mit einem RE. Einmal pro Stunde verlängerung der S5 aus KA nach Vaihingen/Enz bzw. Bietigheim Bissingen. ICE von KA nach Stuttgart und zurück durch einen IRE ersetzen. Auch an Samstagen den MEX um 7:55 ab Illingen fahren lassen.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.	1	
164	770, 701	S 3 Rhein-Neckar - IRE 1			Karlsruhe-Durlach		Bitte dringend die Übergänge S 3 Rhein-Neckar zum IRE 1 nach Stuttgart überarbeiten. S 3 hat regelmässig zu grosse Verspätung, um die 6 Minuten Umstiegszeit einzuhalten. Teilweise 60 Minuten Wartezeit bis zur nächstmöglichen Verbindung!	Die Wartezeitregelungen werden überprüft		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
165	770		Stuttgart oder Bietigheim/Bis- singen		Pforzheim		Da die Ankunft der Residenzbahn in Pforzheim regelmässig mit einer Verspätung von mind. 5 Minuten (oft sogar mehr) endet, die Umsteigezeit z. B. nach Bad Wildbad aber nur 4 Minuten beträgt, ist täglicher Ärger vorprogrammiert und fördert nicht den Umstieg vom Auto auf den ÖNPV. Hilfreich wäre ausserdem, die Ankunfts- und Abfahrtsbahnsteige gegenüberliegend zu platzieren, damit die Reisenden nicht z. B. von Gleis 5 (Ankunftsgleis) nach Gleis 1 (Abfahrtsgleis) hetzen müssen - und der Zug ist erst abgefahren.	da die MEX17a-Züge in Pforzheim enden bzw. beginnen, würde ein bahnsteiggleicher Übergang zusätzliche Rangierfahrten bedeuten, was ggfs. zu verspäteten Bereitstellungen führen kann. Im Berufsverkehr von Mühlacker aus am Nachmittag um 15:42 und 17:42 an Pforzheim sollten die Züge zukünftig leicht pünktlicher ankommen.		
166	770	IRE 1 und MEX 17a	Pforzheim Hbf	19:48 Uhr	Vaihingen (Enz)	17:01 Uhr	Die Umstiegszeit in Vaihingen (Enz) vom IRE 1 zum MEX 17a beträgt nur 3 Minuten. Weil der IRE 1 oft Verspätung hat und der MEX 17a nicht wartet, muss man in Vaihingen eine halbe Stunde auf den Folgezug warten. Das ist jede Stunde so.	Das Problem ist leider bekannt. Der MEX hat Anschluss in Bietigheim-Bissingen und kann deshalb nicht lange warten		
167	770	IC 2164					Öffnung der alle zwei Stunden verkehrenden Fernverkehrszüge zwischen Stuttgart und Karlsruhe (über Pforzheim) für die Benutzung auch mit Nahverkehrstickets, vergleichbar der Vorgehensweise auf der Bahnstrecke zwischen Stuttgart und Singen, um einen echten Halbstundentakt im Nahverkehr zu bekommen. Sofern das für alle Züge zu teuer ist, wäre dies zumindest für die Fernverkehrszüge zu den Pendlerzeiten im Berufsverkehr absolut sinnvoll und für die Verkehrswende auch notwendig. Betrifft neben dem genannten Zug auch die Verbindungen: IC 2162, IC 2160, IC 2068, IC 2066, IC 2064, IC 2062 IC 2060, wobei absolut notwendig auf jeden Fall die Verbindungen IC 2164, IC 2068, IC 2066 und IC 2064 wären.	zusätzliche Züge oder Nahverkehrsfreigaben können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
168	702	17008					Verlängerung bis Karlsruhe.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
169	731	RB31					Gleiswechsel in Radolfzell: Zug auf Gleis 4 ankommen und abfahren lassen: weniger Weg & schnellere Umsteigezeit bei Anschlüssen von/nach Konstanz bzw. Singen (wie früher vor dem Fahrplanwechsel Ende 2023)	Teilweise wurde wieder ein bahnsteiggleicher Übergang hergestellt. Wir haben das EVU aufgefordert wieder die Gleisbelegung wie im vorherigem Fahrplanjahr herzustellen.		1
170	785	RE90					Mehr Kapazität auf dem RE90, Stundentakt zwischen Stuttgart und Nürnberg!	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden. Einzelne Züge wurden zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 verstärkt.		
171	702	17000					Zusätzlicher Wagen ab Offenburg in Richtung Karlsruhe. Zug ist in den meisten Fällen komplett ausgelastet. Allgemein sind die RE 7 sowie 2 zwischen Offenburg und Karlsruhe HBF stark ausgelastet. Falls es möglich ist teilweise die Kapazitäten zu verstärken wäre das Super. Vor allem in den Hauptverkehrszeiten.	Leider ist die Fahrzeugverfügbarkeit bei den RE7-Zügen im Rheintal nicht zufriedenstellen, so dass häufig weniger als die bestellte Kapazität zur Verfügung steht. Das Land bestellt hier zumeist Doppeltraktionen, die aber leider oft nur mit halber Kapazität gefahren werden. Das Verkehrsministerium und die NVBW stehen im stetigen Austausch mit DB Regio, um die Fahrzeugverfügbarkeit zu verbessern.		
172	702/710.3	4704					Zusätzlicher Halt in Ettlingen West. Es wird eine Taktlücke von 48 Minuten geschlossen. Dieser RE 2 hält ausserdem schon in Muggensturm und Malsch.	Zur Sicherstellung der Anschlüsse in Karlsruhe sind weitere Halt leider derzeit nicht realisierbar		
173	770,786	IRE1					Zusätzlicher Halt in Waiblingen auf der Strecke Stuttgart - Aalen Grössere zeitliche Puffer für den Umstieg zwischen dem RE2 / RE7 Offenburg - Karlsruhe zum IRE1 Karlsruhe - Stuttgart, da dieser Zug relativ oft verspätet Karlsruhe erreicht, sowie mehr Umsteigezeit für den RB26 Offenburg - Freiburg in Herbolzheim, Zug verkehrt oft verspätet, sodass der Bus in Herbolzheim verpasst wird	Leider sind die Fahrzeiten auf den aufgeführten Strecken knapp bemessen und die Strecken stark ausgelastet, so dass dies derzeit nicht realisierbar ist.		
174	782						Sicherstellen, dass auf der Taubertalbahn weiterhin abends (=nach 19 Uhr) in beiden Richtungen durchgehende Züge zwischen Crailsheim und Tauberbischofsheim verkehren, die mit den Fahrzeiten des Fernverkehrs in Crailsheim abgestimmt sind.	ab 20 h gibt es einen stündlichen Busergänzungsverkehr bis Mitternacht, da die Fahrgastzahlen in den Zügen abends sehr gering sind.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
175	702						RE 7 mehr durchgehende Verbindungen zwischen Freiburg und Karlsruhe zwischen 7 Uhr und 12 Uhr, insbesondere an Samstagen.	erst nach Inbetriebnahme Rastatter Tunnel möglich		
176	785	MEX 90	Sulzbach / Murr	6:23			Der MEX 90 (Abfahrt in Sulzbach / Murr um 06:26 - Ankunft in Stgt. Bad Cannstatt planmässig 6:57 Uhr) kommt so gut wie nie pünktlich in Bad Cannstatt an, Regelmässig hat dieser Zug 3 bis 5 Minuten Verspätung, so dass die Anschluss S-Bahnen in Richtung Esslingen bzw. Stgt Hbf tief nicht erreichbar sind. Die planmässigen Abfahrtszeiten sind nicht geeignet, um diese Ankunftszeit	der Zug hat tatsächlich ein Pünktlichkeitsproblem - wird geprüft		
177	720	4703					Der RE 2 von Konstanz nach Karlsruhe und die Gegenrichtung halten in Offenburg fast zeitgleich an Gleis 5 bzw. 6. Umsteigende in Offenburg müssen daher immer zwingend über die Treppe den Bahnsteig wechseln. Das führt zu einem grossen Andrang auf dem Treppen und dem Bahnsteig. Daher schlage ich vor die Züge in Gegenrichtung an unterschiedlichen Bahnsteigen z.b. statt Gleis 5 an Gleis 4 halten zulassen und den Zug Richtung Freiburg (RE7 oder RB 26) auf Gleis 5 halten zu lassen.	Die Gleisbelegung ist vom Infrastrukturbetreiber vorgegeben.		
178	710.3	alle					Derzeit Benachteiligung der Fahrgäste auf der Teilstrecke Katzbachtal, da auf Linie S31 der Fahrplan ausgedünnt wurde. Kein Anschluss mehr von RE73 in Bruchsal Richtung Haltestellen der S31 gegeben. Kein akzeptabler Umstand. Weiterhin am Wochenende derzeit ausdünnung auf Stundentakt, nachdem zuvor vielgelobt die Taktverdichtung eingeführt worden war.	Der Aufgabenträger Land Baden-Württemberg hat keine Kürzungen beschlossen. Vielmehr resultieren die Fahrplanausdünnungen aufgrund von Personalengpässen bei der AVG.		
179	701	38310					Zusätzlicher Halt in Stettfeld-Weiher. Für Pendler der Fahrtrichtung von Stettfeld-Weiher in Richtung Heidelberg - Mannheim ist zur morgendlichen HVZ kein gutes Angebot vorhanden. Es besteht die Möglichkeit, um 06:03 Uhr zu fahren oder 06:13 Uhr, dann erst wieder um 07:09 Uhr! Das sind innerhalb der HVZ mehr als 45 min ohne eine Fahrmöglichkeit in Richtung des wichtigen Knotens Mannheim. Hinzu kommt, dass der 38306, also die Verbindung um 06:13 in Richtung Norden, in Heidelberg endet, d.h. in Ri Mannheim ist man gezwungen, umzusteigen. Zwischen 6 und 7 Uhr sollte mindestens ein weiterer Halt in Stettfeld-Weiher ermöglicht werden. Gleiches gilt für den Halt in Ubstadt-Weiher, wobei dort der 38310 hält.	DBInfraGo hat die zusätzlichen Halte aufgrund von Trassenkonflikten abgelehnt.		
180	701	38313	Heidelberg Hbf				Der Zug ist quasi täglich verspätet. Die Abfahrt in Stettfeld-Weiher, veröffentlicht mit 06:20 Uhr, gelingt fast nie. Eine Verspätung bis zu 5 min ist "normal". Oft zählt der Zug jedoch hoch, während man schon am Bahnsteig steht. 10 min oder mehr sind Standard. Bitte eine stabilere Fahrplage prüfen. Es gibt Pendler, die ihre Anschlüsse (Bus in Bruchsal oder Weingarten) verpassen.	Der Zug hat tatsächlich ein auffällig hohe Durchschnittsverspätung, die Ursachen und mögliche Optimierungen werden geprüft.		
181	785		Schwäbisch Hall - Hesselental		Schwäbisch Hal - Hesselental		Von Schwäbisch Hall-Hesselental aus benötigen wir dringend halbstündige Verbindungen von und nach Stuttgart , Heilbronn und Crailsheim. Die MEX - Züge von Stuttgart nach Gaildorf müssen tagsüber bis Crailsheim fahren.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden. Mit der Inbetriebnahme ist für die Relation Stuttgart - Hesselental ein 30-Minuten-Takt vorgesehen, für die anderen Relationen ist ein 30-Minuten-Takt nicht finanziert.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
182	785	88650	Schwäb.Hall-Hessental	22:03	Stuttgart Hbf	23:07	Eintaktung des Zuges 88650 in den "normalen" 60 Minuten-Takt ab Hessental bzw. 30 Minuten-Takt ab Gaildorf. Damit kann die 22:41 Uhr-S3 in Backnang erreicht werden und es fahren mit 88650 und 17570 nicht zwei Züge innerhalb 8 Minuten von Gaildorf nach Stuttgart Hbf. Durch die Früherlegung des 88650 ist dann auch der 30 Minuten-Takt von Fornsbach gen Gaildorf besser, da 17559 in Fornsbach bis '19 auf die Kreuzung von 88650 wartet und dann die normale Wende in Gaildorf Minute '27 auf Minute '32(auf 17570) vollführen kann.	Aufgrund von Zugfolge (Güterzüge) ist derzeit eine andere Fahrlage leider nicht möglich. Wird mit S21 angepasst.		
183	786	IC 61					Ist es nicht möglich den Intercity zwischen Crailsheim und Aalen auch mit Nahverkehrsfahrkarten zu Nutzen? Ich fahre öfters zwischen Blaufelden und Ravensburg mit dem Zug. Da ich dabei das Baden-Württemberg-Ticket bzw. Deutschlandticket nutze, ist die Reisekette in Crailsheim jede 2. Stunde unterbrochen wegen des kurzem Abschnitts im IC. Die Verbindung wäre mit dem IC eine Stunde schneller zu bewältigen, kostet aber deutlich mehr.	Zusätzliche Züge oder Nahverkehrsfreigaben für IC-Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden. Es besteht aber die Möglichkeit, nur für den Abschnitt Aalen - Crailsheim eine Fernverkehrsfahrkarte (ggf. Mit Bahncard-Rabatt) zu erwerben und den Rest der Strecke mit Deutschlandticket oder BW-Ticket zurückzulegen.		
184	785	RE 90					Diese Zugline zwischen Stuttgart und Nürnberg ist immer wieder überbelegt, obwohl fast alle Züge doppelt gefahren werden. Beonders in den S-Bahnbereichen ist es unverständlich, dass der Zug da auch noch hält und deshalb auf kurzen Strecken überbelegt ist. Dies betrifft die Halte in Waiblingen und Winnenden ebnsow, wie die unnötigen Halte in Wicklesgreuth, Heilsbronn und Rosstal. In beiden S-Bahnbereichen bestehen in Backnang bzw. Ansbach schnelle und kurze Übergangszeiten zur S-Bahn. Auch zwischen Backnang und Gaildorf könnte man die meisten Zwischenhalte auslassen, da hier ein Zwischenstundentakt mit dem MEX 19. besteht. Der RE 90 ist der Ersatz für die nicht realisierte IC-Verbindung über Backnang und da es im Zug sehr viele Durchgangreisende gibt, ist eine Reduzierung der Halte dringend nötig.	Der RE90 stellt für die Mittelstädte eine schnelle Verbindung ins Oberzentrum her. Würden die Unterwegshalte entfallen, hätte der RE eine reine Fernverkehrsfunktion - dafür sind die Länder nicht zuständig. Die Kapazitäten wurden inzwischen soweit machbar erhöht. Limitierend sind teilweise die Bahnsteiglängen.		
185	782	RE 4380					Der Zug sollte auch im Takt fahren.	Die Taktabweichung ist dem Schülerverkehr nach Bad Mergentheim mit über 200 Schülern geschuldet		
186	770	RB19640 / MEX19602					Leider gibt es am Wochenende zwischen den beiden oben genannten Zügen zwischen 7:02 Uhr ab und 8:02 Uhr ab Bretten keine direkte Verbindung nach Bruchsal. Dies führt zu unverhältnismässig langen Wartezeiten zu Anschlussverbindungen am Bruchsaler Bahnhof. Deswegen bin ich schon öfters mit dem Auto nach Bruchsal gefahren, was ja nicht wirklich sinnvoll ist. Hier ist aus meiner Sicht ein "Lückenschluss" sinnvoll. Alternativ könnte ich mir auch eine Busverbindung gegen 7:30 Uhr in Bretten vorstellen. Grundsätzlich finde ich das bwegt-Konzept - insbesondere der Schienenverkehr - hervorragend! In den letzten Jahren wurden immer mehr attraktive Verbindungen mit modernen und sehr komfortablen Triezügen geschaffen, so dass ich - vor allem in meiner Freizeit - das Auto immer öfter stehen lasse.	Aufgrund des geringeren Fahrgastaufkommens morgens am Wochenende im Vergleich zu montags bis freitags ist ein Stundentakt ausreichend und ein Halbstundentakt von den Kosten nicht darstellbar. Seit Dezember 2024 gibt es aber am Wochenende um 7:45 ab Bretten eine schnelle RE-Verbindung nach Heidelberg über Bruchsal.		1
187	771	Mex 17c					Weiterführung der Verbindung Stuttgart-Bruchsal bis Heidelberg oder Mannheim. Viele Reisende wollen diese Strecke mit den Nahverkehr absolvieren, aktuell geht dies meist mittels IRE1 und S3/4 über Karlsruhe-Durlach.	Seit Dezember 2024 Direktverbindung Mühlacker - Heidelberg mit Anschluss von Stuttgart (IRE/MEX)		1

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
188	785	RB 80/RB 83					(1) Die Züge dieser Relation müssten m.E. nach in den Stosszeiten (Berufsverkehr morgens/abends plus Schülerverkehr) verlängert werden. Man steht darin wie Thunfisch in einer Dose. Zusätzlich müsste die Fahrradmitnahme in diesen Zeiten untersagt werden. (2) In der Fahrplanperiode bis Dez. 23 führen die Züge in Heilbronn Hbf von Gl. 2. - für Umsteiger aus Stuttgart ideal. Seit dem Fahrplanwechsel fahren die Züge wieder von Gl. 1 in Heilbronn. M.E. nach sollten die Züge von Gl. 2 fahren, was entsprechend der Gleisbelegung auch möglich ist.	Die Kapazitäten werden regelmäßig überprüft und falls möglich angepasst (Fahrzeugverfügbarkeit). In der Hauptverkehrszeit stehen allerdings keine weiteren Fahrzeuge zur Verfügung. Mit der Ankunft auf Gleis 1 haben die Fahrgäste mit Ziel Heilbronn einen stufenlosen Ausstieg. Die Zahl der Umsteiger ist demgegenüber deutlich geringer.		
189	786	19470, 19488					Bitte die Taktabweichungen zwischen Ellwangen und Aalen bereinigen. MEX19470 kommt erst um 12:30 in Aalen an, trotz Abfahrt um 12:11 in Ellwangen, MEX19488 fährt statt Minute 11 mit Minute 13 in Ellwangen ab und kommt entsprechend mit Minute 30 statt 28 in Aalen an.	Diese Abweichung ist Güterzügen geschuldet; das Land bestellt zwar einen Taktverkehr, DB InfraGO hat aber einen Ermessensspielraum von +/- 3 Minuten.		
190	785	17500	Fichtenberg	1:50	Backnang	2:08	Anschlussgewährleistung in Backnang auf die Linie S3 Abfahrt 1:11 Uhr - Wegfall des unnötigen langen Haltes in Fichtenberg	Diese lange Haltedauer in Fichtenberg ist einem Güterzug geschuldet (Kreuzungshalt auf eingleisiger Strecke).		
191	720	4747					Momentan steht das Fahrzeug aus RE 4745 (Karlsruhe 22:09 - 23:06 Offenburg) bereits schon länger in Offenburg, um danach als 4747 um 23:28h nach Villingen abzufahren (Anschlussaufnahme u. a. aus RE7 von Basel). Könnte man in dieser extremen Tagesrandlage nicht die Fahrlage Offenburg-Hausach der RB20 mit dem bereits ausser Takt fahrenden RE2 tauschen (also die RB20 früher fahren lassen, ca. 23:25h) und dabei den RE2 noch etwas länger warten lassen, bis etwa 23:50h, um einen (am Wochenende sogar zwei kurz hintereinander folgende) ICE aufzunehmen? Damit wären lange Wartezeiten vom ICE in den Schwarzwald verkürzt und es wäre bei planmässiger Fahrt des Fernverkehrs ein späterer Anschluss möglich. In Konsequenz könnte auch die vorherige Fahrt von Karlsruhe (4745) um eine halbe Stunde später gelegt werden in der Fahrlage des RE7.	Solange die ICE-Züge am Abend stark verspätet ankommen, ist eine planmäßige Anschlussaufnahme schwierig, die RS1 (früher RB 20) fährt bis Freudenstadt im Stundentakt		
192	665.5						Die kommenden S5 aus Heidelberg in Sinsheim um xx.08 Uhr fahren um xx.17 Uhr wieder zurück und halten auf Gleis 2. Da in den Geraden Stunden der Gleis 1 frei steht, wünsche ich und viele andere sich, dass die S5 zu diesem Zeitpunkt auf Gleis 1 hält, damit man nach Ankunft vom Busbahnhof den Bahnsteig nicht wechseln muss.	wird geprüft		
193	785						Ein 60 Minuten-Takt auf dem RE90 von Nürnberg nach Stuttgart wäre wünschenswert!	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
194	766	86266					Der Zug sollte als Doppeltraktion verkehren, da er seit der Einführung des Deutschlandtickets immer sehr voll ist.	Die hohe Auslastung besteht i.d.R. nur zwischen Mössingen und Tübingen und damit nur auf dem letzten Teil der Fahrt (16 von 101 Minuten)		
195	760	19203			Tübingen Hbf	6:17	Durch die frühere Ankuft wird ein Umstieg zum RB66 (86227) in Tübingen ermöglicht.	wird geprüft		
196	780						Es wäre schön, wenn die Toiletten endlich mal zuverlässig funktionieren würden. Ständig sind diese geschlossen weil defekt, v.a. auf der Strecke Stuttgart - Würzburg.	Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2024 stehen dem Betreiber Arverio zusätzliche Zeitfenster zur Ver- und Entsorgung der Toiletten zur Verfügung, so dass wir ab Anfang 2025 von einer deutlich besseren Toilettenverfügbarkeit beim RE8 ausgehen.		
197	750.1	IRE200					IRE 200 von Wendlingen weiter nach Tübingen verlängern	Aufgrund der Trassenbelegung und dem vorhandenen Angebot nicht möglich.		
198	785						Stündliche RE Verbindung Nürnberg, Stuttgart	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
199	782	45408					Zug sollte in Bad Mergentheim etwas früher abfahren, weil oft der Anschlusszug in Lauda Richtung Würzburg schon weg ist.	im neuen Fahrplankonzept (Baufahrplan) Ende Februar 2025 realisiert		1

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
200	971	allgemeine Linie RB 92/RE 96					Übergang RB 92/RE 96 GoAhead aus Lindau in Wangen auf Bus nach Isny ist grösstenteils nicht erreichbar, da Weg von Gleis 2 zum Bus durch Bahnsteigunterführung nicht ausreicht und Bus nach Isny i.d.R. ohne Abwarten los fährt (obwohl hier m.E. auch gewartet werden könnte). Es kümmert sich keiner um die Anschlussgewährleistung.	Als Regiobuslinie sollte der Anschluss abgewartet werden - wird an Betreiber weitergeleitet		
201	665	RE1					Generelle Verlängerung der Linie RE 1 von Mannheim nach Heidelberg und zurück (bisher einmal täglich)	Die heutige Endstation Mannheim des RE1 resultiert aus der fehlenden Streckenkapazität des Abschnittes Heidelberg - Mannheim. Hier ist schon länger der viergleisige Ausbau geplant, ein Fertigstellungstermin kann aber derzeit nicht angegeben werden. Weitere Informationen unter https://mannheim-heidelberg.deutschebahn.com/		
202							Der Rhein-Neckar-Kreis beantragt, dass seitens des Landes Baden-Württemberg mehr unternommen wird, um die Betriebsqualität (insbesondere weniger Ausfälle sowohl im Fahrbetrieb als auch in den Stellwerken, höhere Pünktlichkeit) zu steigern - vor allem mit Blick auf die Anschlusssituation an Knotenbahnhöfen auf nachgelagerte Busverkehre. Dies ist für die Mobilitätswende von entscheidender Bedeutung.	nachvollziehbar; hierfür gibt es den Aktionsplan Qualität, s. https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/verkehrsministerium-startet-qualitaetsoffensive		
203	665/700						SPNV-Anbindung (Hockenheim-)Schwetzingen-Heidelberg über Neu-Edingen/Friedrichsfeld Der Rhein-Neckar-Kreis beantragt die Ausweitung des umsteigefreien Angebots auf der Schienenrelation (Hockenheim-)Schwetzingen-Heidelberg mit Kopfmachen in Neu-Edingen/Friedrichsfeld (derzeit ein Zugpaar) auf einen ganztägigen Stundentakt, insbesondere werktags.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden. Wird für Zukunftsfahrplan angemeldet	1	
204	757	IRE 50					Zusätzlicher Wagen für diese Verbindung. Der Zug ist gerade morgens (8:04 Uhr, Ulm - Heidenheim) und zu Feierabendzeiten (17:24 Uhr, Heidenheim - Ulm) sehr voll.	Die Zahl der Neigetechnik-Triebwagen ist leider begrenzt, deshalb können Verstärkungen nicht oder nur in begrenztem Umfang vorgenommen werden		
205	760/780	19252, 19257, 19200, 19201					ersatzlose Streichung der Züge 19252, 19257, 19200 und 19201 zwischen Heilbronn und Tübingen	Begründung für den Vorschlag fehlt		
206	665.5						Bessere Anbindung bei Heimspielen von Mannheim Arena und Sinsheim Stadion. Auch wenn die Spiele dort relativ spät zu Ende gehen. Nach 22 Uhr ist das sehr ärgerlich. Vor allem wenn man wie ich nach Karlsruhe muss.	Um 22:37 ab Sinsheim Museum/Arena gibt es eine schnelle Verbindung nach Karlsruhe über Eppingen (Karlsruhe an 23:47); von Mannheim Arena nach Karlsruhe gibt es ab 22:30 noch eine Vielzahl schneller Verbindungen nach Karlsruhe.		
207	S2						Morgens lange s bahnen. Die bahn ist komplett überfüllt	leider zu unspezifisch; von der NVBW werden regelmäßig die Kapazitäten überprüft und soweit nötig und möglich an die Nachfrage angepasst.		
208	786						MEX 13 regelmässig im Halbstundentakt über Ellwangen bis nach Crailsheim (und Gegenrichtung. Nicht nur aber vor allem auch die bevorstehende Landesgartenschau in Ellwangen braucht diese engmaschigen Verbindungen.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden. Für die Landesgartenschau in Ellwangen wird aktuell geprüft, welches zusätzliche Angebot realisiert werden kann.		
209	989	X	X	X	X	X	Aalen - Donauwörth -(München) braucht mehr als nur RB - sehr lange Fahrzeiten machen die Strecke für die Fahrziele Augsburg/München unattraktiv. Mindestens einige RE oder IRE wünschenswert.	Wird als Anregung für den Zukunftsfahrplan weitergegeben	1	
210	780	MEX 12/18					Hallo liebes bwegt-Team, ich arbeite in Ludwigsburg und fahre regelmässig mit dem Regio von Besigheim. Wünschenswert wäre ein Zugverbindung anstatt im circa halben Stunden mindestens im 20 Minuten-Takt (auch gerne bis Hbf Stuttgart) anzubieten. Morgens ist der Zug zwischen 6:50 und 8:17 sehr voll. Ausserdem hat man nicht so lange Wartezeiten, wenn man nicht flexibel von der Arbeit wekommt. Vielen Dank für ihre Bemühungen.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
211	750	RE 5					Zug sollte an allen Haltestellen mit ZOB halten. Somit auch Süssen. Zusätzlich zum MEX 16. Denn nicht jeder möchte im Bummelzug nach Stuttgart fahren müssen...	Regionalexpress hat definierte Halte, Süssen erfüllt die Bedingungen nicht		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
212	721						Ist es möglich ohne Umsteigen die Strecke Offenburg-Freudenstadt/Freudenstadt-Offenburg wieder zu bedienen? Der aktuelle Fahrgastzug aus Richtung Hornberg ist zudem mit deutlich weniger Fahrgästen besetzt d.h. alle Fahrgäste aus dem vollen Zug aus Richtung Freudenstadt müssen in den fast leeren Zug in Richtung Offenburg wechseln.	wurde zum 15.12.2024 umgesetzt		1
213	727	S1			Hugstetten	9:07	Es ist allgemein immer wahnsinnig knapp mit dem Umstieg auf den Bus Linie 7212 in die March. Die planmäßigen 4 Minuten sind selten ausreichend, um vom Gleis zum Bus zu kommen. Hat die Bahn 2 Minuten Verspätung, schafft man es gar nicht mehr	wurde an den RVF zur Abstimmung weitergegeben		
214	725						An Sonn- und Feiertagen auch einen "fliegenden Münstertäler" am Nachmittag, um dem Ausflugsverkehr eine umsteigefreie Rückreise nach Freiburg zu bieten, da der Umstieg in Bad Krozingen oft nicht klappt.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
215	780	RE8 (19056)	Lauda	7:40	Würzburg Hbf	8:10	Der RE8 von Stuttgart nach Würzburg hat in Würzburg in der Regel nur 8 Minuten Übergang zu den ICE Zügen Richtung Hamburg. Bei leichter Verspätung oder aber bei körperlicher Beeinträchtigung ist der Bahnsteigwechsel kaum machbar. Daher fahre ich z.B. immer einen Zug früher und habe mehr als eine Stunden Aufenthalt in Würzburg. 15min bis 20min Übergang sollte angestrebt werden.	Komplexe Fahrplankonstruktion mit vielen Zwangspunkten verhindert frühere Ankunft, insbesondere im Zulauf auf Würzburg der RE80 Würzburg Ansbach - Augsburg - München, der wenige Minuten früher ankommt.		
216	760	Fast ALLE MEX	Reutlingen	12:05	Tübingen	12:15	Kapazitäten reichen oft nicht aus. Bitte bringt die Doppelstockwagen mit DB Regio zurück. Das war zuverlässiger als die SWEG.	Die Kapazitäten bei MEX12 und MEX18 wurden insbesondere am Wochenende erhöht		1
217	702						Die Züge auf der Strecke Emmendingen - Freiburg sind zu den Pendler-Zeiten zwischen 6:30 - 8:00 und 16:00 - 17:30 jeden einzelnen Werktag so überfüllt, dass man eng zusammengequetscht stehen muss. Oft passt man sogar wegen Überfüllung nicht mehr in den Zug. Ich pendle täglich und im Schnitt kommt der 6:57er Zug ab Emmendingen vielleicht in 5 Fällen von 20 pünktlich. Die restlichen 15 Mal fällt der Zug ersatzlos aus oder kommt zu spät. Für Pendler ist dieser Zustand der Überfüllung und Unpünktlichkeit wirklich sehr ungut. Ich kenne viele, die deswegen doch aufs Auto läumsteigen. Es braucht also mehr Waggons oder Züge zu Pendler-Zeiten.	Leider ist die Fahrzeugverfügbarkeit bei den RE7-Zügen im Rheintal nicht zufriedenstellen, so dass häufig weniger als die bestellte Kapazität zur Verfügung steht. Das Land bestellt hier zumeist Doppeltraktionen, die aber leider oft nur mit halber Kapazität gefahren werden. Das Verkehrsministerium und die NVBW stehen im stetigen Austausch mit DB Regio, um die Fahrzeugverfügbarkeit zu verbessern.		
218	763	RB 63	Bad Urach	25 statt 37 (Beispiel: 07:25 statt aktuell 07:37)			Die Ermstalbahn muss wieder so fahren, dass in Metzingen ein Anschluss nach Stuttgart möglich ist (aktuelle Wartezeit ca. 25 Minuten). Auch sollte sie wieder bis nach Herrenberg durchfahren (aktueller Aufenthalt in Reutlingen 20 Minuten).	Aktuell ist die Infrastruktur in Metzingen noch nicht im Endzustand, so dass die Züge der Ermstalbahn nach einem abweichenden Fahrplan unterwegs sind, so dass die Anschlüsse Richtung Stuttgart nicht optimal sind. Nach der Fertigstellung des Bahnsteigs und der Einführung eines neuen Fahrplankonzeptes sollten die Anschlüsse wieder besser sein.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
219	763	RB63			Metzingen	9:40	Generell ist ein guter Anschluss in Metzingen in Richtung Stuttgart wünschenswert (Zeit oben ist nur ein Beispiel). Aktuell wartet man i.d.R. mind. 20 Min. auf einen Zug nach Stuttgart. Die Gesamtfahrtzeit ist damit mind. 15 Min. höher als vor der Elektrifizierung der Ermstalbahn. Hinzu kommen die vielen Ausfälle & Verspätungen. Ich frage mich, ob es nicht sogar sinnvoller wäre, wenn die Ermstalbahn nur zwischen Urach und Metzingen pendeln würde. Hier hat man zahlreiche Anschlüsse in Richtung Reutlingen/Tübingen und Stuttgart, die man dann optimal timen könnte. Die Ermstalbahn müsste dann nicht mehr in Metzingen auf den Gleisen der MEX/IRE-Züge fahren, was durch deren Verspätungen vermutlich auch wieder zu Problemen führt.	Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 erfolgte eine Trennung des Betriebs in Tübingen, um die Pünktlichkeit zu erhöhen.		
220	790.11	MEX18					Mein Vorschlag ist eine regelmässige Verbindung (beispielsweise einmal stündlich) mit einem der Mex-Züge von Kornwestheim nach Esslingen über die Schusterstrecke, wie es ausserplanmässig ab und an gefahren wird. Dabei eben nach Ludwigsburg einen zusätzlichen Halt in Kornwestheim einführen und dafür aber keine Halte in Stuttgart Hbf und Bad Cannstatt. Das Gleiche natürlich auch in die andere Fahrtrichtung.	Im Rahmen der Reaktivierung der Schusterbahn für den Personenverkehr werden solche Konzepte (als S-Bahn) geprüft. Aufgabenträger hierfür ist der Verband Region Stuttgart.		
221	751	IRE3 / RE5					Halt aller Züge der Linie IRE3 auch in Meckenbeuren, analog zum RE5. So kann ein noch attraktiverer Pendler und Urlaubsverkehr für das Umland über den Bahnhof in Meckenbeuren laufen. Insbesondere da hier ausreichend Parkplätze für P&R zur Verfügung stehen. Die Fahrplanpuffer bis Ravensburg sollten einen solchen Zwischenhalt ermöglichen. So wären auch wieder mehr ICE's sowie die Agilis Bahn ab Meckenbeuren über Ulm erreichbar	Die jetzigen RE3-Züge haben zwar normalerweise einen Fahrplanpuffer, der allerdings im Herbst bei glatten Schienen (Herbstlaub) benötigt wird, da dann die Höchstgeschwindigkeit der Züge herabgesetzt ist. Deshalb ist ein systematischer Halt in Meckenbeuren derzeit nicht möglich		
222	770	IRE19671	Karlsruhe hbf	5:35	Stuttgart Hbf	6:30	Das der RE2 in Richtung Offenburg besser auf die Buslinie 222 in Rastatt angepasst wird, momentan habe ich da eine knappe Stunde Aufenthalt.	Busverkehr, Weiterleitung an KVV/LRA Rastatt		
223	727						Ich fände es toll, wenn die SBahn von Freiburg zum Bodensee durchfahren würde	S-Bahnen mit Halt auf allen Stationen sind über zu lange Strecken wenig sinnvoll.		
224							- neue IRE. -Linie von Mannheim HBF nach Ulm HBF über Hockenheim, Vaihingen an der Enz mit den Coradia Stream HC von Alstom -> Grund neue und schnelle Möglichkeit als Direktverbindung von Metropo l Rhein Neckar nach Stuttgart mit den Nachverkehrsticket - Verlängerung der RE 7 nach Mannheim HBF über Graben- Neudorf - Murgtäl Radexpress (RE40) am Sonntagen und Feiertagen in 2 Stundentakt zwischen Freudenstadt HBF und Mannheim HBF oder eine mögliche Verlängerung nach Ludwigshafen HBF - Neue RE - Linie von Mannheim HBF nach Würzburg HBF -> Grund: neue und schnelle Möglichkeit als Direktverbindung von Metropol Rhein-Neckar und Oberfranken - Übername aller Talent 3 der ÖBB, 3 davon sind aktuell (Stand: 31.01.24) 3 Fahrzeuge auf der Linie 10a/b, und passend praktisch vorgesehen. auch auf andere möglichen Linien.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
225	760	ME12/18					Ich Pendle Täglich zwischen Ludwigsburg und Reutlingen ich würde es mal begrüßen Wenn die Fshrzeuge Grundsätzlich mit mindestens Zwei Wagenteilen Verkehren würden bin mal gespannt wann es die SWEG endlich schafft den Fuhrpark komplett bereitzustellen	Leider sind aufgrund von Unfällen und fehlenden Ersatzteilen nicht alle Fahrzeuge im Einsatz		
226	701	73	Heidelberg	07:19 Uhr	Heidelberg- Rohrbach	07:22Uhr	Anfang Januar 2024 fuhr der RE73 um 7.19Uhr in Heidelberg Hbf ab und hielt um 7.22Uhr in Kirchheim/Rohrbach, der Zug ist hoch frequentiert. Viele Pendler:innen haben den Zusatzhalt genutzt, bitte dauerhaft einführen. - Zudem fahren die S-Bahn und der RE von Karlsruhe Hbf nach Heidelberg Hbf sehr knapp nacheinander, oftmals 17 und 21 nach, danach muss wieder mind.30Minuten auf den nächsten Zug gewartet werden. Kann dies von den Zeiten weiter auseinander gezogen werden? Können Züge in Karlsruhe-Durlach grundsätzlich näher an der Treppe halten? Man muss wenn man vorne einsteigt, wo der Zug wesentlich leerer ist, den ganzen Bahnsteig entlang laufen, um zur Treppe=Ausgang zu gelangen, in Verbindung mit geringen Verspätungen verpasst man so den geplanten Anschluss an die Stadtbahn regelmässig.	In Karlsruhe-Durlach gibt es einen Kombibahnsteig mit unterschiedlichen Bahnsteighöhen, so dass an einem Abschnitt Stadtbahnen mit 55cm Fußbodenhöhe und an einem anderen Abschnitt S-Bahnen und Re-Züge mit 76cm Fußbodenhöhe halten können und jeweils ein barrierefreier Einstieg möglich ist. Deshalb ist ein Halt an einem anderen Standort nicht möglich. Der RE 73 kann nicht in St. Ilgen/Sandhausen halten, da sonst die Anschlüsse in Karlsruhe, Bruchsal und Heidelberg verloren gehen. Während der Riedbahnsperrrung wurde der Halt zur Entlastung der S-Bahn vorübergehend eingerichtet, da in dieser Zeit die RB 68 aufgefallen war.		
227	770	IRE 1					Zu den Berufsverkehrszeiten wäre es sehr hilfreich wenn der IRE 1 im Bereich Stuttgart Zuffenhausen bzw. Stuttgart Feuerbach halten würde. In diesem Bereich sind mit Bosch, Siemens, Porsche usw. mehrere grosse Firmen angesiedelt die auch für Pendler aus Karlsruhe oder Pforzheim das Ziel sind. Da der IRE 1 beispielsweise sogar direkt durch Feuerbach Bahnhof durchfährt, ist es sehr ärgerlich dann weiter nach Stuttgart Hauptbahnhof zu fahren um mit der S-Bahn wieder nach Feuerbach zu kommen. Das kostet oft mindestens 30 min, die durch einen direkten Halt in Feuerbach für viele Pendler eingespart werden könnte.	mangels Streckenkaapazität ist ein Halt dort nicht möglich		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
228	702	17008					Die Abfahrtszeit finde ich optimal, genauso die Fahrtroute. Leider ist der Zug jeden morgen komplett überfüllt und oftmals kann man als Fahrgast gar nicht mehr einsteigen. Das ist sehr ärgerlich, denn dieser Zug ist einer der wenigen, der kaum Zwischenhalte bis nach Emmendingen hat. Für Menschen die in Emmendingen arbeiten, ist dieser Zug essentiell. Leider kann man aber oft nicht einsteigen da er einfach mit Schülern überfüllt ist und in Freiburg steigen 90% der Menschen aus. Ab Freiburg bleibt ein fast leerer Zug zurück. Das ist doppelt ärgerlich. Stellen Sie sich vor, Sie müssen dringend diesen Zug erwischen weil er die schnellste Verbindung zu ihren Arbeitsort ist und Sie können wieder mal nicht einsteigen dabei wird der Zug ab der nächsten Haltestelle fast komplett leer sein! Der der vorherige Zug um 7:04 ist auch oft überfüllt allerdings ist dieser für mich persönlich auch zu früh, da ich aus einem umliegenden Dorf komme und sogar erstmal mit dem Fahrrad zum Bahnhof nach Schallstadt fahren muss und ich weiss dass ich nicht die einzige bin die jeden Morgen so zum Bahnhof fährt. Der Zug um 7:30 Uhr brauch schon ganze 42 Minuten bis Emmendingen. Der 7:20 Uhr Zug nur 17min nach Emmendingen. Würde ich den 7:30 Uhr Zug nehmen, komme ich zu spät zur Arbeit. Mein Vorschlag wäre, dass der 7:30 Uhr Zug weniger Zwischenhalte erhält und somit eine kürzere Fahrzeit nach Emmendingen sowie mehr Wagen. Der 7:30 Uhr Zug wäre eine Alternative zum 7:20 Uhr Zug Richtung Emmendingen. Ich hatte eine Zeit lang das Deutschland Ticket und war recht zufrieden doch dann wurden die Züge immer voller, die Verspätungen immer mehr und dann habe ich mein Abo gekündigt und bin wieder auf das Auto umgestiegen. Früher bin ich sehr gerne waren gefahren und habe es richtig genossen im Zug zu sitzen. Die überfüllten Züge und das Risiko zu spät oder überhaupt nicht auf der Arbeit anzukommen kann ich mir nicht leisten. Anfangs war ich so froh, dass es einen Zug gibt der nur 17 Minuten Fahrzeit nach Emmendingen hat zu einer Uhrzeit die für mich ideal ist. Aber nachdem ich überhaupt nicht mehr einsteigen konnte ist die Bahn für mich einfach gestorben. Wenn sich hier etwas ändert würde ich tatsächlich wieder auf die Fahrt mit dem Zug umsteigen.	Leider ist die Fahrzeugverfügbarkeit bei den RE7-Zügen im Rheintal nicht zufriedenstellen, so dass häufig weniger als die bestellte Kapazität zur Verfügung steht. Das Land bestellt hier zumeist Doppeltraktionen, die aber leider oft nur mit halber Kapazität gefahren werden. Das Verkehrsministerium und die NVBW stehen im stetigen Austausch mit DB Regio, um die Fahrzeugverfügbarkeit zu verbessern. Darüber hinaus verhindert der fehlende viergleisige Ausbau der Rheintalbahn ein dichteres Fahrplanangebot.		
229	780	RE8					MEX12/MEX18 verkehrt zwischen Stuttgart und Heilbronn häufig nur mit einem Triebwagen - anstatt mit 2 Triebwagen, teils auch nur mit einem kurzen â€žDreiteilerâ€œ-â€œ- Zur Entlastung der Kapazitäten vom MEX12/MEX18 und Erhöhung des Fahrgastkomforts bzw. der Fahrgastzufriedenheit wäre ein zusätzlicher Halt des RE8 in der Stadt Lauffen am Neckar in beide Richtungen empfehlenswert. Fahrplankapazitäten müssten ggf. durch frühere Abfahrten oder Kürze Stopps in Bad Friedrichshall / Heilbronn / Bietigheim-Bissingen oder Ludwigsburg / Stuttgart möglich sein.	Leider stehen nicht immer alle bestellten Kapazitäten zur Verfügung.		
230	770						Es wäre eine deutliche Verbesserung für die Residenzbahn den MEX 17a Zwischentakt (Karlsruhe)-Pforzheim->Bietigheim grundsätzlich alle 2h nach Karlsruhe zu verlängern als Ergänzendes Nahverkehrsangebot, da zu dieser Stunde immer der Intercity nach Karlsruhe bzw. von Karlsruhe verkehrt.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
231	731	RB31					Zug hält in Radolfzell immer auf Gleis 1. Wir müssen dann weiter nach Singen somit auf Gleis 5 früher auf Gleis 4 Meist kommt die RB 31 verspätet in Radolfzell an früher mussten wir dann auf 4 aussteigen.. die Sbb6 hat immer auf uns gewartet wenn er uns gesehen hat.. genauso mittags.. Ankunft auf Gleis 5 mit SBB, dann rennen auf Gleis 1.. weil auch oft verspätet	wurde teilweise verbessert		1
232	710.8						Mittags um ca 11.10 Uhr fährt in Gernsbach Bf ein Leerzug in Richtung Forbach (Schwarzwald), da bis 12.00 Uhr kein weiterer Zug in diese Richtung fährt, wäre es gut, dieses Loch wenigstens ein wenig zu schliessen.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden. Der Fahrplan im Murgtal wird in Zukunft neu geordnet.		
233	780		Bad friedrichshall	11.45 uhr	Bad friedrichshall	12.00 Uhr		leider zu unspezifisch. Welcher Zug, welche Richtung?		
234	710.8	15942					Da dieser Zug schon seit Jahren immer stark ausgelastet ist (vor allem zwischen Gaggenau Bf und Forbach(Schwarzwald)), schlage ich vor, einen Zug mit grösseren Kapazitäten zu verwenden.	Der Zug 15942, Gaggenau ab 13:21, ist nicht übermäßig ausgelastet		
235	780	RE 19087					Da die letzte Verbindung von Würzburg nach Osterburken um 21.37 Uhr ist, wäre es toll, wenn es noch später eine Verbindung gäbe. Die späteren Verbindungen enden alle in Lauda. Da wäre eine Verlängerung nach Osterburken wünschenswert - vor allen Dingen am Wochenende.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
236	780	19062					Generell wäre es schön, wenn die S41 (Stadtbahn Heilbronn) Anschluss auf den RE 8 in Richtung Würzburg und umgekehrt in Bad Friedrichshall Hbf hätte. Momentan ist es so, dass der RE 8 um 10 Minuten verpasst wird und eine Wartezeit von mindestens 50 Minuten entsteht. In umgekehrter Richtung wird die S 41 um 12 Minuten verpasst, sodass auch hier eine Wartezeit von mindestens 48 Minuten entsteht. (Beim Umweg über Mosbach (Baden)-Osterburken entsteht auch eine Wartezeit von mindestens 45 Minuten).	Wird als Anregung für den Zukunftsfahrplan weitergegeben	1	
237	786						Derzeit kommt es durch Trassenkonflikte und Verspätungen von vorausfahrenden Zügen häufig dazu, dass der MEX 13 Stuttgart - Aalen - Ellwangen - Crailsheim von Stuttgart kommend Verspätung aufbaut. Dadurch werden dann in vielen Fällen Anschlüsse (Busse) in Ellwangen verpasst, und es muss bis zu einer Stunde auf die nächste Busverbindung gewartet werden, da die Busse auf die voraussichtliche Ankunft der Züge angepasst sind. Zusätzlich werden in Crailsheim die Anschlüsse an die Züge Richtung Nürnberg verpasst, und es muss 2 Stunden gewartet werden. Mein Vorschlag ist daher, dass die bisherige stündliche Verbindung des MEX 13 Stuttgart - Ellwangen sowie die 2 stündliche Verbindung Stuttgart - Crailsheim in Zukunft in Aalen getrennt wird, in Aalen also ein zusätzlicher Umstieg nötig wird. Dadurch könnte man garantieren, dass die Anschlüsse in Ellwangen sowie Crailsheim in Zukunft immer erreicht werden. Für Durchgehende Fahrgäste zwischen Crailsheim - Ellwangen und Stuttgart gibt es ab Ende 2025 den IRE 6, daher würde sich für diese Personen keine Nachteile ergeben.	Im Zug 19475, Stuttgart ab 16:20, Aalen ab 17:28, sind über 30 "Sitzenbleiber", die schon vor Aalen im Zug waren und zu Zielen hinter Aalen weiterfahren wollen. Allerdings ist die Zahl der Einsteiger in Aalen mehr als doppelt so stark. Bei einem getrennten Fahren mit Anschlussverlust dürften mehr Fahrgäste betroffen sein (Fahrzeitverlängerung 1 h) als die wenigen Minuten Fahrzeitverlängerung für alle. Mit der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 fährt der MEX13 nur noch bis Aalen, es ist dann ein Umstieg notwendig.		
238	650						Umsteigefreier Halbstundentakt von Heidelberg Richtung Bergstrasse via Ladenburg, Weinheim	Umsteigefreie Halbstundentakte sowohl von Mannheim als auch von Heidelberg würden entweder 4 Züge pro Stunde oder systematische Flügelungen erfordern, das ist jeweils aufwändig bzw. kapazitiv nicht darstellbar. Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
239	701	S31/32			Karlsruhe-Durlach Richtung KA Hbf	xx:03/23 statt xx:07/26	Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2022 sind die Anschlüsse in KA-Durlach von Weingarten Richtung KA-Innenstadt und umgekehrt sehr schlecht, da die Abfahrt des potentiellen Anschlusszuges zur selben Zeit ist/um 1min abweicht. (Ankunft S31/32 in KA-Durlach aktuell xx:07/26, Abfahrt S5 Richtung KA-Innenstadt xx:06, xx:16, xx:26, xx:36...) (nachmittags: Ankunft S5 EILZUG in KA-Durlach xx:48, Abfahrt S31/32 Richtung Bruchsal xx:48, nächste Fahrtmöglichkeit 33-37min später mit S3; insbesondere problematisch, da 15:30 Schulschluss für viele Schüler, sowie Vorlesungsende für viele Studenten am KIT ist) (abends: Ankunft S5 xx:32, Ankunft STR1 (Auer Strasse) xx:34, Ankunft STR2 xx:49 (Auer Strasse), Abfahrt S31/32 xx:48) Anschlussprobleme mit der Fahrt um xx:48 könnten auch durch einen zusätzlichen Halt der S3 mit Abfahrt um xx:00 gelöst werden. Gegenargumente, die ich dafür gehört habe, war aber immer fehlende Streckenkapazität. Weiterhin würde durch die vorgeschlagenen Änderungen das 35min-Loch reduziert werden.	Mit Abfahrt in Weingarten (Baden) um 7:33 erreicht man Durlach um 7:40; um 7:46 fährt S5 auf Gleis 12. Entsprechend um 7:07 ab Weingarten. In der Gegenrichtung am Nachmittag gibt es ebenfalls mindestens 2 schnelle Verbindungen pro Stunde. Die Strecke ist leider stark ausgelastet, so dass weitere Unterwegshalte bei der S3 zur vollen Stunde ab Durlach nicht möglich sind. Die zeitliche Verteilung der Halte wird zukünftig verbessert werden.		
240	732, 731	74400-74469; ab 17751	Radolfzell				Anschlüsse der Schwarzwaldbahn nach Stockach auch am Wochenende gewährleisten. Bis dato 1 Stunde warte Zeit in Richtung Stockach. Abfahrzeiten Richtung Stockach mit denen in Richtung Friedrichshafen tauschen. Also S61 Abfahrt Minute 47 und RB 31 Abfahrt Minute 51 hier hat man einen besserer Anschluss an RB 31 nach Friedrichshafen.	Zielkonflikt		
241	760,763						Umsteigezeiten Wendlingen - Metzingen - Bad Urach in Metzingen sind ausbaufähig. Grob 40 Min Wartezeit zwischen den Zügen ist nicht gerade attraktiv.	Seit Fahrplanwechsel 15.12.2024 beträgt die Umsteigezeit in Metzingen 4 Minuten (zuvor 11 Minuten)		1
242	770						Nachtverkehr auf allen MEX Linien auch wochentags anbieten, wenigstens je eine Fahrt mit Ankunft in Stuttgart gegen 4 Uhr. Wäre gut für arbeitende Bevölkerung. Wochenends ist der Nachtverkehr ja eher für spezielle Klienten...	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
243	740						Warum gibt es keine direkte Verbindung von Stuttgart nach Radolfzell bzw Konstanz. Generell gibt es keine direkte Verbindung zum Bodensee, obwohl dieser ja nicht ganz unbekannt ist.	Wird als Anregung für den Zukunftsfahrplan weitergegeben. An Sonn- und Feiertagen existiert im Sommerhalbjahr eine solche Direktverbindung als Freizeitexpress.	1	
244	727						Schnellverbindung mit Halt in den Ober-/Mittelzentren, z.B. 1 bis 2 mal/Tag je Fahrtrichtung (Villingen-Donaueschingen-Neustadt-Freiburg). Derzeit ist die Fahrt Villingen -Freiburg rund 1/3 schneller mit KFZ (für die rund 60 km benötigt die S 10 rund 35 Minuten länger als der KFZ-Verkehr!)	Wird als Anregung für den Zukunftsfahrplan weitergegeben	1	

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
245	718/721	R-Bahn RB 20 87384	Offenburg	17:20 Uhr			Fahrstrecke von Schiltach nach Oberkirch mittlerweile sehr umständlich. Mit RB 20 87384, 2 x Umsteigen, 13 Min. Aufenthalt in Offenburg Wieso fahren die Züge nicht mehr wie früher von Freudenstadt bis Bad Peterstal? Am Morgen ist es kein Problem von Oberkirch nach Schiltach zu kommen (Reisezeit 1:09 bzw. 1:05 h), Nachmittag ist die Reisezeit jedoch nicht mehr zumutbar (1:43 h). Ab Hausach fahren die Züge bis Bad Peterstal durch, jedoch auch mit einem Aufenthalt von 13 Min. in Offenburg R-Bahn RB 20 87382 Über besserer Verbindungen zwischen Schiltach und Oberkirch würde ich mich freuen.	Seit dem 15.12.2024 fahren die Züge von Schiltach wieder bis Offenburg durch, damit besteht ab Schiltach um 16:29 (Schiltach Mitte 16:25) eine Verbindung nach Oberkirch mit Fahrzeit 1h 14 Min (Umstieg in Offenburg). Durch das neue Fahrplankonzept im Renchtal, das die Anschlüsse in Appenweier Richtung Karlsruhe optimiert hat, entsteht in Offenburg außerhalb der Hauptverkehrszeit eine längere Umsteigezeit.		1
246	731	alle			Radolfzell	schon zur min 39	Wichtig wäre das der Umstieg vom Seehas aus Singen nach Friedrichshafen wieder besser klappt. Wenn der IC aus Stuttgart Verspätung hat bekommt der Seehas ab Engen meistens dann die Verspätung noch drauf. Jetzt muss man auch von Gleis 6 auf Gleis 1 in Radolfzell immer rennen. Mal hat man Glück und mal Pech. Ist ja auch nicht das wahre dann wenn man in Radolfzell 60min warten muss.	wurde teilweise verbessert		1
247	710.8						Zur Fahrplanstabilisierung Auslassen wenig frequentierter Bedarfshaltestellen (z.B. Rastatt Beinle) auf der RB41, ggf. auch nur ausserhalb der HVZ. Als Grundangebot verkehrt weiterhin die S8, deren Fahrzeuge fahrdynamisch bedingt kleine Verspätungen besser aufholen können. In dem Zusammenhang auch infrastrukturseitig prüfen, ob eine Geschwindigkeitserhöhung auf geraden Abschnitten (Kuppenheim-Rastatt) mit vertretbarem Aufwand realisierbar ist, evtl. beim geplanten Ausbau? -Vormittags scheint eine 1440-Leerfahrt von Karlsruhe nach Forbach zu verkehren, um dort als RB41 einzusetzen. Eine Freigabe für Fahrgäste wäre "nice to have", ggf. auch nur als Sprinter -mehr Fünfteiler auf der RB41, zumindest auf Umläufen bei denen keine RE-Kreuzung in Forbach stattfindet, wodurch der lange Bahnsteig zur Verfügung steht. In ungeraden Stunden (RE-Kreuzung) könnte die RB41 regulär in Langenbrand wenden, dann entweder Zusatzhalt RE in Langenbrand oder Fahrgäste nach/von Forbach steigen bereits in Weisenbach von RB in RE um. Der entfallene Halt in Gausbach dürfte aufgrund der Nähe zu Forbach zu verkraften sein.	Die Anzahl der 5Teiler ist begrenzt. Rastatt Beinle hat zwar wenig Ein- und Aussteiger, aber wird doch bei fast jedem Halt genutzt.	1	
248	710.8	S8 / RB 41			Rastatt	11 Uhr 15	Die S8 (Murgtalbahn) sollte früher in Rastatt ankommen um Anschlussmöglichkeit zum RE2 (Schwarzwaldbahn) herzustellen. Zudem wäre ein durchgehender Halbstundentakt auf der Murgtalbahn (zumindest im Abschnitt Forbach - Rastatt) wünschenswert. Vielleicht ist es auch möglich, morgens einen Zug eine halbe Stunde früher fahren zu lassen. 05 Uhr 40 in Karlsruhe Hbf anzukommen ist für viele Berufstätige zu spät.	Das Anschlussproblem in Rastatt ist bekannt. Aufgrund der weitgehend eingleisigen Murgtalbahn mit dichtem Verkehr sind Verschiebungen leider nicht ohne größere Nachteile an anderer Stelle machbar. Für den Zukunftsfahrplan wird der Anschluss jedoch als Anregung weitergegeben.	1	
249	710.41	ALLE					Dringend erforderliche Taktverdichtung im Berufsverkehr. Kinderwagen und Rollstühle werden zu oft im Regen stehen gelassen.	Bei konkreten Überbelegungen erfolgt die Prüfung einer Kapazitätsverstärkung		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
250	710.4	ALLE					Mit der Einführung des RE45 Heilbronn-Karlsruhe wurde die S4 im Stadtgebiet Heilbronn auf einen Halbstundentakt reduziert. Viele Fahrgäste sind deshalb wieder auf das Auto umgestiegen. Eine Strassenbahn in einer Grossstadt im Halbstundentakt ist wohl kaum Zeitgemäss. Eine Verdichtung im Kerngebiet z.B. zwischen Eppingen und Eschenau auf 15 Min ist dringend geboten.	Für den Takt in der Innenstadt Heilbronn liegt die Zuständigkeit bei der Stadt Heilbronn		
251	710.4	85316					Der Zug ist zu Schulzeiten immer so überfüllt, dass ein Zu-/Ausstieg am Finanzamt ausgeschlossen ist. Pendler weichen inzwischen trotz bestehendem Abo auf das Auto aus. Hier muss ein Verstärkungszug direkt vor oder nach dem betroffenen Zug fahren um die Schülermassen zu bewältigen. 488 Sitz und Stehplätze sind zu wenig. Die Heilbronner Schulen sind nicht bereit ihren Unterrichtsbeginn so zu staffeln, dass die Schüler auf andere Bahnen ausweichen können. Einen Brand in solch einem überfüllten Zug möchte ich mir nicht vorstellen.	wird geprüft. Es verkehrt bereits ca. 15 Minuten vorher und 10 Minuten später (aus Öhringen) eine Stadtbahn.		
252	726	88320, 88324, 88328, 88332, 88336, 88340, 88348, 88356, 88360, 88364, 88368, 88372,					Sofern kein Güterzug die Trasse blockiert, den Halt in Gundelfingen realisieren. Die jeweils nächsten Personenzüge fahren in Freiburg erst ab, wenn die S2 planmässig schon ins Elztal abgebogen ist.	Die Strecke ist als "Überlasteter Schienenweg" ausgewiesen, so dass zusätzliche Kapazitätsverbräuche im Personenverkehr durch Zusatzhalte nur sehr begrenzt möglich sind. Es wird jährlich geprüft, ob weitere Halte eingelegt werden können. Aber auch für Halte in Zähringen und Herdern gibt es entsprechende Forderungen. Vor einer Realisierung der neuen Güterzugumfahrung Freiburg lassen sich nicht alle Wünsche nach weiteren Halten realisieren.		
253	726						Wann immer möglich die ausgelassenen Halte in Gundelfingen wieder andienen. Ggf. könnte man stattdessen den Halt in Freiburg Zähringen oder Freiburg Herdern auslassen, da diese Halte auch gut über den Freiburger Stadtbverkehr angebunden sind.	Die Strecke ist als "Überlasteter Schienenweg" ausgewiesen, so dass zusätzliche Kapazitätsverbräuche im Personenverkehr durch Zusatzhalte nur sehr begrenzt möglich sind. Es wird jährlich geprüft, ob weitere Halte eingelegt werden können. Aber auch für Halte in Zähringen und Herdern gibt es entsprechende Forderungen. Vor einer Realisierung der neuen Güterzugumfahrung Freiburg lassen sich nicht alle Wünsche nach weiteren Halten realisieren.		
254	726	88313					Sofern kein Güterzug die Trasse belegt, den Halt in Gundelfingen realisieren. Der nächste Personenzug ist erst um 6:39 Uhr der RB27.	Die Strecke ist als "Überlasteter Schienenweg" ausgewiesen, so dass zusätzliche Kapazitätsverbräuche im Personenverkehr durch Zusatzhalte nur sehr begrenzt möglich sind. Es wird jährlich geprüft, ob weitere Halte eingelegt werden können. Aber auch für Halte in Zähringen und Herdern gibt es entsprechende Forderungen. Vor einer Realisierung der neuen Güterzugumfahrung Freiburg lassen sich nicht alle Wünsche nach weiteren Halten realisieren.		
255	730	IRE3	Waldshut		Basel		Zug steht sinnlos 5 Minuten rum. Verpasst dadurch in Bad Säckingen den Bus nach Schopfheim und in Basel den ICE. Überhaupt ist der IRE Fahrplan seit der Änderung vor einigen Jahren insgesamt Mist. 55 Minuten Umsteigen zur Schwarzwaldbahn in Singen. 5 Minuten Planhalt in Waldshut, dann zusätzlich Warten auf den Gegenzug aus Singen. In Basel verpasst man den IRE3 regelmässig, weil ICE zu spät kommt und IRE so fährt, dass er später sinnlos in Waldshut steht (s.o.).	Die planmässige Aufenthaltszeit in Waldshut dient der Fahrplanstabilisierung, um möglichst pünktlich in den nachfolgenden eingleisigen Abschnitt einfahren zu können. Die Fahrpländerung erfolgte ebenfalls zur Betriebsstabilisierung unter Inkaufnahme von Anschlussbrüchen.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
256	710.4	RE45, S4					Warten der S4 in Richtung Öhringen Cappel (fährt in Schwaigern los) auf den RE45 in Richtung Heilbronn Hbf, damit man von Karlsruhe auskommend nach Leingarten kommt, ohne eine halbe Stunde auf die nächste S4 warten zu müssen. Halt des RE45 in Leingarten Halt des SEV in jedem Ort nur an einem Bahnhof, so dass nicht zusätzlich noch mehr Zeit benötigt wird, weil er häufig verspätet ist. Bei Umstiegen zwischen SEV und S-Bahn/RE gegenseitiges Warten auf die/den jeweilig zu ersetzende/n Bahn/Bus. Bessere Kommunikation, welche Bahn z.B. bei starker Verspätung (so dass theoretisch schon die nächste kommen sollte) als erstes fährt, sowie bei Störungen und eventuellem Einsatz von SEV.	Nach Fertigstellung des zweigleisigen Abschnitts bei Leingarten wird der RE45 in Leingarten halten.		
257	S4, S5						Hallo, 1) Die Linie S4 endet leider aus beiden Richtungen kurz vor Eppingen, was eine der grössten Städte auf der Strecke ist. Die Strecke wird im laufenden Jahr teilweise zweigleisig ausgebaut. Es wäre gut wenn in Zuge dessen zumindest eine Linie aus einer Richtung verlängert werden würde (es handelt sich nur um jeweils 3 Stationen von Flehingen/Schwaigern West, wo, die Züge aktuell oft enden, das würde bis zu 40.000 Menschen zugute kommen) 2) Auf der S5 Eppingen - Heidelberg fährt aktuell leider nur eine Bahn stündlich, was erstmal kein Problem ist. Jedoch steht diese teilweise 20min am Sinsheimer Hbf. Hier wäre es gut wenn diese Wartezeit wegfällt. Ansonsten wollte ich auch ein Lob dalassen dass wir Fahrgäste uns beteiligen können und auch für das stetige Verbessern des Nahverkehrs (z.B. der Karlsruher U-Bahntunnel)	Aufgrund der Eingleisigkeit der Strecke und fehlender Kreuzungsbahnhöfe einerseits und der Anschlussbeziehungen andererseits kommt es leider zu diesen Zwangsaufenthalten. Die Strecke Sinsheim - Eppingen wird in 2025 für eine höhere Streckengeschwindigkeit umgebaut. Danach kann vsl. ein neuer Fahrplan mit weniger Stand- und Umsteigezeit umgesetzt werden. Danke für das Lob.		
258	780	MEX18					Trennung der Linie MEX18 ab Heilbronn nach Osterburken. Zügen enden oft vorzeitig zwischen Heilbronn und Osterburken. Fahrplan zwischen Heilbronn und Stuttgart wäre stabiler. Zusätzlich müsste man nicht in Heilbronn an-/abkuppeln. Spart evtl. Personal - Ab Heilbronn nach Stuttgart könnte somit grundsätzlich mit 2 Triebwagen gefahren werden - Reduzierung der übervollen Züge. Die Osterburkener, Möckmühler etc. hätten mit der Linientrennung eine bessere Anbindung Richtung Heilbronn und ggf. Stuttgart.	Wird mit Inbetriebnahme S21 umgesetzt.	1	
259	780	19220					fährt nur Mo-Fr // am Wochenende fährt er nicht - Vorschlag - Schliessung Taktücke an Samstagen und Sonntagen (u.a. ideal für Tagesausflügler), denn in Heilbronn besteht dann guter Anschluss Richtung Crailsheim und Heidelberg/Mannheim.	Der Halbstundentakt im MEX-Verkehr beginnt am Wochenende etwas später.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
260	665.3-4	S 3 (38327)	Mannheim Hbf	ab 07:26, falls nötig 07:25			Durch eine frühere Abfahrt (und demnach kürzere Haltezeit) in Mannheim Hbf kann ein zusätzlicher Halt der S 3 in Mannheim ARENA/Maimarkt (an 07:30, ab 07:31) und in Mannheim-Seckenheim (an 07:33, ab 07:33) realisiert werden. Ab Mannheim-Friedrichsfeld Süd wieder in normaler Fahrplanlage. Hierdurch wird die sehr grosse und vor allem in der morgendlichen HVZ inakzeptable Fahrplanlücke in bspw. MA-Seckenheim geschlossen. Aktuell Ri. Heidelberg: S 38325 ab 07:13, dann erst S 38111 ab 07:44. Zusätzliche Fahrplankonflikte oder Kapazitätsengpässe (auch durch den RE 10a nach Heilbronn ab 07:35) entstehen hierdurch nicht, da: zum vorherigen Zug S 5/51 nach Sinsheim/Aglasterhausen herrschen 7 Minuten Abstand (Mannheim Hbf ab 07:19) und dieser verkehrt ohne Halt bis Heidelberg Hbf die S 38325 einen gleichen "Engpass" hat (die S 5/51 fährt der S 38325 hinterher)	wird geprüft		
261	740			16:24			Es wäre gut wenn diese Strecke zum Teil wieder von der SBB gefahren wird. Das man eine Alternative hat wenn DB streikt	Streiks können vom Land als Aufgabenträger nicht beeinflusst werden, hier sind die Tarifvertragsparteien gefordert, im Interesse der Fahrgäste ohne Streiks zu Tarifrösungen zu gelangen.		
262	774			15:23		17:10	Bei dieser Verbindung muss man in Tübingen umsteigen auf einen anderen Zug der dann von Tübingen nach Horb fährt Da hier viel Zeit auf der Strecke bleibt und oft der Anschluss verpasst wird wäre es sinnvoll dass der Zug der von Stuttgart bis Tübingen fährt nicht in Tübingen endet sondern bis Horb durchfährt. Der Zug der Morgens von Horb nach Stuttgart über Tübingen fährt auch ohne Umsteigen bis Stuttgart durch.	MEX19323 um 15:23 ab Stuttgart fährt mit einem Elektrotriebzug, während morgens der Zug aus einem Diesellokomotiv besteht. Aufgrund der fehlenden Elektrifizierung der Strecke Tübingen - Horb kann der Zug um 15:23 ab Stuttgart nicht bis Horb durchfahren. Die Elektrifizierung der Strecke ist im Rahmen der Regionalstadtbahn geplant.		
263	700	S9					Züge der S9 von Mo-Fr von Karlsruhe nach Mannheim um 17.24 müssen dringend jeweils dreiteilige Züge sein. Doppeltraktion reicht nicht aus.	auf Basis der Fahrgastzählung Forderung nicht belegt, Belegung bis Graben-Neudorf ca. 200, ab G-N ca. 140.		
264	700						Verlängerung des IRE 1 aus Stuttgart kommend von Karlsruhe nach Mannheim, mit Halt nur in Graben Neudorf, Waghäusel, Hockenheim, Schwetzingen. Bei dem Vorschlag wäre auch eine Direktverbindung Mannheim/Rhein Neckar -Stuttgart im Nahverkehr gesichert.	Aufgrund fehlender Trassenkapazitäten ist eine zusätzliche Verbindung Mannheim - Karlsruhe über Graben-Neudorf nicht möglich. Das Angebot auf dieser Strecke wird allerdings in Zukunft neu geordnet.	1	
265	770, 780						Ich wäre schon total dankbar, wenn ein MEX Richtung Stuttgart vielleicht 3x am Tag in Kornwestheim hält.	Die MEX-Züge halten innerhalb des S-Bahn-Netzes nur an den großen Bahnhöfen, wie z.B. Ludwigsburg. Dort bestehen kurze Umsteigezeiten zur S-Bahn nach Kornwestheim		
266	730, 731, 751, 980						Überlegungen, zwei Zugpaare täglich mit VT 612 in Doppeltaktion von Basel über Bodensee - Lindau-Reutin nach Kempten und zurück durchzubinden (morgens und abends), Vorteil: attraktive Fahrzeiten ohne Umstieg, jede Strecke fahren z.T. VT 612	unterschiedliche Zuständigkeiten, Lindau-Reutin betrieblich schwierig		
267	730, 720, 755						RE 3208 (Ulm-Donaueschingen) wird nach der Ankunft in Donaueschingen als Leerfahrt nach Singen überführt (Zuführung VT 612 an den Hochrhein), Abfahrt des IRE um 12:45 Uhr in Singen RE 3221 (Donaueschingen-Ulm): VT 612 kommt als Leerfahrt aus Singen (Werkstattzuführung VT 612) Überlegungen bitte, beide Zugfahrten als Regelverbindung anzubieten	Lerfahrten sind deutlich günstiger und werden vom Land nicht bestellt. Daher kein Freikauf. Verkehrlich zudem nicht erforderlich.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
268	730						Zugtakt ab Singen bitte stündlich überdenken: - zur Minute 32 Abfahrt IC Richtung Zürich - zur Minute 36 S-Bahn nach Schaffhausen - zur Minute 45 IRE Richtung Basel unpünktlicher IC (sehr häufig) bringt nachfolgenden Zügen Verspätung ein Tipp: evtl. IRE vor RB fahren lassen (Nebeneffekt: IC kann mit 8 min Verspätung in Singen fahren, ohne Auswirkungen auf IRE zu haben)	Mit der Elektrifizierung der Hochrheinbahn wird es ein modifiziertes Fahrplankonzept geben	1	
269	730						Versuche, aus ökologischen und ökonomischen Gründen Leerfahrten bitte vermeiden (in den Radzeiten häufig Leerfahrten von bzw. nach Waldshut). Auch der mittägliche Schülerzug aus Waldshut nach Erzingen fährt als Leerzug zurück, Überlegungen bitte, diesen vlt. in der HVZ als Verstärkerfahrt zwischen Erzingen und Waldshut zu nutzen	wird geprüft		
270	730	RB 17290					RB bereits ab Erzingen fahren lassen, Passagiere aus SBB 87984 in Erzingen aufnehmen und mit zwei Halten in Lauchringen (West) nach Basel durchbinden, zudem am Freitag und Samstag eine spätere Reisekette des IC aus Stuttgart (Umstieg um 22:45 Uhr in Schaffhausen und dann um 23:08 Uhr in Erzingen). Möglichkeit, Fahrzeug aus RB 17283 (Ankunft um 22:08 Uhr in Erzingen) zu nehmen, welches Freitag und Samstag je als Leerfahrt nach Waldshut zurückfährt (Lokführer und Fahrzeug sind eh in Erzingen)	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
271	730	IRE 3054					IRE 3054 in der Ferienzeit: zusätzlicher Halt um 13:20 Uhr in Lauchringen, dort in der Ferienzeit keine Zugkreuzung, somit IRE über Gleis 1 mit Halt in Lauchringen führen, Pufferzeit vorhanden	keine Extrahalte nur in den Ferien		
272	730						Ermöglichung des Umstieges in Waldshut aus der RB aus Stühlingen in RB Richtung Basel (aktuell z.B. um 12:47 Uhr Ankunft aus RB aus Stühlingen auf Gleis 2, aber Abfahrt RB nach Basel um 12:46 Uhr). Verlegung der RBs auf Minute 50, bahnteiggleicher Umstieg, trotzdem im folgender genügend Wendezeit der RBs in Basel (statt 15 min dann 11 min)	Wird im Zielzustand der reaktivierten Wutachtalbahn hergestellt.		
273	730	IRE 3042					IRE 3042 sollte gemäss Fahrplan um 07:28 Uhr in Waldshut ankommen und um 07:31 Uhr weiterfahren, aufgrund grosser Fahrgastwechsel von Schülern und Pendler in Waldshut häufig mit plus 5-10 min, Abfahrt zur Minute 31 unrealistisch, aus täglicher Erfahrung schafft es die VT 612, mit 6 min Verspätung in Waldshut abzufahren und trotzdem auf die Minute in Bad Säckingen pünktlich zu sein	bis auf Montag und Freitag hohe Ankunfts-pünktlichkeit in Basel Bad, trotz Verspätung in Waldshut von im Schnitt 4 Minuten. Kein Verspätungsaufbau in Waldshut erkennbar.		
274	730	RB 17246	Erzingen	7:00	Lauchringen	7:08	mehr Zeit in Lauchringen für den Fahrgastwechsel (Schülerzug, Zug regelmässig sehr voll und längere Haltzeiten am Bf als im Fahrplan)	Fahrzeiten wurden vom Infrastrukturbetreiber so vorgegeben und daher nicht umgesetzt. Auftrag bleibt für Folgejahre bestehen.		
275	730	IRE 3040	Waldshut	6:30			IRE kommt um 06:24 Uhr in Waldshut an, steht dort 8 Minuten in Waldshut, mit zwei Minuten früherer Abfahrt wird ICE um 07:14 Uhr in Basel erreicht	Taktminute 32 und Taktankunft 11; Takt-ICE in Basel Minute 21 wird erreicht; Problem der Busanschlüsse bei Fahrt außerhalb Taktlage		
276	730	RB 33900 auf RB 17238					Durchbindung der RB 339000 aus Stühlingen als RB 17238 in Waldshut Richtung Basel (statt Umstieg innerhalb von 5 Minuten), nächster RB-Zug Richtung Stühlingen kommt ja auch aus Basel	Durchbindung wurde bei 30 Min späterer Fahrplage umgesetzt		1
277	730	RB 17230					RB schon ab Lauchringen, damit Pendler zur Frühschicht pünktlich im Grossraum Basel sein können	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
278	730	RB 17287 oder RB 17289					Durchbindung der RB bis Lauchringen (alternativ Erzingen oder Stühlingen)	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
279	730						RB-Züge zwischen Waldshut und Lauchringen, Prüfung eines weiteren Zugpaares um 19:36 Uhr ab Waldshut (bzw. Tausch eines Zugpaares mit geringer Auslastung), Pendler kommen so abends besser nach Hause	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
280	730						S64 von Erzingen nach Schaffhausen auf S62: kein Umstieg in Schaffhausen möglich, in beiden Richtungen, S-Bahnen verpassen sich in Schaffhausen um wenige Minuten	Grundsatzproblem der unterschiedlichen Interessen der Aufgabenträger (Binnenverkehr CH, Durchgangsverkehr D)		
281	730	IRE 3045	Basel	06:31 Uhr			Durch frühere Abfahrt in Waldshut weiterer Halt des IRE in Lauchringen West möglich (um 07:35 Uhr etwa)	im Rahmen der Elektrifizierung der Hochrheinbahn sind weitere Halte in Lauchringen geplant; aus Gründen der Betriebsstabilität (Zugkreuzung Waldshut) können derzeit keine weiteren Halte realisiert werden.		
282	730	RB 17231 und in Wende RB 17242	Waldshut	6:36	Lauchringen	6:43	Führere Fahrt der RB 17231 von Waldshut nach Lauchringen, damit nach der Kurzwende die RB 17242 zwei Minuten früher in Waldshut ist, um eine Zugkreuzung mit RB 17233 in Waldshut pünktlicher zu machen Hintergrund: zwischen 06:30 Uhr und 08:00 Uhr sind im Abschnitt Waldshut - Lauchringen sehr viele Züge unterwegs, Kreuzungen in Waldshut und Lauchringen sehr knapp bemessen, sehr verspätungsanfällig, keine Flexibilität möglich bei Störungen	Durch eine geänderte Betriebsabwicklung insbes. mit dem Wutachtal-Zug sollte sich das Konstrukt inzwischen entspannt haben.		
283	730	3043	Basel und somit Waldshut	05:32 bzw. 06:25 Uhr			Zwei Minuten frühere Abfahrt des 3043 in Basel Bad und Waldshut (neu 06:25 Uhr), um einen weiteren Halt in Lauchringen West zu ermöglichen (etwa um 06:35 Uhr). Zugkreuzung in Waldshut weiter möglich, da der Gegen-IRE zur Minute 24 in Waldshut eintrifft.	im Rahmen der Elektrifizierung der Hochrheinbahn sind weitere Halte in Lauchringen geplant; aus Gründen der Betriebsstabilität können derzeit keine weiteren Halte realisiert werden.		
284	720/718	SWE87388					es wäre schön, wenn dieser Zug wie früher (als er noch von Freudenstadt Hbf nach Bad Griesbach) durchfuhr, wieder etwas später fahren könnte. Die lange Wartezeit in Offenburg von derzeit 13 min ist für Pendler nicht attraktiv und machen einen Umstieg aufs Auto schmackhaft. Gerade jetzt wo (wie Sie mir damals als Grund mitteilten, Stuttgart 21 ja keine Rolle mehr spielen dürfte, da der Zug ja in Hornberg startet).	Zielkonflikt zw. Anbindung Renchtal Richtung Karlsruhe und Durchbindungen zur Schwarzwaldbahn; Kompromiss Standzeit in Offenburg		
285	718/720	SWE87357		07.01 Uhr			es wäre schön, wenn dieser Zug wie früher bis Hausach durchfahren würde, da der Anschluss an den RE 4713 in Offenburg oft verpasst wird und ich als Pendler zu spät an meine Arbeitsstelle komme.	inzw. weniger Großverspätungen bei dem Zug, so dass Anschluss inzw. besser funktionieren sollte		
286	766		Balingen Württ	Egal	Stuttgart	Egal	Den Zug endlich mal entlasten. Der Zug ist bereits in Balingen so voll, dass mab 1h und 20 min in einen äusserst überfüllten Zug sein muss, wo sogar manche Passagiere schlicht nicht mehr hineingelangen. Mein Wunsch: Pakt in den Ire6a mehr Wagen als 2 ran. Ausserdem: Die Busslinie 330 von Rosenfeld nach Bickelsberg. Freitags habe ich nicht mehr die Möglichkeit nach 21 Uhr nach Hause zu gelangen. Denn alle Busse sind Rufbusse die bereits in Geislingen den letzten Einlass haben. Lieber würde ich auf die 00:00 Uhr fahrt von Balingen verzichten, aber noch eine Fahrt auf die 22 Uhr nach Hause haben. Diese Verbindung würden mehr Menschen nutzen und ich müsste Freitags nicht bei Wind und Wetter nach Hause laufen	Die Zahl der Neigetechnik-Fahrzeuge für den RE6 ist leider begrenzt. Infrastrukturbedingt (Bahnsteiglängen) ist die maximale Zuglänge des RE 6 2 Triebzüge der BR 612. Die Frage zum Busverkehr wird an das LRA Zollernalb weitergeleitet		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
287	Tübingen - Mosbach- Neckarelz	MEX12 / MEX19238	Stuttgart Hbf				Der MEX12 steht abends zu lange in Stuttgart Hbf mit 11 Minuten. Häufig, nahezu täglich bekommt er anschliessend dann keine Ausfahrt, statt dessen noch mal 5 oder sogar 10 Minuten extra Haltezeit. Somit ergeben sich beinahe täglich 15 bis 20 Minuten Halt in Stuttgart. Wenn der oder viele MEXe sowieso reglmässig, fast schon planmässig 5 Minuten Extrahaltezeit bekommen, würde es genügen im Fahrplan 5 Minuten Haltezeit vorzusehen.	Zugfolgeproblem des überlasteten Knotens Stuttgart		
288	780, 760	MEX18 MEX19301	Stuttgart	6:46			Der MEX18 steht morgens viel zu lange in Stuttgart Hbf mit 14 Minuten, somit fast eine Viertelstunde. Häufig, nahezu täglich bekommt er anschliessend dann keine Ausfahrt, statt dessen noch mal 5 oder sogar 10 Minuten extra Haltezeit. Somit ergeben sich beinahe täglich 20 bis 25 Minuten Halt in Stuttgart. Wenn der oder viele MEXe sowieso reglmässig, fast schon planmässig 5 Minuten Extrahaltezeit bekommen, würde es genügen im Fahrplan 5 Minuten Haltezeit vorzusehen.	Die planmäßige Wartezeit von 14 Minuten soll den Abbau von entstandenden Verspätungen ermöglichen. Tatsächlich ergeben sich aufgrund hoher Streckenauslastung und verspäteten Fernzügen weitere Zugfolgeverspätungen bei der Abfahrt.		
289	665.1	RE10a	Eberbach	6:15	Heilbronn	6:50	RE10a in beide Richtungen im Neckartal stündlich verkehren lassen. Durchgängige Verbindungen ohne Umsteigen im Neckartal schaffen. Ohne Umsteigen ist die Strecke Eberbach - Heilbronn mit dem RE in 38 min zu schaffen. Leider muss mann in beide Fahrtrichtungen häufig mindestens 1 mal häufig auch 2 mal umsteigen mit Fahrzeiten von 60 -98 Minuten bzw. 1 - 1,5 Stunden. Zum Teil mit zu kurzen Umstiegszeiten von 4 Minuten und zum Teil mit sehr langen 45 Minuten. Vielleicht sogar noch mit dem riesigen Umweg über Osterburken. Zur Erinnerung mit dem PKW fährt man die Strecke in 45 Minuten, von Tür zu Tür. Beim Zug kommen die Wegzeiten von und zum Bahnhof dazu. Insbesondere im Berufs- und Schülerverkehr ist eine bessere Taktung im Neckartal auch verbundübergreifend (VRN HNV VVS) sehr wünschenswert.	Wird als Anregung für den Zukunftsfahrplan weitergegeben	1	
290	740	IC 484					Zusätzlicher Halt in Eutingen im Gäu. Sonst ist eine Weiterfahrt in Richtung Freudenstadt nur mit 1h Wartezeit in Horb mit dem Bus ab Horb möglich. Bei anderen Zügen dieser Linie, z.B. dem IC 184, ist zwar der Anschluss in Horb an den Bus von Horb nach Freudenstadt sehr gut. Diese Züge (z.B. der IC 184) halten allerdings nicht in Engen. Dadurch ist die Verbindung zwischen Engen und Freudenstadt Hbf aktuell extrem schlecht. Durch einen zusätzlichen Halt des 484 in Eutingen im Gäu könnte man mit dem Zug 85666 der Linie 740 von Eutingen im Gäu um 18:09 Uhr nach Freudenstadt Hbf fahren.	Die IC-Züge auf der Gäubahn werden von DB Fernverkehr betrieben und auch der Fahrplan wird von DB Fernverkehr erstellt. Allerdings: IC 484 hat in Horb Anschluss an Buslinie 31 nach FDS, Fahrzeit 1:46 h. Per Bahn mit fiktivem Halt in Eutingen läge die Fahrzeit bei 1:59 (bis Hbf; bis Stadtbahnhof sogar 2:14h). D.h. Umstieg in Horb in den Bus ist immer schneller. Halt Eutingen nicht notwendig. Halt ist betrieblich auch nicht möglich, da sonst ICE-Anschluss in Stuttgart verloren geht (deshalb hält der Zug ja auch nicht in S-Vaihingen.		
291	740	17682 (RE 14b)	Freudenstadt Hbf	20:00 Uhr			Von Karlsruhe Hbf kommend mit dem RE 40, Zugnummer 15812, Kursbuchstrecke 710.7-8, Karlsruhe Hbf ab 18:10 Uhr, Freudenstadt Hbf an 19:37 Uhr. Für eine Weiterfahrt nach Schopfloch (bei Freudenstadt) beträgt die Wartezeit auf den angegebenen Zug 17682 (RE 14b) aktuell ganze 38 Minuten. Durch eine frühere Abfahrt des 17682 (RE 14b) könnte die Wartezeit in Freudenstadt auf 23 Minuten verkürzt werden. Der Anschluss für den von Offenburg kommenden Zug 88601 (SWE RB20), Kursbuchstrecke 721, mit Ankunft in Freudenstadt Hbf um 19:56 Uhr würde erhalten bleiben, da dieser Zug i.d.R. pünktlich ist. Der Zug, der für 17682 (RE 14b) verwendet wird, kommt bereits um 19:45 Uhr in Freudenstadt Hbf an, würde also bereits um 20:00 Uhr zur Abfahrt bereitstehen.	Die Züge von Freudenstadt Hbf nach Stuttgart/Bondorf fahren stündlich im Takt zur Minute 13/15 und stellen in Freudenstadt Hbf sowie in Eutingen, Bondorf und Stuttgart jeweils Anschlüsse her. Eine Verschiebung dieser Taktlagen kommt deshalb nicht in Frage. Nachvollziehbar ist hingegen der Wunsch, dass die schnellen Züge von Karlsruhe her in Freudenstadt Hbf die weiteren Anschlüsse vermitteln. Da diese schnellen Züge aber nicht im täglichen Stundentakt unterwegs sind, können die Anschlüsse derzeit nicht darauf ausgerichtet werden.	1	

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
292	720, 731, 732						Ich habe den dringenden Vorschlag, dass die Züge in Radolfzell zur Minute 47 nach Friedrichshafen (RB 61) auf Gleis drei statt Gleis eins verkehren und dafür die RB 62 nach Stockach auf Gleis eins statt drei. (wie das bis Dezember 2023 so war!!) Begründung: Seehas aus Konstanz kommt zur Minute .44 auf Gleis 5 an, RB 31 nach FN fährt zur Minute .47 auf Gleis 1 (!) ab, das nur mit einem weiten Weg durch die Unterführung erreicht werden kann. S 61 nach Stockach fährt erst zur Minute .51 auf Gleis 4 (bahnsteigggleich) ab. Für den bahnsteiggleichenÜbergang hat der Kunde 7 Minuten Zeit, für den Spurt von Gleis 5 nach Gleis 1 nur 3 Minuten. Da spielen sich jede Stunde ärgerliche Szenen ab. Es war der Grund für dieseÄnderung?	wurde teilweise verbessert		1
293	665.1	19280	Mosbach - Neckarelz	12:29	Mannheim Hbf	13:46	Wäre es möglich, das der RE 10 a der durch Mosbach fährt, stündlich statt zweistündig hält?	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
294	676	12028 und 38187					Der RE 12028 sollte Mo-Fr nicht mehr (um 16:09) in Ka-Knielingen halten, da dieser RE fast nie die Kurzwende in Karlsruhe Hbf pünktlich schafft, und durch den Halt in Knielingen dann so spät in Wörth ankommt, dass der Anschluss nach Lauterbourg-Strasbourg verpasst wird. Der Halt in Knielingen wird bereits um 15:55h durch die S52 bedient, ergänzend könnte bei Bedarf auch die nachfolgende S3 (Zug 38187) in Knielingen halten, der Zeitverlust wäre dank E-Traktion deutlich geringer als beim dieselgetriebenen RE 12028.	der RE hat in Knielingen lt. Statistik nur 2,6 Ein- und 1,2 Aussteiger (Karlsruhe Hbf 134,8 Einsteiger). Insofern wäre das eine Möglichkeit, die Ankunftsprüktlichkeit zu erhöhen. Leider habe ich keinen Zugriff auf die P-Werte für diesen Zug.		
295	700	S9					Zur Entspannung der (für Aufzugnutzer) zu knappen, oft verpassten Anschlüsse aus der S33 von Gernersheim sollten alle stündlichen S9 erst zur Minute `16 (statt bisher Minute `14) in Graben-Neudorf abfahren. Der aktuelle S9-Fahrplan hat 3min Zeitreserve bis Karlsruhe (vergleiche Gegenrichtung), insofern müsste sich die Ankunft dort nicht ändern.	Einzelne Züge fahren inzwischen zur Minute 15 ab. Das Angebot auf der Strecke Karlsruhe - Mannheim wird in den nächsten Jahren neu geordnet. Dann werden auch bessere Anschlüsse zwischen S9 und S33 in Graben Neudorf hergestellt.		
296	753	RB 53 und RE 96					RB 53 wird umgestellt auf 30 Minuten-Takt. Aulendorf ab ca. Minute 15/45 Kisslegg ab ca. Minute 15/45 Begründung: Mit der Umsteigezeit von 3 Minuten von RE 96 auf RB 53 funktioniert diese Verbindung zwar bahnsteigggleich, aber ca. 100 m Fussweg von RE 96 zu RB 53 nicht zuverlässig. RE 96 kommt oft 10-15 Minuten verspätet aus München an. Es reichen 2-3 Minuten Verspätung und RB 53 in Kisslegg ist weg. So würde ausreichende Umsteigezeit bestehen und in Aulendorf die RE zur Minute 30 nach Ulm/Ravensburge erreicht.	Die Problematik der Anschlüsse ist leider bekannt. Die eingeschränkten Kreuzungsmöglichkeiten auf der Strecke limitierten den Fahrplan sehr stark. Aufgrund der vorliegenden Infrastruktur sind Fahrplananpassungen nur sehr erschwert möglich. Der aktuell bestehende Fahrplan ist unter Berücksichtigung aller Reiseketten und Umsteigebeziehungen (auch in Aulendorf) die beste Variante.		
297	770	RE 17b					gerne würde ich Ihnen vorschlagen, den RE 17b zwischen Bruchsal und Mühlacker stündlich fahren zu lassen. Aktuell ist die Verbindung ab Stuttgart nach Bruchsal eher suboptimal, denn zur ungeraden Stunde fahren die ICE der München-Karlsruhe Relation. Um eine halbe Stunde versetzt fährt der IRE 1 mit Umstieg in Mühlacker in den RE 17b. So ist für mich als Pendler auf dieser Strecke leider nicht das volle Potenzial ausgenutzt. Deswegen würde ich mich über einen Stundentakt in beide Richtungen des RE 17b freuen.	Seit Fahrplanwechsel neue Zeitlage		1

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
298	766	RB66	Tübingen	5:00	Mössingen	5:00	weitere Zugverbindung nachts nach 23:30 Uhr ab Tübingen und wochenends um 4 oder 5 Uhr. Ausweitung des Halbstundentakts am Wochenende und Abends. von Tübingen nach Mössingen/Hechingen. Anschlüsse von der RB66 zu den MEX nach Stuttgart ist meist sehr knapp oder nicht möglich. Können diesbezüglich Änderungen vorgenommen werden, bevor die Regionalstadtbahn in 10 Jahren gebaut ist?	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
299	753						zweistündliche Durchbindung der Züge Sigmaringen - Aulendorf und Aulendorf - Kisslegg	dies erfordert jeweils eine Querung des Bahnhofs Aulendorf und würde eine zusätzliche Bahnsteigkante erfordern, die dort nicht zur Verfügung steht.		
300	753						Auf der Strecke Aulendorf - Kisslegg sollten Neigetechnikzüge eingesetzt werden. Der dadurch erzielte Fahrzeitgewinn könnte eine stündliche Bedienung von Wolfegg ermöglichen.	Die Höchstgeschwindigkeit der Strecke ist auf 100 km/h begrenzt, die Höchstgeschwindigkeit der eingesetzten Züge ist nicht das Problem.		
301	751						RE 5: zusätzlicher Halt in Erbach	Erbach wird mit den Linien RS2 und RS21 im Halbstundentakt bedient, ein Halt des RE5 iost nicht vorgesehen		
302	751						am späten Abend Verlängerung der Regionalbahnen Friedrichshafen - Kressbronn von / bis Lindau	wurde zum Dezember 2024 weitgehend umgesetzt		
303	702	4710					> Anschluss aus 17156. Früher(TM) wurde die Vor-Takt-Abfahrt durch eine ebenso Vor-Takt-Ankunft aus Freiburg kompensiert, seit Sommer 2020 besteht jedoch eine Taktücke in der Umsteigeverbindung RB26->RE2. Es ist für den externen Laien nicht ersichtlich, warum der 4710 ausserhalb seiner eigentlichen Taktlage fahren muss. Alle potenziellen Anschlusszüge in Achern, Baden-Baden oder Karlsruhe fahren zu ihrer regulären Takt-Abfahrtsminute und würden bei einer späteren Ankunft ebenso erreicht. Der Trassenkonflikt mit 85562 liesse sich sicherlich lösen, z. B. durch Fahrt via Durmersheim oderÜberholung in Rastatt.	Die Neuordnung im Sinne des Vorschlages sollte eigentlich bereits 2025 angegangen werden, wird wegen der verspäteten Fertigstellung des Rastatter Tunnels aber noch verschoben.		
304	753						Ich bitte um Einrichtung einer zusätzlichen zweistündlichen Verbindung Kisslegg - Wolfegg (und zurück). Damit könnte der touristisch bedeutende Ort Wolfegg zusammen mit der RB Aulendorf - Kisslegg stündlich bedient werden.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
305	752						Ich schlage vor, den Betriebsbahnhof Rossberg für den Personenverkehr zu reaktivieren. Bei der Verbindung Aulendorf - Bad Wurzach (und zurück) findet zwar ein Halt der Züge statt, aber nur zum Fahrtrichtungswechsel. Dieser Halt könnte meines Erachtens ohne Fahrzeitverlängerung für den Personenverkehr geöffnet werden. Ein Bahnsteig ist noch vorhanden und dank der bereits bestehenden Bushaltestelle könnten attraktive Umsteigemöglichkeiten, z. B. zum Wallfahrtsort Bergatreute, geschaffen werden.	nur sehr begrenztes Potential, Bahnsteig nicht mehr zur Nutzung zugelassen.		
306	702						Platzangebot RB26/27 am Wochenende: Der zum Sommer 2020 ausgeweitete Wochenendfahrplan wird so gut angenommen, dass es in den einzeln fahrenden Mireos mitunter unangenehm kuschelig zugeht und gelegentlich Reisende am Bahnsteig zurückgelassen werden. Eine Erhöhung der Kapazitäten ist meiner Meinung nach dringend geboten, mindestens saisonal in den Sommermonaten und bei SC-Heimspielen. Von der Anzahl der Fahrzeuge her sollte dies problemlos realisierbar sein, ggf. unter Einsatz von am Wochenende überzähligen Desiros oder der in Offenburg campierenden SWB-Garnitur. Es müssten selbst sonntags nirgendwo einzelne Mireos fahren.	Kapazitäten wurden überprüft und soweit möglich angepasst		1

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
307	751	IRE3 (4824)	Kressbronn	immer			Der IRE3 hält unverständlicherweise nicht in der grösseren Gemeinde Kressbronn, aber in der Nachbargemeinde Nonnenhorn, welche nur sehr wenige Menschen betrifft. Dies erschwert die Anbindung Kressbronns enorm und ist angesichts des hohen Fahrgastaufkommens in Kressbronn unverständlich. Fahrgäste müssen nach Nonnenhorn oder Langenargen fahren und dort sehr lange auf einen anderen Regionalzug auf der gleichen Strecke warten, welcher dann in Kressbronn hält.	Der RE3 hält abwechselnd in Kressbronn und Nonnenhorn; da die Strecke nicht zweigleisig ausgebaut wurde, werden Kreuzungshalte benötigt. Da die Bahnhöfe nicht "ideal" für den Fahrplan liegen, wird dies durch wechselseitige Halte ausgeglichen. Zukünftig mit S21 ist geplant, die vier Halte stündlich zu bedienen.		
308	676	S3 der S-Bahn Rhein Neckar					Die neue S3 Verlängerung Germersheim-Karlsruhe über Wörth am Rhein hat mir gefallen. Die S3 kommt dann aus Richtung Wörth um X—:50 Uhr in Karlsruhe an. Ich finde es sinnvoll, mit den Fahrten ab xx:56 Uhr ab Karlsruhe in Richtung Mannheim zu verbinden. Das gleiche dann bitte auch in der Gegenrichtung wo die S3 von Mannheim um xx:00 Uhr und in Richtung Wörth um xx:10 Uhr weiterfährt. So müssen viele Fahrgäste nicht mehr in Karlsruhe umsteigen (z.B. Pendler zwischen Wiesloch-Walldorf und Wörth am Rhein) und dafür wird auch kein Personal und Fahrzeuge nötig sein. Wenn möglich, dann bitte noch den Zug in Karlsruhe-Knielingen halten lassen.	Aus Kapazitätsgründen müssen die Züge am Pfälzer Bahnhof (Gleis 101, 102) ankommen. Das Gleis 1 ist schon vom RE von/nach Neustadt belegt. Die beschriebene Verlängerung bzw. Durchbindung der S3 in Karlsruhe ist problematisch, da insbesondere im Störfall die beiden Strecken dann betrieblich miteinander verbunden sind und kein Puffer zur Verspätungsreduktion vorhanden ist.		
309	780	RE8/MEX12					Erhöhung der Regelmässigkeit des Expresszugs. Insbesondere in der Taktung, die zwar auf die Stunde gesehen bei 3 Zügen liegt, aber in der Taktung zwischen den Zügen nur bedingt sinnvoll ist. So sind die 3 Züge zwischen 10 und 15 Minuten getaktet, aber im Wechsel zur vollen Stunde bei 30 Minuten. Das verzögert insbesondere beim Fernverkehr die Umstiegszeiten enorm.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
310	751	RB93	Friedrichshafen	15:45			Ich pendele zwischen Lindau und Friedrichshafen. Die beiden Züge RB und IRE verkehren zu nah beieinander. Eine 30min Taktung wäre sinnvoll. Generell ist für mich 6:17 zu fahren zu früh. Die Züge zwischen 7Uhr und 8:30Uhr sind in der Regel mit Schülern überfüllt. Grundsätzlich fehlt zwischen 15 und 16Uhr eine Nahverkehrsverbindung durch den ICE die mich abhält regelmässig zu pendeln. Ich muss 16:30 meinen Sohn in Lindau abholen. Das ist derzeit einfach nicht möglich. Entweder der ICE wird in den Bodo aufgenommen (funktioniert in Vorarlberg doch auch) oder es gibt zwischendrin noch Verbindungen. Ich kann nicht nahezu 2h vorher Feierabend machen um den 15Uhr Zug zu erwischen. Ein zweigleisiger Ausbau der Strecke ist zwingend nötig um das Verkehrsproblem auf der B31 nachhaltig zu lösen. Anschliessend ein Betrieb mit Strassenbahnen (Siehe Chemnitzer Modell). Zusätzlich könnte in Lindau an der Autobahnabfahrt eine Verladestation für Güterstrassenbahnen (die dann nach Singen fahren) errichtet werden und somit der LKW Verkehr zusätzlich vermindert werden.	Im Frühverkehr in Richtung Friedrichshafen beginnen 2 Züge erst in Kressbronn und nicht schon ab Lindau, da auf der bayerischen Seite die Finanzierung fehlt. Dadurch besteht morgens eine Fahrplanlücke. Der zweigleisige Ausbau der Strecke zwischen Friedrichshafen und Lindau war unsprünglich geplant, wurde dann aber vom Bund verworfen. Zur Erhöhung der Pünktlichkeit und besserer Fahrpläne wäre die Zweigleisigkeit sinnvoll. Angesichts der Finanzierungsprobleme ist aber dieser Ausbau nicht absehbar. Die Anerkennung von Nahverkehrsfahrkarten im ICE ist in Deutschland leider schwieriger und teurer als in Österreich, weshalb solche Modelle in Deutschland kaum zum Einsatz kommen.		
311	751	alle					Fahrrad-Monatskarte für bwegt-Bereich. Ich pendle zwischen Warthausen/Biberach und Friedrichshafen. Zwischen 6 und 9 Uhr braucht man für das Fahrrad ein Ticket. Eine Fahrrad-Monatskarte gibt es aber nur für den BODO-Bereich, nicht für DING oder BWEGT. Dadurch muss ich mir täglich eine Fahrradkarte kaufen. Leider ist die Busverbindung von Warthausen nach Biberach sehr schlecht, so dass ich auf das Fahrrad angewiesen bin. Das tägliche Kaufen des Fahrradtickets ist nicht nur teuer, sondern auch umständlich und so fahre ich mittlerweile wieder häufiger Auto statt Bahn.	Vorschlag wurde an die BW-Tarif GmbH weitergegeben		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
312	753	RB53					Bitte führen Sie wieder einen stündlichen Halt in Wolfegg ein. Unverständlich, dass jeder zweite Zug einfach durchfährt.	im derzeitigen Fahrplankonzept ist ein stündlicher Halt in Wolfegg nicht möglich - würde vielmehr zu Anschlussverlusten an den Anschlussbahnhöfen führen.		
313	751	4243					zusätzlicher Halt in Löwental für Berufspendler um die 1 Stündige Lücke der BOB zu verkürzen	Der Wunsch nach einem Halt zu dieser Zeit in Löwental ist nachvollziehbar. Durch die Fahrzeitverlängerung würde allerdings der wichtige Anschluss vom IRE 4243 an RB17762 nach Radolfzell aufgegeben werden müssen.		
314	755						RS3 zwischen Ulm und Herrlingen (Verdichtung zum 30-min-Takt) fällt in gefühlt 80 % der Fälle aus.	Tatsächlich sind im Februar 2024 relativ viele Verdichterzüge ausgefallen. Seither funktioniert jedoch diese Verbindung recht zuverlässig.		
315	750.1,760						Anschlussvermittlung zwischen IRE 200 und MEX 12/18 in Wendlingen (Neckar). Besonders in Richtung Ulm, in der man bei verpasstem Anschluss 1 Stunde warten muss.	Problem ist bekannt, es wurde eine Dispositionsregelung getroffen, die die Anslusserreichung erhöht hat. Aufgrund der knappen Kapazitäten (Einnündung auf Schnellfahrstrecke über 10 km eingleisig, in Gegenrichtung kommt ICE entgegen, besteht für den IRE200 nur ein enges Zeitfenster, um verspätete MEX-Züge abzuwarten.		
316	785	Mex 19 (+ Bus 16)					Ich pendele seit letztem Jahr von Fornsbach nach Schwäbisch Hall zur Arbeit (dh. Ankunft in SHA am Bahnhof sollte zwischen 08:00 - 08:30 erfolgen und Rückfahrt zwischen 15 und 16 Uhr) und würde dies sehr gerne mit den öffentlichen tun (was von der Bahnverbindung an sich ja eigentlich gut machbar wäre). Leider habe ich das Pendeln mit Öffentlichen nach mehrfachen Versuchen im letzten Jahr nun doch schweren Herzens aufgegeben und steige zukünftig wieder um aufs Auto, da die Fahrpläne leider schwierig aufeinander getaktet sind. Das Grundproblem ist, finde ich, dass die MEX 19 Züge nur bis Gaildorf fahren und nicht nach Schwäbisch Hall (was früher meines Wissens nach der Fall war). Dadurch kann ich auf dem Heimweg nur Verbindungen nutzen, die mich vom Bus (von SHA aus, Bus 16) auf die Mex 19 Bahn ab Gaildorf umsteigen lassen und habe hier stets die Gefahr mit Strassenverkehr, dass ich den Anschluss verpasse (mit 6 Minuten Zeit zum Umsteigen). Bei einer nur stündlichen Taktung der MEX Züge ist dies auf Dauer nicht praktikabel!! Morgens gibt es auch eine sehr gute Verbindung von Fichtenberg aus nach Schwäbisch Hall (RE 90 + RB83 mit Ankunftszeit um 08:08 Uhr und einer Fahrtzeit von 21 min!). Anfangs dachte ich daher ich kann mit dem Auto dorthin und von dort aus pendeln, was ja auch völlig ok wäre. Aber unverständlicherweise halten die RE Züge nachmittags dann wieder nicht in Fichtenberg (obwohl der RE dies morgens macht), so dass ich nachmittags nicht zurück zum Bahnhof nach Fichtenberg komme, wo mein Auto stehen würde. Ich kenne noch mehr Personen, die von Fornsbach aus nach Schwäbisch Hall zur Arbeit pendeln und dies aufgrund der schlechten Anbindung nicht mit den Öffentlichen machen. Sehr schade, da es aus meiner Sicht eigentlich eine gute Pendel Strecke wäre, wenn entweder die REs doch auch in den kleineren Orten wie Fornsbach oder Fichtenberg halten würden oder alternativ die MEX Züge,	Aufgrund der Eingleisigkeit der Murrbahn und dichtem Verkehr auch mit Güterzügen sind regelmäßige Halte im Halbstundentakt für Fichtenberg und Fornsbach derzeit leider nicht umsetzbar		
317	782						Taubertalbahn: Sicherstellen, dass es auch weiterhin abends (=19:00 oder später) durchgehende Verbindungen zwischen Crailsheim und mindestens Lauda (besser Tauberbischofsheim) gibt, passend zu den Fernverkehrfahrzeiten in Crailsheim. Wichtig sind beide Fahrtrichtungen und sowohl am Wochenende als auch unter der Woche.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
318	710.41	S42					Die S42 um 16:03 Abfahrt am HBF Heilbronn ist nur ein Abteil und regelmässig überfüllt. Da hier viele diesen zur Heimfahrt nach der Arbeit nutzen wäre mehr Kpazität wünschenswert.	lt. Statistik ist der Zug mit im Schnitt 100 Fahrgästen nicht überbelegt - wird weiter beobachtet		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
319	780						> Nachtverkehr ab Würzburg bis Heilbronn / Stuttgart. Leider fährt momentan die letzte tägliche Verbindung ab Würzburg bereits um 21:37 in Richtung Heilbronn bzw. Stuttgart. Da die schnellsten Verbindungen in Richtung Norden (Hamburg / Berlin), für das sonst nicht an den Fernverkehr angeschlossene Heilbronn, jeweils über Würzburg führen, würden Nachtverbindungen eine deutliche Qualitätsverbesserung für Fern- und Nachtfahrer bedeuten. Momentan sind die Zustände mit Umstieg in Würzburg unzumutbar. Wer noch pünktlich nach Heilbronn kommen möchte, muss IMMER mit der Verbindung um 20:37 planen, da hohe Verspätungen des Fernverkehrs und verpasste Anschlüsse aufgrund der kurzen Umstiegszeiten an der Tagesordnung sind. Dies erfordert unnötig frühe Abfahrtszeiten aus dem Norden ==> DAHER BITTE: Nachtverbindungen ab Würzburg!	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
320	730	IC					Die IC zwischen Singen und Schaffhausen mit Nahverkehrstickets anerkennen lassen. So müssen Fahrgäste aus Stuttgart nach Schaffhausen nicht mehr in Singen umsteigen. Die Strecke gehört auch der DB und allerdings ist in der Schweiz der Fernverkehr und Nahverkehr tariflich gleichgestellt.	Derzeit nicht darstellbar, da die Beträge, die dafür an DB Fernverkehr zu zahlen wären, viel zu hoch wären.		
321	735						Bitte nach 20 Uhr den Halbstundentakt bis Zell verlängern. Der Stundentakt ist nicht mehr zeitgemäss. Die Wartezeiten (z.B. als Abbringen von anderen Zügen oder bei kulturellen Veranstaltungen) ist oft sehr lang. Neukunden lassen sich kaum gewinnen.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
322	735						Die Nachfrage hat seit Inbetriebnahme der S6 deutlich zugenommen. Die fehlenden Doppeltraktionen zu den Hauptverkehrszeiten wurden mit den Jahren gelöst. Nun ist die Nachfrage zu den Neben- und Schwachlastzeiten so hoch, dass Einfachtraktionen oft unangenehm voll sind und vom Bahnfahren abschrecken. Dies betrifft sowohl die Zeiten Mo-Fr tagsüber, Wochenende tagsüber als auch abends nach 20 Uhr. Bitte nachfragegerecht Züge auf Doppeltraktionen stärken.	Die Kapazitäten werden regelmäßig überprüft und soweit nötig und möglich angepasst.		
323	782						Trotz neuem Bahnsteig werden auf der Tauberbahn (Kursbuchstrecke 782) bisher die Haltepunkte Dittigheim und Distelhausen von den meisten Zügen ausgelassen. Dies führt im Alltag dazu, dass Zugverbindungen nicht genutzt werden, da man immer erst mit dem Auto in die Nachbarstadt fahren muss. Ich möchte im Sinne der Verkehrswende dringend dafür werben, den Fahrplan so anzupassen, so dass die Haltepunkte stündlich von Zügen zwischen Wertheim und Crailsheim bedient werden. Wichtig wäre, dass die Züge nach wie vor die Umstieg Richtung Würzburg, Stuttgart (Bahnhof Lauda) und Nürnberg, Aalen (Bahnhof Crailsheim) erreichen.	Das derzeitige Fahrplankonzept ermöglicht keine zusätzlichen Halte in Dittigheim und Distelhausen. 2023 wurde ein alternatives Fahrplankonzept diskutiert, das stündliche Halte ermöglicht hätte, allerdings zulasten der Anschlüsse in Lauda. In der Gesamtabwägung wurde deshalb dieses Konzept nicht umgesetzt. Im Rahmen der Zukunftskommission Tauberbahn werden neue Fahrplankonzepte geprüft. Mittel- bis langfristiges Ziel ist, alle Haltepunkte mindestens im Stundentakt zu bedienen.		
324	740						Angesichts des fortdauernden Sperrchaos auf der KBS 740 im Rahmen von S21, wie auch der geplanten Kappung in S-Vaihingen habe ich jegliche Bahnfahrt beruflich wie privat jetzt eingestellt. Das könnten Sie eigentlich auch mit dem Personenverkehr auf der KBS740 tun und das gesparte Geld in sinnvollere Strecken investieren. Als langjähriger (>20 J) Besitzer eine BC50/1 ist das Theater, in Zukunft an den Hbf Stuttgart zu kommen, der endgültige Sargnagel. Es wird leider das Auto gewinnen. Was ich sehr schade finde, aber das Chaos bei der Bahn hier ist nicht mehr tolerierbar.	Mit dem Ablauf der Bauarbeiten entlang der Gäubahn durch DB InfraGO sind wir auch nicht zufrieden.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
325	783	RE 80 und RB 83	Öhringen Hbf	01:05 Uhr	Neuenstein	1:12		Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
326	771						Da wegen fehlender Regionalisierungsmittel kein zusätzlicher Zug bestellt werden kann, wäre es sinnvoll RB 19600 und 19641 an Sonntagen wegen mangelnder Nachfrage entfallen zu lassen, um aus den Leistungs-Km zusätzlich Mo-Fr einen Taktzug RB17c 19:05 Uhr von Bruchsal nach Bretten zu fahren.	Im Rahmen der Mobilitätsgarantie gibt es immer auch schwach ausgelastete Züge in den Randzeiten. Neu gibt es seit dem 15.12. um 19:30 ab Bruchsal einen schnellen RE nach Bretten.		1
327	770						Anpassung des Taktes in Wilferdingen-Singen, damit sich dort nicht weiterhin der Fall ergibt, dass die S5 fährt und 10min später IRE 1 nochmal 1min später S5 und danach 40 min kein Zug. Vorschlag wäre die Fahrten in einen etwa 20min Takt anzupassen oder wie früher die S5 im 30min-Takt anstatt einem 20/40min Takt zu fahren.	Fahrplaneinschränkungen durch den Pforzheimer Tunnel (Begegnungsverbot)	1	
328	727	S1	Breisach	0:00			Es wäre schön wenn von Breisach aus schon früher ein Zug abfahren würde.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
329	752/753						Mehr und regelmässige Zug- sowie Busverbindungen von Ravensburg nach Bad Waldsee, insbesondere auch mit Erschliessung des Gewerbegebiets Wasserfall in Bad Waldsee. Da die Firma RAFI eine neue Produktion in Bad Waldsee stellen wird, bin ich auf eine gute Anbindung der öffentlichen Verkehrsmittel angewiesen, um problemlos von Ravensburg nach Bad Waldsee zu gelangen.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
330	786		Hofen (b Aalen)	7:45 Uhr	Aalen Hbf	7:55 Uhr	Es ginge zur genannten Zeit auch ein Bus - es gibt in der genannten Fahrplanlage (passend zum IRE 19672 ab Aalen Hbf) leider gar keine Fahrtmöglichkeit von Hofen nach Aalen.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
331	989	57186					Zusätzlicher Halt in Hofen. Zu Zeiten, zu denen in Goldshöhe kein Anschluss an den MEX 13 besteht, hält die Linie RB/RE 89 normalerweise in Hofen, und ich sehe bei einem so späten Zug keinen Grund, der dagegen spricht.	Schon der Zug um 23:24 hat im Schnitt weniger als 1 Ein- und Aussteiger, so dass ein zusätzlicher Halt gegen 0:45 kaum Nachfrage, aber vergleichsweise hohe Kosten verursachen würde.		
332	730	3074	Rheinfelden	23:00			Der Zug müsste in Herten halten !! Ein Zug Basel ab 20 23 nach Waldshut fehlt um die Taktlücke zu füllen!!	Wunsch ist nachvollziehbar, aber aufgrund knapper Umsteigezeiten in Basel an den Nachtzug nach Amsterdam derzeit nicht umsetzbar		
333	719	SWE87414	Offenburg	9:05			Die o.g. Verbindung hat um drei Minuten keinen Anschluss in Appenweier aus Karlsruhe. Zusätzliche Verbindung Offenburg - Strasbourg um 11:05. Durch den Zweistundentakt nach Strasbourg aus Richtung Karlsruhe / Baden-Baden bleiben am Wochenende regelmässig Fahrgäste in Appenweier zurück, da nicht alle in die völlig überfüllten Züge passen. Schön wäre auch eine direkte Verbindung von Karlsruhe nach Kehl	Zusätzlich zu den 3 Minuten ist noch die Mindestumsteigezeit von 7 Minuten zu berücksichtigen. Deshalb gibt es mit Zug 87428, Offenburg ab 9:05, den Anschluss in Appenweier. Von Karlsruhe nach Kehl gibt es seit dem 15.12. eine zusätzliche morgendliche Verbindung. Zusätzlich fahren während des Weihnachtsmarktes in Strasbourg zusätzliche Züge. Für die Fahrten nach Frankreich werden spezielle Züge mit Doppelausrüstung für die deutsche und französische Sicherungstechnik benötigt, die Anzahl dieser Züge ist begrenzt, so dass weitere Fahrplanausweitungen derzeit nicht möglich sind. Im Rahmen der Neuausschreibung des Verkehrs ist zukünftig ein durchgängiger Halbstundentakt		
334	742, 742.1 und weitere						Im Ringzug (Region Schwarzwald-Baar-Heuberg) im Berufsverkehr den Halbstundentakt einführen, um die Verkehrsanbindung im ländlichen Raum deutlich zu verbessern, insbesondere im Hinblick auf das Oberzentrum VS	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
335	755	22988 / 22989					Verlängerung der morgendlichen DB Regio RB von Ehingen nach Munderkingen und zurück von Mo - Fr. Damit würde der RS 3 Takt morgens 1 Stunde früher beginnen. Die Hinfahrt von Ulm (RB 22988) müsste ggf. etwas vorverlegt werden wegen der Kreuzungen. Abfahrt in Munderkingen (RB 22989) um 07.30 Uhr.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
336	780	MEX 12/18 Richtung Stuttgart / Tübingen					Durch die ständige Unpünktlichkeit der MEX 12/18 bei Ankunft in Bietigheim-Bissingen werden regelmässig die Abfahrten der Busse um xx:01 Uhr verpasst. Planmässig wären 6 min Umsteigezeit (Ankunft um xx:55 Uhr).	Aufgrund der starken Streckenauslastung und dem Zustand der Infrastruktur lassen sich derzeit Verspätungen leider nicht vermeiden.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
337	731	RE32472	Überlingen 6:53 Uhr	6:50 Uhr	Radolfzell 7:19	7:16	Abends in Gegenrichtung v. KN nach Radolfzell SBBS6 Ankunft 17:44 Uhr Gleis 5. Abfahrt Radolfzell nach Überlingen 17:47 Uhr Gleis 1 für Kursbuch 731. Hier Abfahrt 17:49 Uhr. Diese Zugverbindung wird bisher stündlich angeboten.	Der Anschlusszug wurde inzwischen auf Gleis 4 (bahnsteiggleich) verlegt		1
338	650						Während von Mannheim auf zwei verschiedenen Linienwegen Regionalexpress-Verbindungen bestehen, verkehrt zwischen Heidelberg und Frankfurt nur eine Regionalbahn, die Fahrzeit im Regionalverkehr ist dementsprechend lang. Ein Umstieg zwischen dem RE60 und der RB68 in Neu-Edingen-Friedrichsfeld wird um wenige Minuten verpasst. Wünschenswert wäre eine schnellere Verbindung zwischen Heidelberg und Frankfurt, z.B. durch einen Umstieg in Friedrichsfeld oder einen Regionalexpress zwischen beiden Städten.	aufgrund der Infrastrukturzwänge besteht derzeit der Anschluss nur alle 2 h. Wunsch nach RE-Verbindung Heidelberg Frankfurt wird als Anregung für den Zukunftsfahrplan weitergegeben.	1	
339	740						Bessere Anschlusssicherung in Horb, insbesondere bei Zügen aus Tübingen die regulär auf Gleis 3 ankommen und bei leichter Verspätung auf Gleis 5/6 umgelegt werden (Vmtl wegen Einfahrt des ICs), dann kann man regelmässig dem IC hinterherschauen	wird geprüft. Für eine bessere Anschlusssicherung ist ein Tool in Arbeit, das dem Personal des Anschlusszuges aufzeigen soll, ob noch gewartet werden soll. Bis zur Umsetzung wird es aber noch einige Zeit dauern.		
340	751	IRE 4800			Ulm HBF	6:20 Uhr	Ich würde mir an den Wochenenden einen frühe RS 21 wünschen, der die Regionalanschlüsse um ca. 6:30 Uhr in Ulm HBF aus Richtung Erbach/Laupheim erreicht. Der Zug um 6:30 Uhr ab Erbach (IRE 4800) ist in dafür nicht geeignet. Vielleicht können sie den Vorschlag prüfen. Vielen Dank.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
341	786	IRE 1					Abfahrt des IRE1 in Aalen auf den gleichen Bahnsteig wie die Ankunft der regelmässig verspäteten RS51 aus Ulm legen. Der Anschluss scheitert hier oft an wenigen Sekunden.	Der Wunsch ist nachvollziehbar, aber leider nicht umsetzbar. Kurz vor der geraden Stunde kommt auf Gleis 2 der RE1 von Karlsruhe an, deshalb fährt RE1 nach Karlsruhe zur geraden Stunde Minute 2 von Gleis 1 ab. So ist sichergestellt, dass die Ausfahrt von RE1 nicht durch einen verspäteten Zug aus der Gegenrichtung behindert wird. Für eine bessere Anschlusssicherung ist ein Tool in Arbeit, das dem Personal des Anschlusszuges aufzeigen soll, ob noch gewartet werden soll. Bis zur Umsetzung wird es aber noch einige Zeit dauern.		
342	786						Zusätzlicher Halt des IRE 1 Karlsruhe - Aalen in Lorch, um die Auslastung dieser Züge zu verbessern. Zwischen Aalen und Schorndorf ist diese sehr gering. Dadurch werden auch die Züge des MEX13 spürbar entlastet, die oftmals sehr gut ausgelastet sind. Lorch hat durch seinen kostenlosen P+R Parkplatz ein grosses Aufkommen an Fahrgästen, die aus dem kompletten Umland (Rems-Murr-Kreis und	Aufgrund knapper Fahrzeiten ist ein Halt in Lorch leider nicht umsetzbar und passt auch nicht zum RE-Konzept.		
343	751	IRE 3	07:17		Lindau-Reutin	8:47	Mit diesem Zug pendle ich mehrmals die Woche von Lindau in die Schweiz: Ab: 08:52 Lindau-Reutin (EC 198) (Richtung Zürich) Vorab muss ich hierfür von Wasserburg (Bodensee) nach Lindau-Reutin kommen. Es gibt eine Zug-Verbindung, die ideal wäre, wenn es Ihnen möglich wäre, sie 5-10 Minuten früher als jetzt fahren zu lassen: Ab: 08:48 Wasserburg(Bodensee) (IRE 3) // An: 08:55 Lindau-Reutin (Start am Anfang: 07:17 Ulm Hbf) Sehen Sie eine Möglichkeit, meinen Wunsch (der meines Wissens auch vielen anderen Pendlern hier in der Region deutlich helfen würde) in Ihrer Planung zu berücksichtigen?	Der RE3, Ulm ab 7:17, Lindau-Reutin an 8:55, hat in Ulm Anschluss aus dem ICE von Stuttgart und kann deshalb nicht früher abfahren, auf der eingleisigen Bodenseegürtelbahn ist eine Verschiebung leider auch sehr kompliziert, so dass dieser Wunsch leider nicht umgesetzt werden kann. Ab Wasserburg gibt es aber um 8:07 eine Busverbindung nach Lindau-Reutin, mit dem der Anschluss an den ECE um 8:52 erreicht wird.		
344	727	S11 Richtung Endingen	Ba-Riedlen und Bahlingen	Je 1 Minute früher			Zweck ist eine sinnvollere Fahrzeitverteilung im Abschnitt Nimbург-Riegel.	Die Fahrzeiten wurden vom Infrastrukturbetreiber so vorgegeben.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
345	703						Konsequentes Abstimmen der Abfahrtszeiten des Pendels Müllheim-Neuenburg auf die RB 27 Freiburg-Basel. Die Umstiegszeit sollte mindestens 6-7 Minuten betragen um die Anschlüsse trotz der gewohnten Unpünktlichkeit der RB Freiburg-Basel sicherzustellen. Dies hat in der Vergangenheit nicht immer geklappt und es gab in den Jahresfahrplänen immer wieder Züge, die sich planmässig knapp davongefahren sind ode durch eine zu knappe Umstiegszeit unzuverlässig waren.	Anschlussicherung wurd mit DB Regio besprochen		
346	727	S11 von Endingen nach Gottenheim					Werktags ist von Bötzingen-Mühle nach Bötzingen eine Fahrzeit von 2 Minuten (zu viel) und dafür von Bötzingen nach Gottenheim von ebenfalls nur 2 Minuten (zu wenig) geplant. Das führt dazu, dass die Züge ausnahmslos immer eine Minute zu spät in Gottenheim ankommen und (noch schlimmer) der meist pünktliche Zugteil aus Breisach dann am Einfahrsignal zum Stehen kommt und durch die PZB-Beeinflussung langsam einfahren muss. Dies verzögert unnötigerweise die Weiterfahrt nach Freiburg. Der einzige wirklich gut funktionierende Fahrplan ist der Sonntagsfahrplan mit folgenden Zeiten: Nimburg ab 59/29 Eichstetten ab 02/32 BöMühle ab 05/35 Bötzingen ab 07/37 Gottenheim an 10/40	Das Thema wird noch einmal mit dem Infrastrukturbetreiber angegangen.		
347	701, 770	RE17b, RE73					Man könnte ein Zugvereinigungs- und trennungskonzept mit den beiden Linien einführen und somit sowohl die jetzt existierende Verbindung Karlsruhe - Heidelberg als auch bis jetzt nur die Verbindung Mühlacker - Bruchsal nach Heidelberg verlängern, ohne das man die Strecke grösser belastet als sie es jetzt schon ist. Dazu müsste man aber die heutige Linie RE17b, welche an sich eigentlich nicht vieles mit der Linie 17 zu tun hat, an die DB Regio abgeben und die Linie 73 als RE73a nach Karlsruhe und RE73b nach Mühlacker zu führen. Die Zugteilung- und vereinigung würde dann in Bruchsal stattfinden, der heute nötige knappe Umstieg in Richtung Mühlacker dort würde somit entfallen. Fahrplan- und Umlauftechnisch würde dies eigentlich ohne grössere Veränderungen funktionieren, da die heutige Linie 17b in Bruchsal sowieso mehr als eine Stunde Aufenthalt hat und die heutige Linie 73 könnte ebenfalls ohne grössere Veränderungen weiter nach den alten Zeiten verkehren.	RE71 wurde eigenständig realisiert (Mühlacker - Heidelberg)		
348	720/702	4748					Die Umstiegszeit 4730/ 4748 in Offenburg ist mit 3min zu knapp bemessen und der Anschluss wird folgerichtig von der Verbindungsauskunft unterschlagen. Dadurch fehlt eine Taktverbindung vom Schwarzwald nach Karlsruhe. Wunsch: 4748 von Gleis 5 (und 4735 dann stattdessen von Gleis 4). Der bahnsteiggleiche Umstieg wäre auch ohne Anpassung der Fahrzeiten unkritisch. Alternativ den 4748 um 2 Minuten nach hinten verschieben, um den Anschluss trotz Bahnsteigwechsel herzustellen.	Ziel ist ein bahnsteiggleicher Umstieg in Offenburg.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
349	727						Bei Heimspielen des SC Freiburg werden die Fussballzüge heute ausschliesslich von Freiburg Messe/Uni nach Freiburg Hbf und zurück geführt. Dies verursacht regelmässig Überbesetzungen der ab Freiburg fahrenden, häufig zu später Stunde nur einteiligen Regelzüge der RB 26/27 und des RE 7. Die Infrastruktur bietet die Möglichkeit der direkten Führung von Fussballzügen von Freiburg Messe/Uni über Freiburg Gbf nach Norden, z.B. bis Emmendingen. Mit 1x Kopf machen im Gbf kann auch unter Umgehung des Hbf nach Süden, z.B. nach Müllheim gefahren werden. So wären die wichtigen Ziele Denzlingen und Emmendingen sowie ggf. Schallstadt, Bad Krozingen, Heitersheim und Müllheim direkt angebunden und der Freiburger Hauptbahnhof als Umsteigeknoten würde entlastet.	Der Streckenabschnitt bei der Station Messe/Uni ist leider eingleisig, so dass neben einem Zug von Messe/Uni zum Hbf nicht auch noch ein weiterer Zug nach Emmendingen gefahren werden kann. Auf den Zug zum Hbf kann schwerlich verzichtet werden.		
350	770	19021	Karlsruhe Hbf	15:25 Uhr	Stuttgart Hbf	16:20 Uhr	Der IRE 1 gerät alle 2 Stunden in Stuttgart Hbf in Konflikt mit dem ausfahrenden IC der Gäubahn nach Zürich. Dabei kommt der IRE 1 regelmässig mit 5-10 Minuten Verspätung in Stuttgart Hbf an. Da offenbar eine Verlegung in die höheren Gleise in Stuttgart Hbf möglich ist hilft nur eine andere, frühere Fahrlage. Damit würde auch der Konflikt der Kreuzung zwischen ankommenden IRE 1 und abfahrendem IRE 1 in Karlsruhe Hbf der regelmässig zu Verspätungen führt aufgelöst.	Die RE-Züge kommen planmässig in Stuttgart zur geraden Stunde Minute 25 an, die IC-Züge fahren zur Minute 28 ab. Das Problem entsteht nur bei Verspätungen. Eine frühere Abfahrt in Karlsruhe würde Anschlussverluste aus der Pfalz und von der Rheintalbahn bedeuten.		
351	710.1	30005			Karlsruhe Hauptbahnhof Bahnhofsvorplatz	07:11 Uhr	Bei dieser Lage der S1 aus Bad Herrenalb wird Mo-Fr öfters der Anschluss von der S1 zum ICE 474 Richtung Hannover-Hamburg verpasst, weil die S1 am Albtalbahnhof hinter die S4 Richtung Bretten-Heilbronn gerät. Bitte die S1 3 Minuten früher in der Ankunft legen, diese Zeit steht die S1 eh sinnlos in Ettlingen Stadt rum.	Der längere Halt in Ettlingen dient dem Vermeiden von Verspätungsübertragungen aus dem Umland in das städtische Netz.		
352	710.1	85696 - 85699 (FEX Albtäler/Kraichgau)			Bad Herrenalb	09:45 Uhr bzw 16:45 Uhr	Bitte den FEX wieder aus der Taktlage der S1 in Bad Herrenalb heraus legen. Die Ankunftszeitpunktlichkeit in Bad Herrenalb ist bisher unterdurchschnittlich und der Anschluss in Ettlingen Stadt von der S1 aus Karlsruhe Innenstadt Richtung Bad Herrenalb wurde schon mindestens 3 Mal nicht hergestellt. Auch in Gegenrichtung ist die Taktlage der S1 sehr unpassend. Mindestens 1 Mal wurden schon 2 Hochflurwagen eingesetzt wodurch ein Zustieg für Mobilitätseingeschränkte Fahrgäste ausgeschlossen ist. Selbst bei einem Mittelflurwagen ist ein Zustieg in Bad Herrenalb durch den Halt auf Gleis 2 für Mobilitätseingeschränkte Fahrgäste nur mit Hilfe möglich und sehr beschwerlich. Zudem kommt für die Fahrgäste in die Karlsruher Innenstadt ein zusätzlicher Umstieg in Ettlingen Stadt oder Karlsruhe Hbf dazu. Zusätzlich entfällt dadurch dass der FEX aktuell in der Taktlage der S1 fährt der Halt in Ettlingen-Albgaubad einem wichtigen P+R Parkplatz Richtung Albtal.	wird geprüft		
353	702	87466	Offenburg	23:30			Der Zug 17034 (RO an 23:21) aus Richtung Freiburg kommt besonders wegen Nachtbaustellen häufig verspätet in Offenburg an, die Fahrgäste verpassen dann den 87466 als letzte Fahrtmöglichkeit Richtung Kehl/Strasbourg. Durch eine etwas spätere Abfahrt könnte dieser Anschluss in vielen Fällen gesichert werden.	Wurde mit den Partnern im Elsass bzw. der SNCF im Zuge einer Neuordnung der (häufig überfüllten) Metro-Rhin-Züge diskutiert, aber abgelehnt.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
354							Ich würde mir wünschen, dass es einen Express Zug nach Crailsheim gibt. Kein Zug, der an jedem Dorf hält, sondern der einfach schnurrt stracks nach Crailsheim fährt bzw die wichtigsten Bahnhöfe nur noch anhält. Zum Beispiel der ach so tolle Re80: Heilbronn, danach Öhringen , Schwäbisch Hall und dann nach Crailsheim.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
355	702	RB26/27					1. Wegen regulären SC-Freiburg-Spielen im Europapark-Stadion kommt es am Wochenende an Spieltagen häufig zu Überfüllungen in den bestellten "Einteilern" auf den RB-Leistungen. Eine dauerhafte Bestellung von zwei Fahrzeugen könnte auch der doch recht hohen Nachfrage der Züge am Wochenende, auch abends, generell zugutekommen. 2. Beobachtungen zufolge gibt es meist abends (ausser samstags) Überführungsfahrten von RB-Einheiten (drei Zugteile) von Freiburg nach Offenburg, um die frühen Züge des nächsten Tages zu verstärken. Es könnte sinnvoll sein, diese auf die nachfragestärksten Zeiten zu verlegen, z.B. in der HVZ um circa 15-18 Uhr.	Die Kapazitäten werden regelmäßig überprüft und soweit nötig und möglich angepasst. Zum Fahrplanwechsel am 15.12. gab es Kapazitätsaufstockungen bei den RB-Zügen.		1
356	702	4702					Alternativ: Frühere Ankunft Offenburg RB17100. >> Ziel: Anschlusssicherung herstellen, gerade wegen D-Ticket-Pendler. Schon 2 Minuten Verspätung verursachen einen frühen Anschlussbruch. Der Anschluss wird häufig erreicht, ein so kurzer Umstieg schreckt jedoch jegliche Reiseplanung ab, auch um diese frühe Uhrzeit. Vielen Dank für Prüfung des Vorschlags.	Mindestumsteigezeit von 4 Minuten ist inzwischen gegeben. Seit 10.08.2024 bis Mitte Dezember hat der Anschluss bahnsteiggleich zu 96% funktioniert.		
357	770						Da wegen fehlender Regionalisierungsmittel kein zusätzlicher Zug bestellt werden kann, wäre es sinnvoll, das bestehende Angebot in den Nächten Fr/Sa und Sa/So zwischen Stuttgart und Karlsruhe (mit deren Anschlüssen) umzugestalten. Wenn MEX 19584 Fr+Sa 01:07 Uhr eine Stunde versetzt zu 19536 02:07 Uhr nach Pforzheim -und weiter bis Karlsruhe Hbf- fahren würde, dann könnte ein neuer Gegenzug 19539 gegen 02:40 Uhr ab Karlsruhe aus Pforzheim rückverlängert werden (da nach 23:15 Uhr kein direktes Angebot KA->S mehr vorhanden ist). Die Mehrleistungs-Km können aus wegen schwacher Nachfrage entfallendem 19579 oder 19297 genommen werden. MEX 19584 fährt aktuell sowieso sehr "nahe" an IRE 19036 (über LU+Bi-Bi), daher wäre hier eine Verschiebung (in den Nächten So/Mo-Do/Fr nur bis Pforzheim) nach hinten sinnvoll. Alternativ -ohne Berücksichtigung der Zwischenhalte- wochenends IRE 19035 und 2 Stunden nach hinten bzw IRE 19670 von 06:59 Uhr morgens auf 01:16 Uhr nachts verschieben.	Angeichts der hohen Baustellendichte und der damit hohen Belastung der Planer wird aktuell von solchen aufwändigen Optimierungen abgesehen, zumal die heute fahrenden Züge auch schon gut nachgefragt sind. Die zur Streichung vorgeschlagenen Züge haben je nach Wochentag über 30 bis 70 Fahrgäste, ein Wegfall würde insbesondere die Fahrgäste von und zu kleineren Stationen treffen		
358	731						Halt der RB31-Zwischentakte Friedrichshafen - Überlingen Therme in Überlingen-Nussdorf.	Die Bodenseegürtelbahn weist heute schon eine sehr niedrige Betriebsqualität auf, Verspätungen schaukeln sich an den Kreuzungsbahnhöfen gegenseitig auf. Die Zwischentaktzüge werden deshalb in den nächsten Monaten einer Überprüfung unterzogen.		
359	731						Halt einzelner Züge der RB31 in Radolfzell-Haselbrunn zur Schulzeit für Schüler der angrenzenden Schulen.	Die Bodenseegürtelbahn weist heute schon eine sehr niedrige Betriebsqualität auf, Verspätungen schaukeln sich an den Kreuzungsbahnhöfen gegenseitig auf. Zusätzliche Halte würden diesen Zustand noch weiter verschlechtern. Wir werden aber das Potential (wieviele Schüler kommen von Ludwigshafen und östlich) prüfen		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
360	782	782					Aktuellen Fahrplan beibehalten - laut Westfrankenbahn ist dieser nicht "fahrbar". Ist aber so gut, dass er nun das 4. Jahr in Folge gefahren wird.... Der Verlust der RE Anschlüsse in Lauda nach/von Würzburg kostet unzählige Fahrgäste! Vor dem Umbau des Bf Schrozberg gingen dort Zugkreuzungen für einen Ausstehenden schneller als heute. Auch der Personalwechsel in Bad Mergentheim ist ein "Problem" der Organisation und führt häufig zu Verspätungen. Dadurch Anschlüsse aufzugeben ist doch sehr fragwürdig.....	Es ist nicht beabsichtigt, den RE-Anschluss der südlichen Tauberbahn in Lauda von/nach Würzburg aufzugeben. Nach dem Umbau des Bahnhofs kommen leider neue Bahnübergangsregelungen zur Anwendung, die dazu führen, dass die Schranken vor der Abfahrt des Zuges nochmals geöffnet und geschlossen werden müssen, so dass sich die Haltezeit der Züge erhöht. Im Rahmen des Baufahrplans seit Februar 2025 sollten die Anschlüsse in Lauda zuverlässiger erreicht werden.		
361	770/750	RE5 / IRE1					Umstiegszeiten IRE1 <-> RE 5 in Stuttgart Hbf sind mit 8-13 min zu knapp bemessen. Auf den zugehörigen Strecken zwischen Pforzheim und Stuttgart sowie zwischen Esslingen und Stuttgart treten ständig Verspätungen ein, wodurch ein Umstieg stets ein regelrechtes Lotteriespielen wird.	Ja, das Problem ist leider bekannt. Aber eine Verschiebung der Fahrpläne hin zu einer höheren Umsteigezeit hätte Fahrplankonflikte und Anschlussverluste in Karlsruhe und Ulm zur Folge. Aus heutiger Sicht soll ab Ende 2026 der Umstieg entfallen und sollen dann entsprechende Direktverbindungen angeboten werden		
362	770	IRE1					Stündliche Verbindungen auch nachts zwischen Karlsruhe und Stuttgart Hbf. Zumindest an Wochenenden.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
363	710.4	85473					Die Bahn in Karlsruhe brechen. Aktuell "beginnt" diese Fahrt oft mit hohen Verspätungen am Karlsruher Albtalbahnhof, die wohl aus dem Linienlauf ab Achern sich auf die S4 übertragen. Diese Verspätung trägt morgens massgeblich zum Verspätungsgeflecht der S4 bei.	Das Brechen dieser Fahrt bedeutet, dass auch ein zusätzliches Fahrzeug samt Fahrpersonal vorhanden sein muss, um die Leistung übernehmen zu können, diese Randbedingungen sind derzeit leider nicht erfüllt.		
364	710.4						Die Verspätungen schaukeln sich zwischen Grötzingen und Gölshausen morgens regelmässig auf volle Takte auf, da die Fahrdienstleister sehr unterschiedlich die eingleisigen Abschnitte belegen. Entweder werden verspätete Züge noch durchgelassen, oder nicht verspätete Priorisiert. Oft wird dies am gleichen Tag auf den aneinanderlegendenden eingleisigen Abschnitten unterschiedlich gehandhabt, so dass am Ende alle Züge mit +20 verkehren. Hier wäre eine Einheitlichkeit wichtig, um die sich insgesamt aufschaukelnden Verspätungen zu verhindern.	Hierzu laufen gerade Prüfungen, wie die Pünktlichkeit auf der Strecke gesteigert werden kann		
365	785	RE90					Es sollten mehr Züge so fahren, dass in Nürnberg ein besserer Anschluss zu den Super-Sprinter-ICE nach Berlin möglich werden. Mit wenig Halten. Sozusagen Sprinter-RE.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
366	740						Es sollte endlich, zumindest am Wochenende, durchgehende Züge Stuttgart Titisee geben. Grund: Freizeitverkehr.	Mangels Elektrifizierung der Strecke Rottweil - Villingen wären spezielle Züge notwendig. Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
367	751	RE4241					Es geht um eine Änderung des Zug-Umlaufs. Die wertvolle Doppelstock-Einheit zwischen Ulm und Lindau-Reutin auf der Linie IRE3 steht von ca. 12:00 bis 16:00 Uhr in Lindau-Reutin abgestellt. Dieser Doppelstockzug bietet viel mehr Sitzplätze als die ansonsten eingesetzten Triebwagen der Baureihe 425/426. Die Sitze sind auch bequemer. Es gibt ferner mehr Fahrrad-Abstellplätze und verschiedene Einstiegshöhen. Der Zug kommt aktuell als RE4241 von Ulm nach Lindau-Reutin. Aktuell heisst es, dieser RE4241 müsse mit Doppelstockwagen gefahren werden, weil in dieser Fahrlage so viele Pendler nach Friedrichshafen wollten. Somit wird die Doppelstock-Garnitur in einen Umlauf gezwungen, der die vier Stunden mittags in Lindau-Reutin abgestellt steht. Der RE 4241 könnte aber auch mit BR 425 (2x) gefahren werden. Dann würde der Doppelstockzug eine Stunde später erstmals nach Lindau-Reutin kommen. Somit könnte diese Doppelstock-Garnitur häufiger auf der Südbahn fahren. Also Lindau ab nach Ulm 9:00, zurück 13:00 Uhr, gleich wieder nach Ulm, 17:00 Uhr wieder in Lindau und so weiter. Das wäre ein Mehrwert für Reisende und für einen pünktlichen Fahrplan, da der Zug auch über Mittag auf der Südbahn mehr bequeme Kapazität bieten würde.	wird nochmals geprüft		
368	786	MEX13 19486	Crailsheim				Die Fahrzeit von diesem Zug reicht nicht aus am Sonntagabend. I. d. R. muss an allen Bedarfshalten gehalten werden zwischen Eilwangen und Aalen. Hierdurch wird der Umstieg auf die R55 nach Ulm sehr knapp. (Möglich tut sich dieses Problem zu anderen Tageszeiten auch vor.) Wenn es nicht möglich ist, die Abfahrt zu verlegen wegen Zugkreuzungen, wäre es wünschenswert, ein alternatives Bedienkonzept für die Bedarfshalte zu schaffen, z. B. Bedienung Hofen durch den RE/RB89 sobald die Infrastrukturmassnahmen auf der Riesbahn abgeschlossen werden.	Tatsächlich liegt die Anslusserreichungsquote am Sonntag mit 87,5% niedriger als an allen Tagen (90%) und deutlich niedriger als an Samstagen (96%). Die NVBW arbeitet an einem Anschlusssicherungstool, mit dem zukünftig die Anschlüsse besser sichergestellt werden sollen. Bei der Linie 89 stehen für die Kurzwende in Aalen nur 10 Minuten zur Verfügung, bei einem Halt in Hofen wären es nur noch 6-7 Minuten. Das ist zu knapp für einen stabilen Betrieb.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
369	774		Tübingen Hbf	ca. 5 - 8 Minuten früher			Leider habe ich in der Vergangenheit oftmals in Horb den Anschluss verpasst. Die Ursache lag zwar meist in der Verspätung der Gäubahn, aber bei Zugkreuzungen in Eyach verliert man dann entweder den Anschluss aus Richtung Singen nach Tübingen oder der Gegenzug aus Tübingen verpasst den Anschluss in Horb in Richtung Singen. Früher gab es die Kreuzungsmöglichkeit in Mühlen, da hat es besser funktioniert. Festzustellen ist auch, dass bestimmte Züge aus Tübingen zu spät in Horb eintreffen und nach einer Kurzwende schon wieder zurückfahren, dann natürlich auch zu spät. Das trifft dann Umsteiger auf die Busse in Rottenburg. Und wenn die Züge mal pünktlich ab Horb abfahren, bleiben sie oftmals in Rottenburg stehen, weil der aus Stuttgart eintreffende VT 612 häufig zu spät ist. Folge davon ist, dass man in Tübingen zu spät ankommt und die Anschlussbusse weg sind (trotz guter Infrastruktur des neuen ZOB). Unter dem Strich ist der Fahrplan zwischen Tübingen und Horb also leider nicht befriedigend, obwohl von der Anzahl der Zugverbindungen kaum Kritik angebracht ist. Störend ist auch die teilweise Ankunft/Abfahrt auf dem Stumpfgleis 12 in Tübingen Hbf (zwischen Gleis 3 und Gleis 4). Im Sommer gibt es dort unerträgliche Hitze, bei Regen keinen Wetterschutz und die Wege zum ZOB verlängern sich um glatte zwei bis drei Minuten. Hintergrund scheinen die gewollten kurzen Anschlüsse auf die Zollernbahn zu sein. Diese fährt aber oftmals ohne Rücksicht auf die Verbindungen aus Richtung Horb ab und nach meinen Beobachtungen nutzen diese Eckverbindung selten Fahrgäste, vielleicht auch, weil sie nicht zuverlässig funktioniert. Bei dieser Gelegenheit auch grosses Lob für die entspannten Anschlüsse in Plochingen auf den RE bzw. MEX in/aus Richtung Filstal. Es klappt zuverlässig und ohne zu rennen. 10 Minuten in Plochingen sind eindeutig besser als die früheren 4 Minuten, die oftmals schon durch Verspätungen verbraucht waren.	Sie beschreiben zutreffend die Situation mit den vielen Nebenbedingungen, die letztendlich zu Verspätungen und Anschlussverlusten führen. Eine eingleisige Strecke mit eingeschränkten Kreuzungsmöglichkeiten und äußeren Einflüssen (Verspätungsübertragung von anderen Strecken) wird immer wieder solche Anschlussverluste "produzieren". Die Alternative, in Tübingen ohne Anschluss aus Stuttgart abzufahren, kann aber auch nicht richtig sein. Mit weniger Zügen könnte man stabiler fahren - aber aus Fahrgastsicht ist dies oftmals auch keine Alternative, da zumeist die Zahl der Umsteiger deutlich geringer als die Zahl der Fahrgäste, die nur zwischen den Bahnhöfen fahren. Perspektivisch soll die Strecke im Rahmen der Regionalstadtbahn modernisiert werden.		
370	700	S9/RE9 (alle)					Linie S9 sollte möglichst vollständig vertaktet werden (eigentlich ein Qualitätskriterium für die Gattung S-Bahn), die abweichenden Fahrzeiten (nicht nur Abfahrtszeiten, sondern auch Fahrzeiten für die Strecke) variieren leider und machen die Linie unnötig unattraktiv. Eine Verdichtung der S9 auf einen Halbstundentakt auch im Südbabschnitt Karlsruhe - Graben-Neudorf wäre wirklich schön, alternativ auch gerne S9/RE9 im Wechsel, sodass eine schnelle und eine langsame Fahrt pro Stunde auf der Strecke bestehen. Das bisherige Fahrplankonzept ist leider wenig attraktiv, lediglich ein ungefährrer Stundentakt mit Halt an allen Stationen zieht die Fahrt zwischen Mannheim und Karlsruhe sehr in die Länge. Fahrzeugkapazitäten haben sich nach subjektivem Empfinden erhöht, da aber nörlich von Mannheim und südlich von Karlsruhe mehrere RE-Linien mit Doppelstockfahrzeugen verkehren, wirkt der Abschnitt zwischen MA und KA wie eine Nahverkehrslücke, da hier nur eine stündliche S-Bahn mit kleineren Fahrzeugen verkehrt. Pünktlichkeit ist nach subjektivem Empfinden recht gut, die eingesetzten Fahrzeuge scheinen Verspätungen dank hohem Beschleunigungsvermögen sehr gut wieder reduzieren zu können.	Die S9 verkehrt ab 8 Uhr von Mannheim aus mit klaren Taktminuten (06,36). Zu anderen Zeiten und aus der Gegenrichtung gibt es aufgrund der starken Trassenbelegung durch Fern- und Güterzüge leider auch Abweichungen. Das Angebot auf der Strecke wird zukünftig neu geordnet.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
371	786 / 995	MEX19494					Die MEX13 Züge aus Crailsheim sind häufig verspätet, sodass ein Umstieg in Aalen Hbf nach Ulm sehr oft nicht gelingt. Ich bitte zu prüfen, ob der Haltepunkt Hofen (b Aalen) nicht alternativ durch die RB 89 aus Nördlingen bedient werden kann, die wenige Minuten zuvor dort durchfährt! Diese Fahrtmöglichkeit würde das Umsteigen in Aalen wesentlich zuverlässiger machen. Beim oben genannten MEX19494 muss zudem auch noch Richtung Stuttgart umgestiegen werden, was in Aalen sehr unzuverlässig funktioniert! Oft hat man hier nur noch eine "Sichtverbindung".	Der Umstieg hat seit August 2024 in über 90% der Fälle funktioniert. Der Umstieg wurde leider notwendig, um für die Umrüstung der Fahrzeuge auf die Sicherungstechnik des Digitalen Knotens zu ermöglichen. Deshalb wird um diese Zeit ab Aalen ein anderes Fahrzeug eingesetzt. Würde die vorausfahrende RB von Nördlingen in Hofen halten, würde sich die Wendezeit in Aalen zu stark reduzieren, so dass ein zusätzliches Fahrzeug samt Personal notwendig wäre.		
372	751	IRE4804					Seit dem Fahrplanwechsel fährt IRE4804 am Wochenende ab Lindau-Reutin schon um 6.50 Uhr. Damit ist aus Vorarlberg kein Anschluss mehr gegeben und der Zug ist aber trotzdem keine Minute früher in Friedrichshafen bzw. Ulm. Könnte man diesen Zug bitte wieder auf die Abfahrtszeit 7.02 Uhr legen?	Seit dem 15.12.2024 fahren die Züge über Lindau Insel mit Verkehrshalt dort, der Anschluss aus Vorarlberg wird in Lindau Insel hergestellt.		1
373	731	IRE3			Radolfzell	7:15	wenn der IRE pünktlich um 7:19 in Radolfzell auf Gleis 3 einfährt, sieht man genau die S6 auf Gleis 6 losfahren - die nächste Verbindung nach Konstanz fährt um 7:35: 16 Minuten 'Leerlauf' - IRE3 in Radolfzell auf Gleis 4 oder 5 ankommen lassen: weniger Weg & schnellere Umsteigezeit	Aufgrund der Eingleisigkeit der Bodenseegürtelbahn bedeutet eine Früherlegung auch eine Verlegung der Kreuzungshalte, so dass sich auch (negative) Auswirkungen auf andere Züge ergeben würden. Eine Verschiebung der S6 ist wegen der Taktsystematik der S-Bahn, aber auch wegen der nachfolgenden Züge schwierig. Alternativ verbleibt die Nutzung von RB17754, Radolfzell an 7:01 mit Weiterfahrt um 7:05		
374	710.1						Es wäre schön, wenn mehr Fahrten nach Hochstetten mit 2 Wagen verkehren, gerade abends ab 18 Uhr fährt oft nur noch ein Fahrzeug und am Wochenende auf den meisten Fahrten ebenfalls. Viele Fahrgäste müssen stehen und es ist sehr voll. Auch wäre es besser wenn abends mehr Fahrten bis Hochstetten fahren würden, da im Fahrplan oft eine 40 Minuten Lücke ist, wenn eine Fahrt immer in Neureut Kirchfeld endet. Der Streckenabschnitt wird ja bis 0 Uhr sehr gut genutzt. Man könnte bis 23 oder 0 Uhr einmal öfter pro Stunde die Fahrt, die in Neureut Kirchfeld endet bis Hochstetten verlängern. Ausserdem sind die Fahrzeiten sehr lange und nicht konkurrenzfähig zum Autoverkehr, der die Strecke etwa dreimal so schnell zurücklegt. Man könnte wieder Eilzüge zu den Hauptverkehrszeiten einführen, die nicht alle Stationen bedienen, wie es bis vor wenigen Jahren jahrzehntelang auch der Fall war. Der Fahrplan hat sich im Vergleich zu früher sehr verschlechtert vor allem im Hinblick auf die Fahrzeit. Man könnte mehr Fahrgäste mit kürzeren Fahrzeiten gewinnen.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
375	770		Bietigheim (Baden)	05:10 Uhr	Karlsruhe Bahnhofsvor- platz	05:30 Uhr	Ein Zug am Morgen früher von Bietigheim (Baden) nach Karlsruhe. Sodass eine Ankunft um 05:30 Uhr in Karlsruhe möglich ist. Mein Arbeitsbeginn ist um 05:45 Uhr, da ist der momentane Zug leider zu spät. Ich würde lieber mit dem Zug als mit dem Auto zur Arbeit fahren.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
376	785						Den RE 90 zusätzlich noch um 00:38 Uhr von Nürnberg nach Richtung Ansbach fahren lassen bzw bereits um 04:41 von Ansbach nach Nürnberg.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
377	701	RE 73 (26124)					Verlängerung der Fahrt bis Mannheim, damit auch zwischen 6:15 und 7:00 Uhr eine Verbindung ohne Umstieg von Wiesloch-Walldorf nach Mannheim möglich ist.	In der Zeit von 6:15-7:00 gibt es vier schnelle Verbindungen von Wiesloch-Walldorf nach Mannheim, 2x Direkt, 2x mit Umsteigen, Fahrzeit jeweils 29-35 Minuten. Aufgrund des noch nicht erfolgten viergleisigen Ausbaus zwischen Heidelberg und Mannheim ist die Zahl der Direktverbindungen limitiert, da auch aus anderen Richtungen Direktverbindungen nach Mannheim angeboten werden müssen.		
378	730						Die Zugverbindung zwischen Basel und Walsdhut-Tiengen ist so unpraktisch (Pendeln aus Freiburg). Die Züge fahren zwar theoretisch 2x/Stunde aber um 49 und um 53, dh. nur vier Minuten auseinander. Bei 10 Minuten Verspätung des Zuges Freiburg-Basel verpasst man beide Züge und muss eine Stunde warten. Ich fände einen halbstündlichen Takt zwischen Basel und WT sehr sinnvoll!!!	Mit der Elektrifizierung der Hochrheinbahn, die in den nächsten Jahren erfolgen wird, soll anschließend auch das Angebot verbessert werden		
379	665.1-2	S1					Ne halbstündige Taktung wäre sehr sehr cool und würde viele Menschen hier sehr glücklich machen und es würden mehr Menschen auf den Zug noch umsteigen	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
380	703						Jede Zugverbindung (sofern jemals auf dieser Strecke wieder ein Zug fährt...) Bis Freiburg verlängern, so dass man von Mulhouse nach Freiburg und zurück ohne Umstieg fahren kann	Die Züge nach Mulhouse fahren wieder. U. a. aufgrund der hohen Streckenauslastung der Rheintalbahn sind nur wenige Direktverbindungen Freiburg - Mulhouse möglich		
381	750	IC 2012/2013					IC 2012 11:57 Uhr ab Ulm Richtung Stuttgart sollte wie früher und wie in der Gegenrichtung wieder in Göppingen und Plochingen halten. Anerkennung von Nahverkehrstickets zwischen Oberstdorf und Stuttgart und zurück beim IC 2012 und IC2013 wäre wünschenswert.	Über die Haltepolitik der Fernzüge entscheidet DB Fernverkehr. Für weitere Anerkennungen von Nahverkehrstickets stehen keine Mittel zur Verfügung.		
382	750	Mex 16					Keine kurzen Züge sondern jeden Zug lang machen. Vor allem um 6.46 Uhr. Aber die Uhrzeit ist gut.	Die Kapazitäten werden regelmäßig überprüft und bei Bedarf und vorhandenen Fahrzeugen angepasst. Leider geht nicht hervor, welcher Zug gemeint ist		
383	753/754/760	IRE6 Stuttgart-Aulendorf-Stuttgart					Dieser Zug ist absolut unzuverlässig. Von kompletten Ausfällen bis zum vorzeitigen wenden. Da endet die Fahrt dann z.B. kurz vor Aulendorf in Altshausen. Das ist sowohl für die Fahrgäste im Zug als auch für die Fahrgäste, die in Aulendorf warten unzumutbar.	Leider fährt der Zug über Strecken, auf denen es immer wieder Langsamfahrstellen mit geringerer als geplanter Höchstgeschwindigkeit gibt. Hierdurch und aufgrund von Zugfolgen ergeben sich Verspätungen. Übersteigt die Verspätung ein gewisses Maß, wird der Zug vor Erreichen des Endpunktes Aulendorf gebrochen und beginnt dort für die Rückfahrt, damit die Fahrgäste in Richtung Stuttgart wenigstens einigermaßen pünktlich sind. Für Fahrgäste nach und von Aulendorf verlängert sich die Fahrzeit um mindestens eine Stunde. Dies ist zwar unbefriedigend, trifft aber damit insgesamt weniger Fahrgäste und führt zu einer Betriebsstabilisierung.		
384	702	RB 41 (15950)					Eine Zugverbindungen Von Pforzheim direkt nach Baden Baden und umgekehrt Das wehre für uns Pendler ein Vorteil Da wir immer in Karlsruhe eine lange Wartezeit haben.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
385	700, 770						Eine Regional bahn von Mannheim direkt über Karlsruhe nach Stuttgart wäre extrem hilfreich für pendler. Ich glaube dafür gäbe es bedarf. Besonders weil das die 3 grössten städte im Land sind	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden. Schnelle Regionalverbindung im Städtedreieck wird als Vorschlag für den Zukunftsfahrplan eingereicht.	1	

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
386	751						Ich fahre von Ravensburg nach Löwental (Friedrichshafen). Alle weiteren Zeiten sind Abfahrtszeiten in Ravensburg. Morgens fahren Züge um 7:02 (IRE3), 7:06 (RB91), 7:19 (RB91) und 8:19(RB91). Zwischen 7:19 und 8:19 fährt eine Stunde lang kein Zug, der in Löwental hält. Die Haltestelle ist interessant, weil dort ZF, MTU, Double Slash und ander im Gewerbegebiet Arbeitende aussteigen (grosse Firmen in Friedrichshafen) Mein Vorschlag: Einen weiteren Zug einführen innerhalb der Stunde oder dem Zug 7:41 (RES) den Halt in Löwental hinzufügen, wie bei dem um 7:02 (IRE3) Hoffe das ist verständlich, ansonsten gerne bei mir melden. Ich freue mich, dass man Vorschläge einbringen kann!	Halt RE wird geprüft		
387							Dort wo es Gleise gibt sollen auch durchgängig Züge fahren und nicht durch Busse als sogenannte Schienenergänzungsverkehr ersetzt werden nur weil man meint man möchte sparen wegen wirtschaftlichkeit obwohl der GANZE ÖPNV eher gemeinwohl orientiert sein sollte.	Die Anmerkung bezieht sich vermutlich auf den Busergänzungsverkehr im Taubertal, bei der Busse nach 20 h bis Mitternacht einen Stundentakt aufrechterhalten, während der Bahnverkehr um ca. 20 h die letzten Abfahrten hat. Dies ist auf Strecken, die insgesamt schon eine geringe Nachfrage haben, ein sinnvoller Weg, um dennoch bis Mitternacht Mobilität vor Ort anbieten zu können		
388		RE 2					Wieder Regelmässig stündlich von 07.00 Uhr bis 22.00 Uhr in beiden Richtungen!	Der RE 2 fährt grundsätzlich im Stundentakt innerhalb der genannten Zeiten		
389	719	SWE RB25					Die vielen Ausfälle auf dieser Strecke sind nicht länger hinnehmbar. Die Taktung ist stark verbesserungswürdig; teils hat man nur wenige Minuten in Offenburg zum Umstieg in den Fernverkehr. Auf dieser touristischen Strecke so wenige Waggon einzusetzen ist schwach; teils wird nur 1 Waggon zur Verfügung gestellt. Warum sind die Züge so dreckig und warum werden so wenige Waggon zur Verfügung gestellt? Warum fallen auf der Strecke Strasbourg - Offenburg so viele Züge aus? Warum steht man Sonntags morgens um 6h33 am Bahnsteig und es kommt kein Zug, der eigentlich nach Offenburg fahren soll? Dieser Zug wurde weder als ausgefallen angekündigt in der App noch erfolgte eine Ansage am Bahnsteig. Warum klappt das nicht? Wie soll man in 2 Minuten mit Gepäck in Offenburg umsteigen, wenn der Zug sowieso schon verspätet in Offenburg ankommt. Warum kann man sich gar nicht mehr auf die Bahn verlassen? Dann kommt es oft zu Ausfällen von Zügen von Appenweier in Richtung Karlsruhe - man steht sich dort förmlich die Beine in den Bauch in der Kälte. Teils sind Umstiegszeiten von 50 Minuten in Appenweier in der App vorgesehen. Was macht man so lange in Appenweier am Bahnhof da gibt es nichts - noch nicht einmal eine Toilette. Insgesamt lässt der Service und die Sauberkeit in den Zügen zu wünschen übrig. Sicher fühlt man sich in den Zügen auch nicht. Warum werde Züge die früh morgens ausfallen nicht schon abends in der App bekannt gegeben? Das muss doch möglich sein; so wird man vor vollendete Tatsachen gesetzt und man muss wie in meinem Falle Sonntags morgens ein Taxi nehmen. Die ganze Taktung ist nicht zufriedenstellend - man hat das Gefühl, dass	Auf der Europabahn Offenburg - Strasbourg fahren Züge, die sowohl über das deutsche als auch das französische Zugsicherungssystem verfügen. Leider ist die Zahl dieser Züge sehr begrenzt und sind die Fahrgastzahlen in den letzten Jahren auf dieser Strecke so stark gestiegen, dass die Kapazitäten oft nicht mehr ausreichen. Neue Fahrzeuge sind bestellt und sollen nach Vorliegen der Zulassung auch zum Einsatz kommen		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
							Samtliche Fahrpläne nicht miteinander abgestimmt sind und warum warten so wenige SWEG-Züge auf verspätete Fernverkehrszüge			
							Herstellen einer schnelleren/regelmässigeren Verbindung vom Knoten Osterburken an den Fernverkehrsknoten Mannheim Hbf und Lösen Problems regelmässig verpasster Anschlüsse in Osterburken. Ausgangslage: Aktuell ist die einzige Verbindung von Mannheim Hbf nach Osterburken die S-Bahnlinie S1 mit einer Fahrzeit von 1:43h mit 31 Halten. Gerade von Mannheim nach Osterburken kommt es regelmässig zu Verspätungen von 10 Minuten oder mehr, die durch fehlende Puffer im Fahrplan bis Osterburken bestehen bleiben oder anwachsen. Dadurch werden regelmässig die Anschlüsse in Nord-Süd-Richtung Würzburg oder Heilbronn/Stuttgart verpasst. Aktuelle Ankunft erfolgt zur Fahrplanminute 23, Abfahrt anderer Linien in Osterburken um Minute 27, 31 und 36 (hier kommt erschwerend der oberirdische Umstieg durch Überqueren der Gleise mit Fussgängerschranke in Osterburken von Gleis 1 auf Gleis 2-4 hinzu, bitte ggfs. bauliche Massnahmen am Bahnhof Osterburken prüfen, falls Problem nicht bekannt). Wird der Anschluss verpasst wird eine Wartezeit von 60 Minuten in Osterburken notwendig. Vorschläge zur Verbesserung: - 1.) Schaffen einer RE Linie Mannheim-Osterburken: Dazu z.B. Verlegung der zweistündlichen RE Linie RE10a auf die Kursbuchstrecke 665.1-2 mit Endhalt Osterburken. Alternativ Schaffung einer neuen RE Linie Mannheim-Osterburken(-Würzburg). Somit würden durch weniger Halte und verkürzte Fahrzeit und folglich frühere Ankunft in Osterburken die oben beschriebenen Anschlüsse in Osterburken sicher erreicht werden können. Zudem würde der ländliche Raum rundum Osterburken deutlich attraktiver	In den nächsten Jahren wird eine längere Umsteigszeit in Osterburken realisiert. Im Rahmen des Zukunftsfahrplan ist eine solche schnelle RE-Linie Osterburken - Mannheim vorgesehen, allerdings vorbehaltlich der Finanzierung.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
390	665.1-2						an den Fernverkehrsknoten Mannheim Hbf angebunden. Ausserdem entstünde so eine neue attraktive RE-Verbindung Mannheim-Würzburg mit Umstieg in Osterburken. Ankunft wäre vermutlich ca. um Fahrplanminute 05 in Osterburken, sodass alle Anschlüsse auch bei leichter Verspätung erreicht würden. - 2.) Umsetzung der Idee unter 1.) beschrieben durch RE10a in Doppeltraktion mit Zugteilung in Neckarelz und Endhalten Osterburken (Zugteil 1) und Heilbronn (Zugteil 2). - 3.) Kombilösung bestehender RE10a und S-Bahn: Auf jeden RE10a (zweistündlich) folgt auch eine S-Bahn Neckarelz-Osterburken und umgekehrt, sodass die Anbindung von Osterburken schneller und öfter erfolgt. Zudem wird durch die verkürzte Fahrzeit der Anschluss an die oben beschriebene Nord-Südachse in Osterburken sichergestellt. Ankunft wäre vermutlich ca. um Fahrplanminute 10 in Osterburken, sodass alle Anschlüsse auch bei leichter Verspätung erreicht würden. - 4.) Verlängerung der S-Bahn Rhein-Neckar S2 bis nach Osterburken und somit Schaffung eines Halbstundentakts an den Mannheimer Hbf. Reduzierung der Wartezeiten in Osterburken somit auf knapp 30 Minuten bei verpasstem Anschluss. Ankunft in Osterburken um Fahrplanminute 53. Umstiegszeiten aber eher unattraktiv und keine Verbesserung der Fahrzeit Osterburken-Mannheim als Fernverkehrsanschluss.		1	
391	750/760	S1 / MEX16 (Beide Richtungen)					Die Verbindung Kirchheim/Teck --> Eislingen/Fils dauert über eine Stunde, die reine Fahrzeit jedoch nur 35min. Mit dem Auto braucht man 30min, mit dem Fahrrad 65min. Grund: Auf 35min reine Fahrzeit mit dem Zug kommen 25min (!!!) Wartezeit beim Umsteigen in Plochingen. Das verlängert die Gesamtfahrzeit unnötig. Könnte man die Taktung von S1 und Mex16 besser aufeinander angleichen, damit die Umsteigezeit in Plochingen minimiert wird und die Anbindung in Richtung Göppingen/Geislingen und zurück verbessert wird? Optimal wären 5min Umsteigezeit, maximal 10min.	Die MEX-Züge fahren auf der Filstalbahn in einem engen Korsett zwischen den Fernzügen, ähnliches gilt für die S-Bahn von/nach Kirchheim, die zunächst auf einer eingleisigen Strecke fährt und ab Wendlingen zwischen ICE, RE und MEX-Zügen noch ein eigenes Zeitfenster benötigt. Dies führt zum heutigen Fahrplan, der so in der Grundstruktur nicht verändert werden kann. Mit der Einführung eines neuen Fahrplankonzeptes, das derzeit für Ende 2026 geplant ist, könnten sich ggf. Veränderungen ergeben		
392	771, 650	Ice1098	Stuttgart	7:30	Weinheim	8:30	Alternativ könnte der montags verkehrende IC2388 täglich fahren.	wird an DB Fernverkehr weitergeleitet		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
393	740	RE14 alle Zugnummern					Halte zusätzlich in Stuttgart Vaihingen, somit besserer Anschluss an den Flughafen, Filderebene.	Zusatzhalt würde dazu führen, dass der ICE-Anschluss verpasst wird; Entscheidung war, dass ICE-Anschluss wichtiger ist. Mit der geplanten Kappung der Gäubahn (April 2026) enden die Züge in Stuttgart-Vaihingen.		
394							Bitte eine Direktverbindung von Stuttgart nach Freiburg über Karlsruhe oder Tuttlingen und Donaueschingen weiter als Ergänzung zur Höllentalbahn. Begrüssenswert wäre auch eine Direktverbindung von Stuttgart nach Heidelberg oder Mannheim.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
395	760/780	MEX12 / MEX18					Die Züge sollten immer mit maximaler Kapazität fahren. Es kommt zu oft vor dass nur ein Triebwagen kommt. Ausserdem wäre es sinnvoll in Tübingen so zu planen dass der ankommende Zug erst wieder für die übernächste Fahrt nach Stuttgart benötigt wird	Die Kapazitäten beim MEX12/18 wurden zum Fahrplanwechsel am 15.12.2024 erhöht, insbesondere am Wochenende. Der Vorschlag einer überschlagenen Wende erfordert zusätzliche Fahrzeuge, die derzeit nicht zur Verfügung stehen		
396	780	56719	Möckmühl	6:10			Eine für Arbeitnehmer freundlichere Möglichkeit auch am Wochenende früh morgens von Heilbronn Hbf in Richtung Möckmühl/Osterburken zu reisen. An Samstagen/Sonntagen und Feiertagen verkehrt der erste Zug so, dass dieser erst nach 07:00 Uhr dort ankommt. In relation zu den Takten an Werktagen ist diese "ausdünnung" mehr als unverständlich.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
397	989/770/786	RB89 / IRE 1					Erweiterung des IRE 1 auf die Strecke Donauwörth - Aalen Hbf, mit einzelnen Verbindungen am Morgen, Mittags und ggf. Abend's, zur Durchbindung und Verbesserung des Fahrangebot auf der Riesbahn, mit Expressverbindungen. Vorstellbar wäre auch Morgens eine Verbindung auf dem RE89 bzw. IRE 1 am Morgen von Augsburg Hbf via Donauwörth, Aalen Hbf und Stuttgart Hbf nach Karlsruhe Hbf und am Abend wieder zurück. Um die Umsteigefreien Verbindungen, auf längeren Strecken durchaus zu Verbessern. Denkbar wäre hier, da das EVU sowieso die Go-Ahead ist, eine sehr gute Verbesserung zwischen Baden-Württemberg und Bayern zu Schaffen, vor allem im Regional-Expressverkehr.	Mit dem heutigen Wagenpark des RE1 können keine weiteren Leistungen erbracht werden, diese werden vollumfänglich für das bestehende Angebot benötigt. Expressverbindungen über die Riesbahn werden als Vorschlag in den Zukunftsfahrplan eingebracht.	1	
398	701	S3/S4					Halt aller Züge der Linien S3/S4 der S-Bahn Rhein-Neckar in Untergrombach und Weingarten. Derzeit fährt jeder zweite Zug dort leider ohne Halt durch.	Weingarten und Untergrombach haben in der Regel bereits 3 Halte pro Stunde. Die zeitliche Verteilung der Halte wird in den kommenden Jahren verbessert.		
399	780						Derzeit hält kein Zug regulär auf Gleis 1 in Möckmühl. Durch die neue Personenüberführung ist eine deutlich längere Übergangszeit zu den Bushaltestellen notwendig. Da der MEX 18 bzw. RE8 häufig Verspätung haben führt dies oft zum Verpassen des vom Land finanzierten Regiobus Linie 11 Richtung Dörzbach, als auch dem Bus 622. Ein Halten an Gleis 1 würde allen, aber insbesondere für Menschen mit Beeinträchtigungen oder älteren Menschen helfen, weil damit das aufwendige Gleiswechseln nicht notwendig wäre.	Ein Halt auf Gleis 1 verlängert die Fahrzeit aufgrund der geringen Einfahrtgeschwindigkeit über die abzweigende Weiche, dies könnte zu Anschlussverlusten im weiteren Verlauf der Strecke führen. Ansonsten ist der Vorschlag nachvollziehbar und wird geprüft.		
400	770	IRE 1					Auf der Strecke Karlsruhe Stuttgart ist jeder Zug den ich in den letzten Monaten gesehen habe, voll. Könnt ihr da Doppelstockzüge einsetzen? Und mehr Platz für Fahrräder wäre gut.	Neue Doppelstockzüge sollen in den nächsten Jahren zum Einsatz kommen		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
401	780	Alle RB Verbindungen Ri. Würzburg	Lauda		Würzburg	XX.52	Frühere Ankunft der RB Züge Osterburken - Würzburg im Hauptbahnhof Würzburg zur Minute 52. Dadurch werden Anschlüsse erreicht. Mit der Ankunft zur Minute 57 kann in Würzburg leider kein Anschluss Richtung Erfurt/ Bad Kissingen, Gemünden/ Jossa oder ICE nach München erreicht werden, was sehr unluokrativ ist , da über eine Stunde Wartezeit entsteht. Taktlage kann von Osterburken bis Lauda so bleiben wie sie aktuell ist. Ab Lauda Abfahrt zur Minute 10 - dann sollte die Fahrzeit zu halten sein um gegen 52 in Würzburg zu sein, um so Anschlüsse herzustellen und gleichzeitig in Lauda Anschlüsse aufzunehmen.	Diese Änderung befindet sich in Prüfung, betrifft aber überwiegend den Abschnitt in Bayern		
402	755	RE55					Im Jahr 2024 wird nochmal versucht (2023 ist es ja leider in die Hose gegangen, der SEV wurde trotzdem betrieben) das Brückenbauwerk westlich von Fridingen Richtung Mühlheim zu erneuern. Hierfür soll also wieder ein SEV mit Bussen eingerichtet werden. Da nun bereits Erfahrung besteht, sollte aus den Fehlern gelernt werden: 1. SEV erst ab Fridingen Die Bahnstrecke zwischen Sigmaringen und Fridingen ist funktionstüchtig. In Fridingen besteht ein zweites Gleis UND dort ist ohnehin die Zugkreuzung geplant, sodass es keine Probleme gibt dort mit bestehendem Fahrplan weiterzufahren. Der Bus braucht extrem lang, gerade zwischen Beuron und Fridingen muss der Bus über die Kohlplatte fahren, was sehr viel Zeit beansprucht und die kurvige Strecke ist für manche Fahrgäste "zum Kotzen". 2. SEV Halte Der Bus, möglichst dann ab Fridingen Bahnhof, hat danach einen Halt in Fridingen etwas zentraler, fährt danach den Mühlheimer Bahnhof in der Vorstadt an und fährt danach durch Nendingen (etwa 3000 Einwohner) bevor er nach Tuttlingen zum Bahnhof fährt. Der Bus sollte unbedingt in Nendingen halten. Nendingen hat ähnlich viele Einwohner wie Fridingen und Mühlheim (ohne Stetten) und liegt direkt auf der Strecke. Es gibt 2 Bushaltestellen direkt an der L277. Für den SEV-Bus bedeutet das KEINEN Umweg. Wieso dort kein Halt ist, ist unerklärlich.	Für zukünftige SEV-Planungen wird der Hinweis geprüft		
403	700-702,						Wäre es möglich eine 1 oder 2 Stündliche Regional Express Verbindung, wischen Offenburg und Frankfurt fahren zulassen, im zeit raum 6Uhr und 24Uhr	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
404	701-702						Ein Vorschlag wäre: Die Linie RE7 zwischen Basel und Karlsruhe, nach/von Mannheim zwischen 6uhr und 22 Uhr zu verlängern. Das würde mehr Verbindungen im Regional und Fernverkehr Umstiegs frei, im Rheintal ermöglichen.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
405	755	RE55					Die Taktung Villingen/Donauessingen/Tuttlingen nach Ulm ist bereits besser als vor 10 Jahren. Jedoch ist es abends zwar noch möglich von Tuttlingen nach Ulm zu kommen, jedoch nicht von Ulm nach Tuttlingen. Der letzte direkte Zug fährt um 18.17 Uhr ! Zumindest gibt es noch einen Zug nach Sigmaringen um 20.17 Uhr, wo Umstieg nach Villingen besteht. Danach geht nichts mehr. Nach Sigmaringen fahren nach 20.17 Uhr (ohne die Verbindung um 20.19 Uhr über Aulendorf) noch 4 (!) Verbindungen. Um 20.34 Uhr, 21.17 Uhr, 22.17 Uhr und 23.26 Uhr. Kann davon nicht 1 Zug durchgezogen werden oder zumindest ab Sigmaringen ein Ringzug nach Tuttlingen angeboten werden? Wenn nicht genug Geld für einen zusätzlichen Zug da ist, könnte ja einer dieser 4 Züge von Ulm nach Sigmaringen genutzt werden. Es sind ja noch 3 andere da.	Um 20:17 ab Ulm besteht eine Direktverbindung nach Tuttlingen (an 22:37). Leider konnte bislang auf der Strecke Sigmaringen - Tuttlingen der Landesstandard noch nicht umgesetzt werden.		
406	753	RB53					Von Sigmaringen gibt es sehr regelmässig Züge nach Aulendorf, jedoch werden diese nicht bis nach Kisslegg oder sogar Memmingen durchgeführt. Hier sind also 1 oder 2 Umstiege notwendig, wobei die Anschlüsse häufig nicht erreicht werden (7 bzw. 3 Minuten), da die Züge sehr häufig Verspätung haben. Gerade der Zug Aulendorf-Kisslegg mit nur 1 Halt in Bad Waldsee ist super anstrengend bei verpassten Anschlüssen. Warum kann die Fahrt von Sigmaringen nicht noch 22 Minuten bis Kisslegg verlängert werden oder der Pendelzug nicht nur bis Kisslegg, sondern 29 Minuten länger bis Memmingen fahren? Das würde sehr viele Nerven sparen.	Mit der Elektrifizierung der Strecke Lindau - Memmingen - München sind die Direktverbindungen von Aulendorf nach Memmingen entfallen, da die Strecke Aulendorrf - Memmingen nicht elektrifiziert wurde. Da die Umstiegszeiten bei dem genannten Zug sehr knapp sind und die Anschlusserreichungsquote unbefriedigend ist, werden derzeit verschiedene Alternativen geprüft.		
407	702						Ein Vorschlag wäre: Das es einen Halbstundentakt der Linie RE2 und RE7 zwischen Offenburg und Karlsruhe/ Karlsruhe und Offenburg gäbe. Zwischen 6 Uhr morgens und 22 Uhr abends. Da es mehr als genug bedarf auf der Strecke für schnelle Verbindungen in dem Zeitraum gibt.	Nach der Inbetriebnahme des Tunnels Rastatt sind weitere Verbindungen vorgesehen.		
408	740	RE87					Die Panoramabahn muss erhalten werden bis eine Tunnellösung fertiggestellt ist. Das Land muss das Geld hierfür in die Hand nehmen und die anscheinend bereits verkauften Flächen temporär zu pachten. Es braucht eine umsteigefreie stündliche Verbindung von Zürich nach Stuttgart. Alternativ: Trasse der S-Bahn Stuttgart nutzen, die S1 benötigt ab Herrenberg mit 39 min nur unwesentlich länger als die Regionalbahn mit 32 Minuten. Die Strecke ist S-Bahn-tauglich. Die bestehenden S-Bahn-Fahrzeuge sind barrierefrei. Gegebenenfalls ist eine Taktverdichtung notwendig aufgrund der geringeren Kapazität der S-Bahn-Fahrzeuge. In gewissen Verkehrsverbünden gibt es S-Bahnen mit Toiletten, gastronomischer Service würde entfallen. Zusätzliche Fahrzeuge mit einer Umleitung ab Horb über die Neckarbahn würde eine Fahrzeitverlängerung von 40 Minuten bedeuten, aber könnte als zusätzliche Verdichtung möglich sein, um zumindest Direktverbindungen zu ermöglichen.	Zum Erhalt der Panoramabahn gibt es aktuell ein Gerichtsverfahren, dessen Ausgang abzuwarten ist. Für den Unterbrechungsfall sieht das Kompensationspaket vor, dass die S-Bahn stündlich bis Horb fahren könnte, wenn alle Rahmenbedingungen dazu erfüllt sind.		
409	676	RE 6					Weitere spätere Rückfahrmöglichkeit in die Pfalz (wenigstens am Wochenende Nächte Fr/Sa und Sa/So) wäre super damit man nach Theater oder einem Abend in der Stadt Noch nach Landau und Neustadt kommt	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
410	783/785						Einen Zug um 23 Uhr von Crailsheim nach Schwäbisch Hall und in die Gegenrichtung mit Halt Eckartshausen, an Werktagen wäre mehr als wünschenswert. Dann müsste man nicht mehr auf den überteuerten "Fahrservice" der Zeitarbeitssklaverei zurückgreifen und könnte dadurch um die 100€ im Monat sparen.	Um 22:40 und 23:42 fahren ab Crailsheim Züge nach Schwäbisch Hall über Eckartshausen. Ein Halbstundentakt zu dieser Uhrzeit ist derzeit nicht finanzierbar.		
411	655					Immer zur Minute 5	Für Pendler aus Sandhofen wäre ein zeitnahe Anschluss an die S9 bzw. morgens der RE70 um 07:15 (aktuell 07:12) ein grosser Gewinn da so, die eh schon ziemlich lange Fahrzeit mit der Tram zum Mannheim Hbf deutlich verkürzt werden würde. Deshalb wäre mein Vorschlag ein generell besserer Anschluss an die Tram Linie 3 in Luzenberg und eine Taktverdichtung der S9.	wird an RNV weitergeleitet. Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
412	780						RB85 auch am Wochenende über Lauda hinaus bis Osterburken verlängern. Die Zubringerbusse zuden Bahnhöfen Rosenberg und Eubigheim neu strukturieren. Es ist ein Unding, das man teilweise 45 min auf den Bus warten soll, und vom nächsten Bahnhof würde einer fahren, der im eigenen Dorf nicht anhalten darf...	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
413	757	SWE R55 oder IRE 50					Einen Nachtzug, da zwischen 23:30 Uhr und 06:00 Uhr am Wochenende kein Zug fährt. Eine Verbindung gegen 03:00 Uhr am Wochenende (Freitag und Samstag).	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
414	780	RB 85					Bahnhaltepunkt in Hirschlanden Baden	Haltepunktreaktivierungen sind nicht Teil der Aufstellung von Jahresfahrplänen.		
415	720	RE3					Bitte die Schwarzwaldbahn massiv aufstocken, am besten alle 30 Minuten fahren lassen mit neuem Zugmaterial und unbedingt Doppelstockwagen. Die Schwarzwaldbahn ist massiv überlastet und braucht deshalb unbedingt Entlastung.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
416	718 Offenburg - Bad Griesbach						Stundentakt gem. Landesstandard an Werktagen und an Wochenenden/Feiertag von 5 Uhr - 24 Uhr auf der Linie RB20.	Der Landesstandard ist noch nicht auf allen Strecken vollständig realisiert. Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
417	774						Schülerzug Horb-Tübingen gegen 13:16 Uhr ab in Horb wieder einführen (vor Fplw 2016/2017 vorhanden). Einen Zugteil aus RB 32507 anstatt auf RB 32512 lassen, eine Kurzwende mit einem der beiden Zugteile machen, 13:16 Uhr abfahren, mit RB 3857 in Eyach kreuzen und mit RB 32509 in Rottenburg kreuzen und in Fahrplantrasse der jetzigen RB 32544 bis Tübingen verkehren lassen. Umsetzung dieser ehemaligen Idee ist mit RB 32566 vier Stunden später noch möglich, Trassen sind ebenfalls um 13 Uhr noch vorhanden.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
418	710.8						Schliessung der Taktlücken zwischen ca. 9 Uhr bis ca. 12 Uhr der RB41 zwischen Forbach <-> Karlsruhe.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
419	710.8	15939					Vertaktung der RB 15939 in die Fahrplanzeiten der anderen RB41 (wie z.B. 15941) mit Abfahrt :54 in Rastatt. Triggert meinen inneren Monk sehr.	Dies ist der Eingleisigkeit im Murgtal und der Streckenauslastung Rheintalbahn geschuldet		
420	774	32527	Mühlen	7:46 Uhr	Horb	7:49 Uhr	An Samstagen, Sonn-und Feiertagen eine frühere Verbindung zwischen Tübingen und Horb als die RB 32527 schaffen (erste Verbindung von Mühlen nach Horb erst um 7:49 Uhr, nach Tübingen hingegen um 4:55 Uhr!). Wenn möglich, die RB 3 bis 4 Minuten in früherer Taktlage verkehren lassen, sodass ein Umstieg auf IC2386 (Samstag) oder RE4 (Sonn-und Feiertags) nach Stuttgart möglich ist, da der Anschluss 1 Minute vor Ankunft des Zuges bereits abfährt.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden. Die Anschlüsse sind in Horb Richtung Süden ausgerichtet, eine frühere Ankunft in Horb würde die Reisezeit für die meisten Fahrgäste verlängern		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
421	702						Weiterführung aller RB44, die in Rastatt enden weiter nach Baden-Baden (gerne auch Bühl). Dadurch wird die Verbindung z.B. von Malsch nach Baden-Baden deutlich besser und die lange Wendezeit (50 Minuten) in Rastatt auf dem Abstellgleis wird effizienter gekürzt, ähnlich wie bereits RB 15912 fährt. Zudem ist kein weiterer Personalbedarf erforderlich.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
422	702	4701					Zusätzlicher Halt des RE 4701 in Ettlingen West, Bruchhausen und Malsch	Eine frühere Abfahrt in Karlsruhe ist nicht möglich, da sonst der Anschluss von Heidelberg verloren ginge		
423	702	17117					Die RB 17117 kann mit dem RE2 sowohl aus Karlsruhe aufgrund lediglich 3 Minuten Umstiegszeit nie erreicht werden. Die RB wird vom EC7 in Denzlingen zumindest auf dem Papier überholt. Allerdings ist der EC7 chronisch verspätet und im Rheintal so gut wie nie pünktlich unterwegs, wodurch die RB anstatt überholt zu werden in der Realität einfach immer viel zu früh in Denzlingen ankommt und lange Standzeit hat. Für die Fahrgäste aus dem RE2 bedeutet das allerdings ein unnötiger Anschlussverlust mit 1h Wartezeit. Meine Bitte: die Abfahrtszeit der RB in die Taktlage 12:06 verschieben, auch wenn es im Bildfahrplan scheinbar nicht passt. Denn die angebliche Überholung in Denzlingen findet in der Realität wirklich so gut wie nie statt.	Tatsächlich wird der Anschluss nur in knapp 60% der Fälle erreicht, dies ist der Überlastung der Rheintalbahn geschuldet		
424	701	S3					Seit Einführung des Deutschland-Tickets ist die Nachfrage auf der S3 zwischen Heidelberg und Karlsruhe nochmals gestiegen. Ausserhalb der HVZ fahren jedoch nur Kurzzüge auf dieser Linie, welche mehr als gut ausgelastet sind. Ich bitte darum, die über Bruchsal hinaus verkehrenden Takte der S3 ganztägig bis mindestens 20 Uhr als Vollzüge zu bestellen. Der RE73 hat leider keine spürbare Entlastung geschaffen.	Die Kapazitäten werden regelmäßig überprüft und ggf. nachgesteuert.		
425							Im Interesse der Fahrgäste könnte man evtl. die Zusammenarbeit aller Leitstellen verbessern, z.B. durch Standleitungen untereinander, damit bei Verspätung oder anderen Vorkommnissen, die Kommunikation beschleunigt wird und man Züge besser warten lassen kann oder auch "Mitnahme" ohne Fahrschein möglich ist bei Unleitungen mit einem anderen EVU.	Zur Verbesserung der Störfallkommunikation gibt es eine Arbeitsgruppe.		
426	755						Die Re55 soll jedesmal bis Villingen fahren /von Villingen starten	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
427	727	727	Hüfingen Mitte			06:15 Uhr	Die bis 2022 bestehende Schülerzugverbindung Donaueschingen- Neustadt-Donaueschingen wurde wegen ET 1440 Knappheit bei DB regio gestrichen. Der Ersatzbus ist keine Alternative! Bitte wieder die schnellere und höhere Kapazität aufweisen Schienenverbindung bestellen.	Leider ist die Fahrzeugverfügbarkeit bei den Elektrotriebwagen weiterhin nicht zufriedenstellend.		
428	766	SWE RB66					Wäre es möglich den Stundentakt der RB66 von Tübingen nach Albstadt-Ebingen bis nach Sigmaringen zu verlängern? Leider fahren die RB 66 nur alle zwei Stunden von Tübingen bis nach Sigmaringen und umgekehrt durch. Von Sigmaringen her hält zwar der IRE6a den Stundentakt, die Stationen Storzingen und Strassberg-Winterlingen haben davon leider nichts.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
429	710.41	S4					Seit Abschaffung der Eilzüge und Sprinter dauert die Fahrt von Eppingen nach Heilbronn und zurück wesentlich länger. Wäre es machbar, im Bereich Schwaigern bis Heilbronn weniger Haltestellen zu bedienen? Fahrgäste in diesem Bereich haben eh doppelt so viele Züge zur Verfügung und insbesondere Pendler, die von und bis Eppingen fahren (z.B. morgens und nachmittags), wären schneller am Ziel.	Mit dem schnellen RE45 sollte gerade die Fahrzeit zwischen den großen Bahnhöfen verkürzt werden, dafür muss am Heilbronner Hauptbahnhof Richtung Innenstadt umgestiegen werden. Mit Inbetriebnahme des zweigleisigen Ausbaus zwischen Leingarten und Schwaigern vsl. im Juni 2025 werden in der Hauptverkehrszeit zusätzliche Eilzüge zwischen Eppingen und Heilbronn in der Hauptverkehrszeit eingerichtet.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
430	701	26158					Anschlussssicherung vom IRE1 (19034) aus Stuttgart in Richtung Heidelberg/ Mannheim, da um diese Uhrzeit keine S3 mehr als Anschluss fährt (beginnt um diese Zeit erst in Bruchsal 23:43 und ist dort ein Anschluss von diesem RE). Weder in Heidelberg noch in Mannheim gibt es kritische Anschlüsse von diesem RE, weswegen die Verschiebung im Minutenbereich möglich sein	Die Ankunftspünktlichkeit in Karlsruhe-Durlach liegt mit 67% für die 3:59- Pünktlichkeit tatsächlich sehr niedrig. Die NVBW arbeitet an einem Anschlussssicherungstool, mit dem zukünftig die Anschlüsse besser sichergestellt werden sollen.		
431	783/785						Einen Zug von Crailsheim nach Schwäbisch Hall und Gegenrichtung mit Halt Eckartshausen-Ilshofen, jeweils um 23 Uhr an allen Werktagen. Dann käme man mal mit den öffentlichen Verkehrsmitteln heim und bräuchte keinen übersteuerten "Fahrservice" des Arbeitgebers.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
432	überall						Direkte Nahverkehrsverbindung von Mannheim nach Stuttgart mit Halt in Schwetzingen, Hockenheim, Bruchsal, Mühlacker und Vaihingen / Enz. Mehr RE Fahrten von Mannheim über Schwetzingen, Hockenheim, Waghäusel und Graben-Neudorf nach Karlsruhe, gerne weiter ins Murgtal über Raststatt. Auch bei Bauarbeiten, wie aktuell auf der Riedbahn muss man mit dem Zug ohne Umweg über Mannheim von Schwetzingen nach Ladenburg, Heddesheim und Weinheim kommen. Nicht einfach den Ast Neu-Edingen/ Friedrichsfeld Schwetzingen weg- und ausfallen lassen. Halt von Fernverkehrszügen in Schwetzingen, auch in Richtung Darmstadt. Verlängerung der Strassenbahn von Mannheim-Rheinau nach Schwetzingen. Verlängerung der Strassenbahn von Eppelheim nach Schwetzingen (Führung der Trasse am Ortsrand von Plankstadt.) Sicherer Anschluss in Eppelheim Kirchheimer Strasse von der Strassenbahn an den Linienbus und um gekehrt. Insbesondere Abends und Nachts. Errichtung von neuen Bahnhöfen in Boxberg Schweigern und Boxberg Uffingen. Es ist nicht möglich um 06:00 Uhr bei der Arbeit in Schweigern zu sein, wenn man in Uffingen wohnt. Ringbusverkehr ab Boxberg-Wölchingen über Uffingen, Eubigheim, Gerichtstetten, Erfeld, Bretzingen, Hardheim, Carl-Schurz-Kaserne, Schweinberg, Pülfringen, Brehmen, Buch am Ahorn, Kupprichhausen, Lengenrieden, Oberschüpf, Unterschüpf, Schweigern, Boxberg, Boxberg- Wölchingen Bf. Mehr Fahrten vom Bf. Boxberg-Wölchingen nach Kupprichhausen, insbesondere am Wochenende. Personen die beispielsweise in Boxberg oder Uffingen wohnen kommen somit besser nach Hardheim, unter anderem auch zur Carl-Schurz-Kaserne. Die RB Line Osterburken- Lauda sollte auch am Wochenende und Feiertags	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden. Nahverkehrsverbindung Mannheim - Schwetzingen - Mühlacker - Stuttgart wird für den Zukunftsfahrplan als Vorschlag eingebracht	1	
433	665.5	S5	Hoffenheim	7:00	Mannheim Hauptbahnho f	8:00	Eine Bitte die ich hätte falls es machbar ist wäre eine Verlängerung der S5 von Hoffenheim nach Mannheim da ich meine Umschulung zum Triebfahrzeugführer mache in Mannheim und es keine direkt Verbindung von Hoffenheim nach Mannheim gibt ausser eine morgens um ca 6:20 und keine weitere folgen ist es ziemlich kompliziert nach Mannheim zu kommen ohne umzusteigen in Neckargemünd oder Heidelberg Hbf könnte sowas berücksichtigt werden bitte.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
434	719						Die Strecke Offenburg - Strasbourg ist oft überfüllt (Wochenende, Berufsverkehr Zeiten, Vorweihnachtszeit) und man kommt in Appenweier entweder mit Gewalt rein (für Kinder, Frauen und älteren Menschen sehr gefährlich) oder wird stehen gelassen mit der Empfehlung den nächsten zu nehmen (bedeutet meisten eine Stunde Wartezeit).	Auf der Europabahn Offenburg - Strasbourg fahren Züge, die sowohl über das deutsche als auch das französische Zugsicherungssystem verfügen. Leider ist die Zahl dieser Züge sehr begrenzt und sind die Fahrgastzahlen in den letzten Jahren auf dieser Strecke so stark gestiegen, dass die Kapazitäten oft nicht mehr ausreichen. Neue Fahrzeuge sind bestellt und sollen nach Vorliegen der Zulassung auch zum Einsatz kommen		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
435	701	701	Heidelberg				Kein Halt der ganztägig fahrenden S3 Takte zwischen Bruchsal und Karlsruhe-Durlach mehr zur Verbesserung der Fahrplanstabilität auf der notorisch durch den Fernverkehr (oder Ludwigshafen) ausgebremsten S3 im Zulauf auf Karlsruhe. Insbesondere der knappe Umstieg in Karlsruhe Durlach auf den IRE in Richtung Stuttgart funktioniert leider sehr häufig nicht. Ärgerlich insbesondere in den Stunden, in denen halbstündig versetzt der IC statt dem IRE fährt. Hier sollte es eine bessere Koordination seitens der EVU (oder noch besser: eines Anschlussmanagers in der BZ Karlsruhe, welcher EVU-übergreifend Anschlüsse koordiniert) kommen, dass dieser Anschluss gewährleistet wird. Den Fahrgästen in Bruchsal Bildungszentrum, Untergrombach und Weingarten bleibt die Fahrt mit der S31/S32, welche bereits jetzt wenige Minuten vorher fährt. Falls die S3 einmal pünktlich ab Bruchsal in Richtung Karlsruhe abfährt, läuft sie der S31/S32 zwar auf, jedoch ist der Anschluss auch im Verspätungsfall aufgrund der gewonnen Fahrzeitreserve sicherer.	Mit dem RE71 stehen zusätzliche Verbindungen Heidelberg - Mühlacker (-Stuttgart) zur Verfügung, so dass ggf. eine Fahrt über Mühlacker sinnvoller sein kann. Hinsichtlich der Unterwegshalte gibt es einen Zielkonflikt, so gibt es genauso Forderungen, die S3 regelmäßig an den Unterwegsstationen zu halten.		
436	755, 720	RE 55					Durchgängige Durchfahrten von Ulm über Donaueschingen hinaus bis nach Villingen (nicht nur in Tagesrandlagen). Diese Direktverbindung würde vielen Fahrgästen zugutekommen, die aktuell bei einem Umstieg mit der oft verspäteten Schwarzwaldbahn den Zug verpassen.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
437	650						Guten Tag, ich habe gleich mehrere Änderungsvorschläge, diese werde ich klar mit 1., 2., 3. etc gliedern. 1. S6 der S-Bahn Rhein-Neckar: Momentan hält die Linie S6 nur zu einzelnen Zeiten in Weinheim-Lützelsachsen. Der Halt wird ansonsten lediglich von der stündlichen RB 67/68 bedient, die S6 würde den Takt zu einem 30 min Takt verdichten und zudem eine umsteigefreie Möglichkeit bieten, nach Mannheim zu fahren, da ansonsten zu den normalen Tageszeiten immer ein Umstieg auf den RE 60 von Nöten ist. In die Gegenrichtung, von Mannheim nach Lützelsachsen, hat man in Weinheim einen theoretischen 3 min Umstieg, der funktioniert jedoch in 95% der Fälle nicht, womit man dann immer eine Stunde warten muss. 2. Bessere Abtaktung des RE 1 (Mannheim - Saarbrücken - Trier - Koblenz) an die Züge der Linie RE 60. Ein 53 Minuten Umstieg macht eine Verbindung absolut unbrauchbar, denn niemand möchte so lange am Bahnhof stehen. Mit anderen Zügen ist gerade Trier/Saarbrücken wirklich nicht gut zu erreichen, weshalb dieser Umstieg unbedingt kürzer sein sollte. 3. Verlängerung der Linie RE 7 bis Basel SBB. Früher fuhren die Züge bis SBB, womit ein guter Umstieg auf den Schweizer Regional- und Fernverkehr möglich war, nun ist man darauf angewiesen mit der S6 der S-Bahn Basel über die Grenze zu fahren, ein Umstieg mehr, der die Verbindung unattraktiver gegenüber dem Auto macht. 4. Verlängerung der Linie RE 73 nach Mannheim. Dies würde die S-Bahnen zwischen Mannheim und Heidelberg entlasten und zudem eine schnellere Verbindung zwischen den beiden Städten bieten. Zudem würde der RE die Reisezeit zwischen bspw Mannheim und Wiesloch-Walldorf enorm verkürzen. 5. Takte bereinigen. Wenn ein Zug immer zur gleichen Minute fährt, dann muss man sich die Verbindung einmal herausuchen und wenn man doch eine Stunde später unterwegs ist, dann funktioniert exakt dieselbe	1. Schon bei der Fahrgastbeteiligung 2024 wurde erläutert, wieso dieser Halt auf der stark belasteten Strecke nicht möglich ist. Daran hat sich leider nicht geändert. 2. Die Main-Neckar-Bahn ist durch Fern-, Güter- und Regionmalverkehr stark ausgelastet, so dass keine andere Trassen zur Verfügung (deshalb ist ja eine Neubaustrecke seit Jahrzehnten geplant). Mit der S6 besteht Anschluss in Mannheim an den RE1 nach Saarbrücken/Trier mit entspanntem Übergang 3. erfordert zusätzliche Fahrzeuge (die nicht vorhanden sind) und zusätzliche Mittel (die auch nicht vorhanden sind) 4. Aufgrund der hohen Streckenauslastung ist diese Verlängerung derzeit nur im Spätverkehr möglich. Eine regelmäßige Verlängerung bis Mannheim ist grundsätzlich geplant, kann aber erst nach Vollendung des viergleisigen Ausbaus realisiert werden.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
438	770						Halt einer Regionalbahnlinie in Richtung Stuttgart Hbf und Karlsruhe Hbf zusätzlich zu den dort beginnenden und endenden Stadtbahnen aus Gernersheim und Pforzheim Hbf kommend am neu gebauten Bahnhof Söllingen Bahnhof. Dies würde das Pfintal an die Metropolregion binden und Pendlern einiges erleichtern. Ebenfalls würde es neben den Eilzügen der Stadtbahnlinie S5/S51 eine Direktanbindung in wenigen Minuten zum Karlsruhe Hauptbahnhof schaffen.	Wird als Anregung für den Zukunftsfahrplan weitergegeben	1	
439	750,771						Einen soliden 15 Minuten Takt Stuttgart-Geislingen Eine Direktverbindung (RE) Stuttgart-Mannheim/Heidelberg	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
440	718						Durchgängiger Stundentakt bis 24 Uhr wie im Kinzigtal. Bisher gibt es diesen nur tagsüber und die gross angekündigten und versprochenen zusätzlichen Fahrten sind beinahe vollständig gestrichen worden. Die Busse auf die Taktung der Züge abstimmen, um faktisch gleichzeitige Fahrten in die selbe Richtung zu vermeiden und das Angebot/den Takt zu verbessern. Konsequente Linienführung statt ständigem Wechsel zwischen Zielbahnhof Offenburg, Hausach und Hornberg. Anschlüsse in Offenburg verbessern. Bei Verspätung der RB von Freiburg ist der Zug Richtung Renchtal weg statt ein Paar Minuten zu warten. -> Lösung wie in Bayern mit App?	Im Renchtal entspricht der Spätverkehr noch nicht dem Landesstandard, wurde aber in den letzten Jahren deutlich ausgeweitet. Bis Oberkirch fährt um 21:57 ab Offenburg der letzte Zug, um 22:50 ab Offenburg fährt noch ein Bus der Linie 7137. Die Anschlusssicherung in Offenburg ist schwierig, da einerseits die Rheintalbahn eine überlastete Schienenstrecke ist und andererseits der Zug in Appenweiler auf eine eingleisige Bahnstrecke abzweigt. Ein Warten auf die RB von Freiburg (an :52) bei Abfahrt ins Renchtal :057 würde auch den RE nach Karlsruhe (ab :02) verspäten und würde im Renchtal die Züge der Gegenrichtung verspäten (mit entsprechenden Anschlussverlusten in Offenburg)		
441	751	Alle RB91 ab Friedrichshafen Hafen zur Minute 11						Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
442	727	S10 (Zug 9701)			Donaueschingen	5:55	Anschluss auf RE 2 Richtung Konstanz herstellen. Aktuelle Abfahrt der RE 2 um 06:00 von Gleis 2. Aktuell kommt die S-Bahn 3 Minuten nach der planmässigen Abfahrtszeit des RE 2 an.	Problem: noch längere Reisezeiten des RE 4701, der lange Standzeiten in Donaueschingen und Singen hat. Wird für 2026 noch einmal angeschaut.		
443	701	RE 73					Ganztägiger Halt in Heidelberg Kirchheim/Rohrbach in beiden Fahrtrichtungen aufgrund des hohen Fahrgastaufkommens an diesem Bahnhof (einziger Bahnhof im Heidelberger Süden, welcher Heidelbergs grössten Stadtteil Kirchheim anbindet). Dies würde auch die Auslastung dieser eigentlich attraktiven Linie verbessern.	Heidelberg Kirchheim/Rohrbach wird außer von der S-Bahn auch schon von der RB 68 nach Frankfurt bedient		
444	766	SWE RB66					Ein Vorschlag oder besser gesagt ein Wunsch von mir wäre eine Verlängerung des Stundentakts der RB 66 von Tübingen nach Albstadt bis nach Sigmaringen und natürlich auch wieder zurück. Leider endet bzw. startet jede zweite RB66 in Albstadt-Ebingen. Von Sigmaringen ergänzt zwar stündlich der IRE6 den Stundentakt. Davon haben aber die Bahnhöfe Storzlingen und Strassbeeg-Winterlingen nichts.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
445	701/710.9/770						RE17 b bis Heidelberg verlängern, somit Stuttgart und Heidelberg wie bis 2020 direkt verbinden. Der Umstieg in Karlsruhe- Durlach von 3-5 Minuten ist zu kurz.	Wurde zum 15.12.2024 umgesetzt (neue Linie RE71 Mühlacker - Heidelberg im 2-h-Takt)		1
446	665.3-4/710.9						1. Direkte Zugverbindung von Bretten nach Gernersheim oder wenn die Strecke nach Landau reaktiviert wird bis Landau 2. Mehr direkte Zugverbindungen von Bretten nach Stuttgart und Heidelberg 3. Direkte Zugverbindung von Bretten nach Pforzheim über Mühlacker	Direktverbindungen nach Heidelberg wurde eingerichtet, nach Gernersheim besteht via Bruchsal (MEX17c, S33) stündlich Anschluss, ebenso nach Pforzheim via Mühlacker. Im Bahnverkehr können nicht von überall nach überall Direktverbindungen eingerichtet werden		
447	751	26506					Bessere Anschlussaufnahme aus Richtung Biberach (RS 21), Ankunft in Ulm um 05:53 Uhr. Bisher nur 2 Minuten Umsteigezeit.	wird geprüft		
448	730						Zusätzliche Halte des Regionalexpress in Laufenburg Baden Ost	angesichts der unbefriedigenden Betriebsqualität auf der Strecke können keine weiteren Halte realisiert werden, außerdem passen zusätzliche Halte nicht zum Produkt Regionalexpress		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
449	751	26514					Spätere Abfahrt wg. Anschlussaufnahme von der Südbahn (RE 5 / IRE 3) vom Bodensee, hier Ankunft Zug 4800 IRE 3 in Ulm um 06.42 Uhr -> bisher nur 2 Minuten Umsteigezeit. Der nächste Zug nach Heidenheim-Aalen ab Ulm geht dann erst wieder um 08.04 Uhr.	wird geprüft		
450	702						Der letzte Zug von Freiburg nach Offenburg über Lahr fährt um 0:10 Uhr. Es wäre schön wenn es noch eine spätere Verbindung gäbe.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
451	780	19210	Lauffen am Neckar	4:45	Heilbronn Hbf	5:00	Morgens bessere Anbindung in Heilbronn Hbf um die früher Anschluss um die Möglichkeit auch per Bahn, Bus und natürlich auch zur Stadtbahn um ohne Auto zum Arbeitsplatz zu kommen Richtung Autoland Stuttgart keinen Problem hinzu kommen finde ich traurig.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
452	760	MEX 18 (19343)	Stuttgart	23:53			Es müsste dringen die Taktlücke auf der Strecke Stuttgart-Reutlingen-Tübingen zwischen 23:23 und 0:48 (jeweils Abfahrtszeiten in Stuttgart Hbf) geschlossen werden. Beim Umstieg aus dem Fernverkehr zwingt sie zu Aufenthalt in Stuttgart Hbf von fast 90 Minuten zu einer Uhrzeit, zu der DB Lounge und gastronomische Angebote längst geschlossen sind. So ist man gezwungen, in der Kälte und unter fragwürdigen Sicherheitsbedingungen auszuharren. Die letzten Züge vor der Lücke sind insbesondere am Wochenende oft überfüllt - Nachfrage wäre also vorhanden. Zumindest am Wochenende wäre zudem ein weiterer Spätzug sinnvoll, um ohne Auto auskommen zu können.	Nachvollziehbarer Wunsch, kann aber nur durch Umschichtung bei anderen Zügen erfolgen, wird geprüft.		
453	735/702	56					Umsteigezeiten zwischen der S6 und dem Fernverkehr sind oft viel zu knapp (wegen Verspätungen im FV). Bitte etwas anpassen.	Aufgrund der Eingleisigkeit der Strecke und damit festgelegter Kreuzungsbahnhöfe sind Verschiebungen leider nicht möglich		
454	710.7/8						Auf der Strecke Karlsruhe-Rastatt über Forchheim und Durmersheim habe ich mehrere Vorschläge. 1. moderne bwegt-Fahrzeuge (z.B. Coradia Continental) einsetzen. Wenn keine Zusatzleistung angeboten werden kann, wäre als Alternative ein Tausch entweder der RB41 oder RB44 gegen S7 oder S8 denkbar. Vorteile für die Fahrgäste der Durmersheim-Strecke: direkte Anbindung an den Hbf ohne Umweg über den Albtalbahnhof, mehr Komfort ggü. den alten S-Bahn-Wagen (eingesetzt werden mittlerweile nur die GT8-100D/25-M). 2. Zeitweise "Express"-Linie, die nicht an allen Stationen hält. Denkbare Haltepunkte wären Karlsruhe Hbf, Forchheim, Durmersheim, Ötigheim, Rastatt, (weiter wie gewohnt...)	Auf den Linien S7 und S8 kommen 2-System-Stadtbahnen zum Einsatz, die in die Karlsruher Innenstadt weitfahren und damit umsteigefreie Verbindungen vom Umland bis zum Marktplatz herstellen. Dazu wurde aufwändig vor einigen Jahren eine Verbindungsstrecke zwischen dem Albtalbahnhof und der DB-Strecke errichtet. Mit nur geringem zeitlichem Mehraufwand kommt man so am Bahnhofsvorplatz an. Da die Mehrzahl der Fahrgäste (meist 2/3 oder mehr) über den Bahnhofsvorplatz hinaus in der Stadtbahn sitzen bleibt, wäre eine Führung der Züge in den Hauptbahnhof unterm Strich eine Verschlechterung. Zukünftig werden die heutigen Stadtbahnen durch neue Tram-Trains ersetzt.		
455	710.7/8	S7/S8					Statt eines 20/40-min-Takts wäre ein 20-min-Takt oder alternativ ein durchgehender 30-min-Takt wünschenswert	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden. Ein anderer Takt ist aufgrund der begrenzten Infrastruktur und der Zeitlagen des Fern- und Güterverkehr nicht möglich.		
456	731	11760					Die Abfahrt des Zugs wurde leider von 7:34 (2023) nun auf 7:26 (2024) gelegt. Ich fände es gut, wenn es wieder einen schnellen Zug gibt, für Arbeitnehmer die täglich nach Markdorf, Salem, Überlingen Nussdorf (Standort Unternehmen Diehl).. müssen. Der Zug 17762 kann dann an mehreren kleinen Stationen halten. FN - Nussdorf: Statt 32 brauche ich nun 40 Minuten. Da ist ein Auto wieder schneller. Ausserdem verstehe ich nicht, dass im neuen Fahrplan der Zug in Manzell schon wieder 5 Minuten hält. Dann kann der Zug auch 5 min später losfahren in FN. Dank :)	Der Zug wurde wieder auf 7:33 gelegt, damit der Anschluss von Lindau aufgenommen werden kann. Die Bodenseegürtelbahn ist stark ausgelastet, so dass zur Betriebsstabilisierung an manchen Kreuzungsbahnhöfen längere Aufenthaltszeiten vorgesehen werden.		1

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
457	754	17980	Aulendorf	16:38	Pfullendorf	17:35	Hallo zusammen, zur Freizeitexpress Saison 2023 wurde die letzte Fahrt der Räuberbahn auf 17:13 ab Aulendorf gelegt. Leider ging diese Entscheidung stark zulasten der Fahrgastzahlen. Ich bin Zugbegleiter auf der Räuberbahn und wir hatten in der letzten "Runde" Aulendorf ab 17:13; Pfullendorf ab 18:18, leider zusammen nie mehr als 10 Fahrgäste! Viele haben sich zwar eine spätere Fahrt gewünscht, aber gerade Ferien- und Hotelgäste müssen lt. Aussage vieler Fahrgäste um 19:00 Uhr im Hotel sein (zwecks Halbpension). Nebenbei ist von DB Regio für diese spätere Leistung eine zusätzliche Lokführerschicht erforderlich. Daher mein Vorschlag: Abfahrt in Aulendorf um 16:37/16:38 (da können die 16:30 Uhr Anschlüsse von FN/Ulm mitgenommen werden); Altshausen ab 16:50; dann Rückfahrt in Pfullendorf gegen 17:45 Uhr; Ankunft in Aulendorf gegen 18:42 Uhr. Hier dürfte es keine Trassenprobleme geben. Vielen Dank vorab für's Prüfen und für eine Rückmeldung. Vielleicht kann dies ja noch zur Saison 2024 umgesetzt werden.	Die spätere Fahrt wurde auf Wunsch der Räuberbahn initiiert. Bisher ist kein Wunsch für eine Anpassung der Züge von den Verantwortlichen an uns herangetreten.		
458	780						Die MEX18 Abfahrt um 5.28 Uhr und RB8 Abfahrt um 6.33 in Neckarsulm bitte ab Sinsheim (MEX18 um 4.40 Uhr und RB8 um 5.40 Uhr) fahren lassen und auf diesem Abschnitt die beiden S42 Fahrten ersetzen. In der Gegenrichtung dann die MEX18, in in Stuttgart um 22.28 Uhr von Tübingen ankommen, um 22.37 Uhr in Stuttgart abfahren lassen, um in Neckarsulm um 23.26 Uhr in Neckarsulm anzukommen und die S42, die um 23.27 in Richtung Sinsheim dort abfährt, zu ersetzen. Die RB8, die um 23.52 Uhr in Neckarsulm von Stuttgart ankommt, weiter ab 23.53 Uhr in Richtung Sinsheim weiterfahren lassen, die dann 0.21 Uhr in Grombach (dann ergibt mit der S42 ab Sinsheim um 0.12 Uhr kein Trassenkonflikt, da der Bahnhof Grombach zweigleisig ist) und um 0.31 Uhr in Sinsheim ankommt. Die neue RB8 Verlängerung kann die S42 Fahrt die 0.11 ab Neckarsulm abfährt, ersetzen. So hat man morgens 2 Direktverbindungen von Sinsheim nach Stuttgart/1 Direktverbindung nach Tübingen und nachts 1 Direktverbindung von Tübingen/ 2 Direktverbindungen von Stuttgart nach Sinsheim, was dann Reisende in/aus den Süden hilft, weniger umzusteigen. Morgens und Nachts ist der Zugverkehr meist pünktlich, also die Verlängerungen von/nach Sinsheim wird nicht für Verspätungen sorgen. Ich hoffe, dass die Verlängerung klappen würde.	Bei den MEX-Zügen werden nachts in Heilbronn die Toiletten ver- und entsorgt, eine Änderung ist deshalb leider nicht so einfach umsetzbar. Damit würden zusätzliche nächtliche Überführungsfahrten anfallen.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
459	665						Die S5 der S-Bahn Rhein Neckar muss von Heidelberg (Minute 27/57) nach Mannheim verlängert werden (ohne halt oder mit Halt in Mannheim Friedrichsfeld Süd) und dann mit der S6 nach Mainz verknüpfen, die um die Minute 15/(die Fahrt, die um die Minute 50 beginnt, bitte auch um 45 in Mannheim beginnen lassen). 18 Minuten von Heidelberg nach Mannheim sollten passend sein. So kann daraus eine Linie als S5/S51 Sinsheim/Eppingen/Aglasterhausen-Heidelberg-Mannheim-Ludwigshafen(Rhein)-Mainz werden wie jede andere S-Bahn Linie (S1 Osterburken-Heidelberg-Mannheim-Ludwigshafen(Rhein)-Homburg(Saar) oder S3 Karlsruhe-Heidelberg-Mannheim-Ludwigshafen(Rhein)-Germersheim-(Karlsruhe)). Grund dafür ist direkte Anbindung an Heidelberg/Mannheim/Ludwigshafen(Rhein) (Wichtige Städte im VRN Gebiet) in Halbstundentakt mit kleinen Städte (z.B Zuzenhausen) insbesondere Mannheim mit ihre vielen Fernverkehrsanschlüsse. Aus Bensheim kann dann die S6 nur bis Mannheim fahren, da man dort in Richtung Worms die RB63 nehmen kann und in Richtung Mainz die RB67/68 nach Darmstadt nehmen kann und dort nach Mainz mit der RB75 weiterfahren. Über die neue S5/S1 Verbindung würde ich mich sehr freuen.	Die heutige Endstation Heidelberg der S5 resultiert aus der fehlenden Streckenkapazität des Abschnittes Heidelberg - Mannheim. Hier ist schon länger der viergleisige Ausbau geplant, ein Fertigstellungstermin kann aber derzeit nicht angegeben werden. Weitere Informationen unter https://mannheim-heidelberg.deutschebahn.com/		
460	770						Seit Anbeginn des neuen Verkehrsvertrags 2019 gleicht die Nutzung des IRE1 19004 (7:48 h ab Vaihingen/Enz) einem Lotteriespiel mit anschließender Fahrt in einer Sardinenbüchse (seit September 2023). Zum einen wird noch um 7:30 h (ich bin bereits auf dem Parkplatz angekommen) der Zug auf div. Apps als pünktlich angezeigt, spätestens aber ab 7:35 steigt die Verspätungsanzeige minütlich um Minuten. Die Sinnhaftigkeit solcher Anzeigen kann durchaus in Frage gestellt werden, wenn man als Kunde keine Chance hat, sich darauf einzustellen. Wenn man Glück hat, bleibt es bei der angezeigten Verspätung, denn oftmals wird dann zusätzlich der IC, jetzt ICE, 7:54 h ab Vaih./Enz vorgezogen, wodurch der IRE1 dann weitere Verspätung aufbaut. Sie können sich vorstellen, dass dann geplante Anschlüsse in KA-Durlach oder Hbf weg sind und aus 10 Minuten Verspätung in Vaih./Enz 30 Minuten verspätetes Erscheinen am Arbeitsplatz wird. Ursache ist wohl das mehr oder weniger gleichzeitige Abfahren beider Züge in Stuttgart Hbf, der Planabstand von sechs Minuten löst bei der geringsten Störung bereits das beschriebene Chaos aus. Ich beobachte dieses Durcheinander bereits seit 2015 noch unter DB Regio, das heisst, dass es eindeutig an der realitätsfernen Fahrplangestaltung mit der entsprechenden Gleisbelegung liegt. Selbst das Ausweichen auf den eigentlich hinterherfahrenden, aber meist pünktlichen MEX 17a (7:52 h ab Vaih./Enz) bringt keine Erleichterung, weil spätestens in Pforzheim der IRE1 den ganzen Fahrplan durcheinanderbringt und der bis Pforzheim pünktliche MEX 17a auf diesen Zug warten muss. Das Problem wird zusätzlich seit September 2023 verschärft durch den Einsatz von halben Zügen (ETCS-Nachrüstung?), worauf der Fahrgast dann die Verspätung doppelt büssen darf, indem er sich mit vielen anderen und deren Fahrrädern um den verbleibenden Platz im Zug balgt. Und abends dann dasselbe in umgekehrter Reihenfolge: der IRE1 19027 ab 18:37 h ab KA-Durlach wird bis kurz vor halb sieben auf div. Apps als pünktlich angezeigt, dann aber wohl in KA Hbf festgehalten, bis sämtliche anderen Züge Vorfahrt genossen	Die Vorleistung dieses Zuges ist RE8 19093 von Neckarsulm. Durch eine Änderung im Zulauf konnte seit dem 15.12.2024 die Bereitstellung in Neckarsulm verbessert werden, so dass zukünftig eine etwas bessere Pünktlichkeit erwartet wird. Beim abendlichen Zug 19027 ist die 3:59-Pünktlichkeit von 85,1% im Jahr 2023 auf 92,9% im Jahr 2024 angestiegen, da die frühere Kurzwende aufgehoben wurde.		
461	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 der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
462	730						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)	Kann erst nach Fertigstellung der Elektrifizierung umgesetzt werden		
463	784	23575	Walldürn	8:36	Seckach	9:05	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 Nachfraganreiz 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!	Eine Verlängerung der Züge bis Mosbach erfordert zusätzliche Zugkilometer, die derzeit nicht finanzierbar sind. Das Konzept unterstellt sehr ambitionierte Fahrpläne, es ist fraglich, ob diese im Betrieb einzuhalten sind, letztendlich bestimmt der Kreuzungsbahnhof Bödighheim die Fahrzeiten.		
464	785	88631/(88635)/17507					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.	Für die Haltepolitik in Bayern ist die BEG zuständig. Grund für die Haltausfälle morgens gegen die Lastrichtung sind Güterzüge auf der eingleisigen Strecke. Mit Inbetriebnahme von Stuttgart 21 soll hier eine einheitliche Haltepolitik umgesetzt werden.		
465	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.	Bei einer Fahrt über Gleis 4 besteht bahnsteiggleicher Übergang zur S-Bahn, Anregung wird geprüft.		
466	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.	Für die Haltepolitik in Bayern ist die BEG zuständig. Die Kapazitäten beim RE90 wurden gerade am Wochenende aufgestockt		
467	780		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!	Um diese Zeit überwiegt die Nachfrage auch zu den kleineren Stationen im Vergleich zu den Langstreckenreisenden. Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
468	780	RE8					Können die Fahrzeitreserven 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-	Wurde geprüft, allerdings liegt zwischen Würzburg Hbf und Würzburg Süd eine hohe Streckenauslastung vor (Trassenkonflikt mit RE80 im Blockabstand)		
469	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?	Dieser Anschluss ist leider sehr knapp geplant und es besteht kaum Spielraum, um die Züge warten zu lassen. Bei einer späteren Abfahrt des MEX würde in Bietigheim-Bissingen der Anschluss an den RE8 nach Würzburg verpasst werden. Bei einer früheren Abfahrt in Karlsruhe beim RE1 würde der Anschluss von Offenburg und aus der Pfalz verpasst werden.		
470	750	19115+19117					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 Abweichungen resultieren aus dem Schülerverkehr		
471	701						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. â€žBauernhöfeâ€œ im näheren Umfeld werden teils besser bedient, als Weingarten!	Weingarten wird 2x stündlich mit der Stadtbahnlinie S31/32 bedient, zusätzlich halten aktuell auch die meisten S3-Züge in Weingarten. Die Fahrzeit der direkten S-Bahn bis Heidelberg liegt bei 39-40 Minuten. Zweistündlich bestehen Verbindungen über Bruchsal mit dem RE71 mit ebenfalls 39 Minuten Fahrzeit. Außerdem kann man stündlich über Durlach in 46 Minuten nach Heidelberg gelangen. Somit bestehen ausreichende Verbindungen für Weingarten (Baden) zur Verfügung. Die zeitliche Verteilung der Halte wird in den kommenden Jahren verbessert.		
472	665.3	S3	Karlsruhe Hbf				Eine eher fahrgastinformatiorische 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. Tatsächlich ist die Fahrgastinformation in diesem Fall herausfordernd. Es wird in der Auskunft der Text "Fährt über Mannheim Hbf" angezeigt		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
473	702, 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!	Der Mehrwert liegt im stündlichen Regionalexpress von Heilbronn nach Karlsruhe. Aus umlauftechnischen Gründen sind wenige Fahrten nach Forbach durchgebunden, da dort ebensolche Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Zu anderen Zeiten besteht diese Verbindung als Umsteigeverbindung. 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.		
474	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).	Die S5 hält zumeist 3x pro Stunde in Maxau, dies ist ausreichend. DB InfraGO hat die Änderungen aus Trassenbelegungsgründen abgelehnt. Auch für einen Bedarfshalt muss zusätzliche Zeit im Fahrplan eingeplant werden.		
475	730	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).	angesichts der unbefriedigenden Betriebsqualität auf der Strecke können keine weiteren Halte realisiert werden		
476	732	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). Gennrerell: als Teil der S-Bahn Bodensee ist ein Halbstundentakt angebracht.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
477	731	RB 31					Halt aller RB 31 in Radolfzell-Haselbrunn, zumindest jedoch in Taktlücken oder Störungen im Seehäsele-Verkehr (RB 32).	angesichts der unbefriedigenden Betriebsqualität auf der Strecke können keine weiteren Halte realisiert werden (Anschlussverlust Radolfzell bei Regelhalt in Haselbrunn)		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
478	727	S1					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.	Der Wunsch ist nachvollziehbar und gut begründet, aber zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
479	740						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.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.	1	
480	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.	Wurde geprüft, allerdings ist die potentielle Trasse schon mit dem RE10b belegt (von Heilbronn bis Bad Friedrichshall).		
481	665.1/2				Mosbach-Neckarelz	6:44	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.	MEX 12 fährt jetzt um 6:52 ab		1
482	780	74493					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.	MEX12 19355 kommt in Bad Friedrichshall Hbf erst 8 Minuten nach Abfahrt des RE8 nach Stuttgart an. Insofern ist nachvollziehbar, dass hier kein Anschluss herstellbar ist.		
483	737	Unbekannt					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.	Abfahrt 13:15 Uhr ab Tiengen ist wegen entgegen kommendem RE bis zum Ausbau der Hochrheinstrecke nicht möglich. Morgens kommt um diese Zeit der Zug ins Wutachtal auf der eingleisigen Strecke entgegen.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
484	665.1-2						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/VW. 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.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
485	705						Kalkulation der Zeiten so, dass die Pünktlichkeit sich verbessert (lieber drei Minuten mehr als offizielle Fahrzeit, die dann aber auch eingehalten wird). Koordination! Busse in Mosbach kommen laut Fahrplan oft fünf Minuten vor Abfahrt der Züge Richtung Mosbach an, tatsächlich aber oft erst eine Minute vorher, so dass ein Anschluss nicht sichergestellt ist. Das heisst, Land, NVBW, bwegt, Kommunen und wer auch immer noch am Personennahverkehr beteiligt ist, müssen miteinander reden - oder am besten Wege, auf denen es öfter Verspätung gibt, einmal persönlich zusammen abfahren	Fahrpläne haben viele Zwangspunkte, häufig hat sich in der Vergangenheit durch steigende Fahrgastzahlen oder andere Fahrzeuge die tatsächliche Fahrzeit erhöht. Neue Fahrplankonzepte zu erstellen ist aufwändig und führt meist zu Mehraufwand bei Fahrzeugen und schlechteren Anschlüssen aufgrund geringerer Reisegeschwindigkeiten.		
486	737						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.	Im Rahmen der stufenweise Reaktivierung der Wutachtalbahn soll in den nächsten Jahren der Zugverkehr bis Weizen (bei der Firma Sto) verlängert werden.		
487	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.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
488	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	Der Zug nach Rheinfelden verdichtet auf der Rückfahrt das Angebot von Rheinfelden Richtung Baden, auf diese Richtung ist dieser Zug ausgerichtet.		
489	710.41/780						Einführung einer Verbindung Mosbach-Neckarelz nach Stuttgart Hbf/Tübingen Hbf und umgekehrt, welcher auf dem Linienweg des RE10a fährt und somit eine regelmässige 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).	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
490	710.41/780	MEX19235					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.	Das ist leider nicht so einfach. Der MEX12 kann nicht länger warten, da 4 Minuten später schon auf dem gleichen Gleis der Zug der Gegenrichtung von Tübingen ankommen soll, um noch Anschluss in Richtung Mannheim herzustellen. Die Aufgabe ist somit, die Pünktlichkeit des RE10a 19279 zu erhöhen. Mit der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 ist eine Neukonzeption für den RE10 vorgesehen.		
491	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 Turbo 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 Rhyhas-Züge haben in Singen einen kurzen Übergang zum Seehas, eine andere Fahrlage würde die Umsteigezeit und damit Reisezeit verlängern.		
492	740	SVG 19995					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.	IC 183 fährt täglich		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
493	710.41		Bad Friedrichshall Hbf				Würden die S41 , werktags Abfahrtszeit 23.48 Uhr und 0.48 Uhr 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.	Die Abfahrt um 0:48 findet auf Gleis 10 statt, damit bahnsteiggleich Anschluss aus Sinsheim besteht.		
494	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	Restriktionen aufgrund des Güterverkehrs		
495	732						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.	Ab Stockach fährt täglich der letzte Zug um 23:16 (im Stundentakt), in der Gegenrichtung ab Radolfzell nach Stockach fährt täglich der letzte Zug um 23:51		1
496	780	MEX 18	Osterburken	4:45	Neckarsulm Nord	5:32	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 . Schichtbeginn 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.	wird geprüft		
497	730	Ire3	Erzingen	0:00	Singen	0:00	Halt des Zuges immer auch in Lauchringen Ost, da viele Bürger aus Lauchringen in Tiengen oder Erzingen zusteigen	angesichts der unbefriedigenden Betriebsqualität auf der Strecke können keine weiteren Halte realisiert werden		
498	730	RE 3047			Tiengen	7:16	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?	Ja, das Problem ist leider bekannt. Die Fahrzeugverfügbarkeit ist leider unbefriedigend. Es wird daran gearbeitet, die Verfügbarkeit zu erhöhen. Nach der Elektrifizierung kann der Fahrplan verbessert werden.		
499	732						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 nehme ich das Auto.	Auf der Strecke Radolfzell - Singen fahren schon viele Züge. Die Fahrzeiten ab Stockach nach Singen morgens ab 4:33 liegen zwischen 34 und 42 Minuten.		
500	730	RE 3	Bad Säckingen	6:50	Tiengen	7:15	Bitte die Hochrheinstrecke wieder so organisieren, dass man halbstündig fahren kann. Jetzt ist es so, dass ich (ich pendle von Säckingen nach Tiengen) in einer Viertelstunde 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 überfüllt ist (könnten Sie da bitte wenigstens zwei Wagen anhängen) und oft ausfällt, manchmal spontan.	Ja, das Problem ist leider bekannt. Die Fahrzeugverfügbarkeit ist leider unbefriedigend. Es wird daran gearbeitet, die Verfügbarkeit zu erhöhen. Nach der Elektrifizierung kann der Fahrplan verbessert werden.		
501	752	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.	Die RB 53b können in Altann und Wolfegg nicht halten, da diese in Kisslegg den Anschluss zum RE 96 nach München bedienen und in Aulendorf Anschluss an den dortigen Nullknoten haben. Ein Halt in Altann und/oder Wolfegg führt zu Anschlussverlusten in den jeweiligen Knoten.		
502	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 gekoppelt	Der RE45 Heilbronn - Karlsruhe erreicht in Karlsruhe alle Fernverkehrsanschlüsse, die auch in Bruchsal erreicht werden könnten. Kuppeln und Flügeln ist zeitaufwändig, so dass die Züge länger in den Bahnhöfen stehen und damit anderswo Anschlüsse verloren gehen.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
503	752						Ich würde mich freuen, wenn es eine bessere Verbindung von Alttann (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.	Die RB 53b können in Alttann und Wolfegg nicht halten, da diese in Kißlegg den Anschluss zum RE 96 nach München bedienen und in Aulendorf Anschluss an den dortigen Nullknoten haben. Ein Halt in Alttann und/oder Wolfegg führt zu Anschlussverlusten in den jeweiligen Knoten.		
504	770	MEX 17a (19536)					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!	Haltewunsch ICE618 in Vaihingen/Enz wird an DB Fernverkehr weitergegeben		
505	730	IRE 3					Bitte Lauchringen/Lauchringen West in beide Richtungen besser einbinden. Die Umsteigezeit von 30 min in Tiengen ist unzumutbar.	Nach der Elektrifizierung kann der Fahrplan verbessert werden		
506	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.	Wunsch ist nachvollziehbar. Aber mit dem Verband Region Stuttgart als Aufgabenträger für die S-Bahn ist abgestimmt, dass die Regionalzüge nur an den großen Stationen innerhalb des S-Bahn-Netzes halten		
507	730						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.	Nach der Elektrifizierung kann der Fahrplan verbessert werden		
508	730		Lauchringen	6:30	Basel	16:30	Schnellzug hält auf Hin- und Rückfahrt in Oberlauchringen! Bisher nur auf dem Weg nach Basel.	Nach der Elektrifizierung kann der Fahrplan verbessert werden		
509	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.	Zug 88376 fährt um 21:09 ab Freiburg. Auswirkungen auf den Schülerverkehr unklar.		
510	730	3040					Strecke Lauchringen - Basel bessere oder überhaupt Anbindung (am Nachmittag/Abend) des IRE in Lauchringen oder Lauchringen West.	Nach der Elektrifizierung kann der Fahrplan verbessert werden		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
511	702	4748					Zusätzlicher Halt Denzlingen wieder aufnehmen.	Überlastung Rheintalbahn verhindert weitere Halte		
512	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)	Überlastung Rheintalbahn verhindert weitere Halte		
513	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.		
514	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.		
515	702	5338					Hierdurch besteht auch bei Verspätung der Stadtbahnen im Freiburger Stadtverkehr ein gesicherter Anschluss.	unklar, was gemeint ist		
516	702/735	RE7	Freiburg	6:00			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 entgegen 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.	Verbesserungen werden geprüft. Das Thema Anschlusssicherung wird derzeit hausintern beim Aufgabenträger überarbeitet, um diese künftig zu verbessern. Derzeit obliegt die Anschlusssicherung bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen. Für den Fall eines verspäteten RE 7, müsste die DB diese Verspätung beim Infrastrukturbetreiber anmelden, damit dieser prüfen kann, ob ein Abwarten des Anschlusses möglich ist. Die Abfahrtszeiten so zu verschieben, dass die Umsteigezeit erhöht wird, ist aufgrund der Streckenkapazität und weiteren geplanten Anschlüssen schwierig. Ein bahnteiggleicher Anschluss ist eine gute Möglichkeit, die Situation zu verbessern. Jedoch erfolgt die Zuteilung der Gleise im Bahnhof durch den Infrastrukturbetreiber DB InfraGO, worauf der Aufgabenträger leider nur teilweise Einfluss nehmen kann.		
517	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.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
518	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.	Problem ist bekannt, liegt an der Überlastung der Rheintalbahn und des fehlenden viergleisigen Ausbaus		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
519	702	17004; 17154; 17156; 17104; 17106; 5330; 17022; 17122; 17024; 17124; 5334; 5333; 17157; 17003; 17107; 17161; 17109; 5337; 17179; 17019; 17125; 5339; 17127					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.	Problem ist bekannt, liegt an der Überlastung der Rheintalbahn und des fehlenden vierreisigen Ausbaus		
520	702	17151	Freiburg	4:00	Basel	5:00	Es geht um eine Änderung, der Abfahrtszeiten bei angegebener Zugnummer	Der Zug hat rund 70 Einsteiger, ob alle davon begeistert wären, 30 Minuten früher aufstehen zu müssen, ist fraglich. Zumal um 4 Uhr die Verkehrsströme nach Basel signifikant niedriger als um 5 Uhr sind. Die Nachteile für die Mehrzahl der Fahrgäste wäre größer als der Zugewinn an neuen Fahrgästen.		
521	725						Auch an Sa und/oder So bis/von Münstertal. Ggf. als Eilzüge. Ausflugsverkehr würde profitieren.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
522	730				Schaffhausen	7:45	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.	Zur Fahrplanstabilisierung wurden in der Vergangenheit einzelne Halte gestrichen. Leider hat die Hochrheinstrecke derzeit nur eine sehr geringe Pünktlichkeit, so dass vor der Fertigstellung der Elektrifizierung leider keine zusätzlichen Halte realisiert werden können. Nach der Elektrifizierung wird es Verbesserungen bei der Bedienung von Lauchringen bzw. Lauchringen West geben.		
523	752						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.	Die RB 53b können in Altann und Wolfegg nicht halten, da diese in Kißlegg den Anschluss zum RE 96 nach München bedienen und in Aulendorf Anschluss an den dortigen Nullknoten haben. Ein Halt in Altann und/oder Wolfegg führt zu Anschlussverlusten in den jeweiligen Knoten.		
524	730	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.	Nach der Elektrifizierung kann der Fahrplan verbessert werden (RE-Systemhalt Lauchringen)		
525	730	3047					Für Pendler in Richtung Schaffhausen/Singen bitte Lauchringen West mit einbeziehen, damit es wieder eine direkte Verbindung gibt.	Nach der Elektrifizierung kann der Fahrplan verbessert werden (RE-Systemhalt Lauchringen)		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
526	780						Verbesserung der Anschlusssituation 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.	Das Problem ist leider bekannt. Der RE10a/b hat in Mannheim ICE-Anschluss und kann deshalb nicht lange warten. Eine Durchbindung führt zu einem Fahrzeugmehrbedarf, der nicht dargestellt werden kann.		
527	730	IRE 3, 3049					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.	Nach der Elektrifizierung kann der Fahrplan verbessert werden (RE-Systemhalt Lauchringen)		
528	752	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	Die RB 53b können in Altann und Wolfegg nicht halten, da diese in Kißlegg den Anschluss zum RE 96 nach München bedienen und in Aulendorf Anschluss an den dortigen Nullknoten haben. Ein Halt in Altann und/oder Wolfegg führt zu Anschlussverlusten in den jeweiligen Knoten.		
529	782	4380					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.	in Blaufelden kann nicht gekreuzt werden, das Stellwerk ist außer Betrieb		
530	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	2-Stunden-Takt Mo-Fr wurde umgesetzt, Ziel ist ein Stundentakt nach Bau eines Kreuzungsbahnhofs		
531	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.		
532	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?	Nach der Elektrifizierung kann der Fahrplan verbessert werden		
533	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 RE-Systemhalt Lauchringen wird nach der Elektrifizierung der Hochrhein-strecke eingeführt. Ein weiteres Ausquetschen der Fahrpläne durch Zusatzhalte, so berechtigt die Wünsche sein mögen, ist bis dahin nicht vorgesehen.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
534	730	RB 17251					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 vlt. 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 RE-Systemhalt Lauchringen wird nach der Elektrifizierung der Hochrheinestrecke eingeführt. Ein weiteres Ausquetschen der Fahrpläne durch Zusatzhalte, so berechtigt die Wünsche sein mögen, ist bis dahin nicht vorgesehen.		
535	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 RE-Systemhalt Lauchringen wird nach der Elektrifizierung der Hochrheinestrecke eingeführt. Ein weiteres Ausquetschen der Fahrpläne durch Zusatzhalte, so berechtigt die Wünsche sein mögen, ist bis dahin nicht vorgesehen.		
536	730	IRE 3					stündlicher IRE-Halt in Lauchringen Richtung Singen (etwa zur Minute 36 oder 37). Die IRE-Züge (insbesondere bei Neigetechik-Umläufen) haben genügend Puffer für einen Halt in Lauchringen (wäre zumindest zweistündlich). Abfahrt in Erzingen wäre dann ggf. zur Minute 45 statt 44.	Der RE-Systemhalt Lauchringen wird nach der Elektrifizierung der Hochrheinestrecke eingeführt. Ein weiteres Ausquetschen der Fahrpläne durch Zusatzhalte, so berechtigt die Wünsche sein mögen, ist bis dahin nicht vorgesehen.		
537	730	IRE 3					(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 Neigetechik-Umlauf möglich.	Der RE-Systemhalt Lauchringen wird nach der Elektrifizierung der Hochrheinestrecke eingeführt. Ein weiteres Ausquetschen der Fahrpläne durch Zusatzhalte, so berechtigt die Wünsche sein mögen, ist bis dahin nicht vorgesehen.		
538	730	IRE 3040	Waldshut	6:32	Basel Bad Bahnhof	7:11	Erreichen des ICE Richtung Hamburg um 07:14 Uhr	die RE-Züge sind auf den stündlichen ICE-Takt Basel Bad ab Minute 21 ausgerichtet; an den Unterwegsbahnhöfen des IRE sind auch die Busanschlüsse an diesen Zeiten ausgerichtet		
539	730	IRE 3040	Waldshut	6:32	Basel Bad Bahnhof	7:11	Erreichen des ICE Richtung Hamburg um 07:14 Uhr	die IRE-Züge sind auf den stündlichen ICE-Takt Basel Bad ab Minute 21 ausgerichtet; an den Unterwegsbahnhöfen des IRE sind auch die Busanschlüsse an diesen Zeiten ausgerichtet		
540	750	MEX19135					Allgemeine Vereinheitlichung der Abfahrtszeiten sowie der Gleise für den MEX16 z.B. in Plochingen immer von Gleis 4 um Minute 30 jede Stunde.	Der Wunsch ist nachvollziehbar. Aufgrund von Fernverkehrszügen, die auch tw. über die Filstalbahn fahren, gibt es zeitweise kleinere Abweichungen. 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		
541	770	MEX 17a		7:00		7:30	Leider hat der Zug oft eine verspätete Ankunft in Pforzheim, weshalb ich deshalb nicht pünktlich zur Arbeit komme.	leider ist nicht ersichtlich, welcher Zug und welche Relation nach Pforzheim gemeint ist; MEX17a kommt um 7:13 und 7:42 in Pforzheim an, zusätzlich gibt es noch den RE1. Um diese Uhrzeit findet auch umfangreicher Schülerverkehr statt und sind die Strecken generell stark belastet, so dass sich Verspätungen leider nicht ausschließen lassen. Tatsächlich haben beide Züge eine unbefriedigende Ankunftszeitpünktlichkeit in Pforzheim, dies wird näher untersucht werden.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
542	782						Verdichtung des 2h-Taktes des RE87 mit 2h-Takt RB88 am Wochenende, um einen durchgängigen Stundentakt 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 Stundentakt. 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.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden. Seit Fahrplanwechsel im Dezember 2024 fahren statt den saisonalen Radzügen zwischen Wertheim und Crailsheim diese Züge ganzjährig an Samstagen. Dadurch entsteht ein teilweiser Stundentakt an Samstagen auf der Tauberbahn.		
543	780		Würzburg Hbf NWH	6:07			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 KB5780 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.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
544	780						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.		
545	702	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.	Aufgrund der Überlastung der Rheintalbahn sind zusätzliche Halte und Fahrplanverdichtungen vor dem viergleisigen Ausbau nicht umsetzbar. Für einen neuen Halt in Ringsheim müsste ein anderer Halt bei diesem Zug gestrichen werden. Wir werden (zusammen mit den Verantwortlichen für den Busverkehr) prüfen, welche Möglichkeiten es gibt, die Anbindung des Europa-Parkes zu verbessern.		
546	702						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.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
547	701						Zeitnaher 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. Die zeitliche Verteilung der Halte wird in den kommenden Jahren verbessert.		
548	771						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.	Auf dieser Strecke gibt es ICE-Verbindungen fast im Halbstundentakt. Die Bestellung von Nahverkehr auf solchen Schnellfahrstrecken ist im Hinblick auf die Definition der Aufgabenträgerschaft der Bundesländer für den Nahverkehr (Entfernung 50 km oder eine Stunde Reisezeit) grenzwertig. Aufgrund fehlender Regionalisierungsmittel können zusätzliche Züge nicht bestellt werden. Theoretisch denkbar wären RE-Züge auf der Bestandsstrecke über Bretten - Fahrplanstudien haben aber keine freien Trassen ergeben.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
549	701/770						Direktverbindung Heidelberg- Stuttgart, die in den letzten Jahren abgeschafft worden ist	Seit dem 15.12.2024 gibt es wieder eine Direktverbindung Mühlacker - Heidelberg im 2-h-Takt mit Anschluss aus dem RE1 von Stuttgart.		1
550	750	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 der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
551	780	RB 85/ Bus					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 49â,--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...	Als erste Stufe konnte die RB85 dauerhaft montags bis freitags eingerichtet werden. In einem zweiten Schritt werden die bestehenden Haltepunkte in den nächsten Jahren modernisiert. Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden. Eine Angebotsausweitung der Linie RB85 ist ohne deutliche Fahrgaststeigerung oder ohne kommunale Mitfinanzierung nicht denkbar, da die Nachfrage, abgesehen vom Schülerverkehr, immer noch äußerst gering ist.		
552	720	sbb 56					Um 22:53 Uhr fehlt eine Abfahrt des Seehas von Konstanz nach Engen. Gerade an Freitagen und Samstagen wäre dies sinnvoll.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
553	720	RE2					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. RE-Halt Petershausen wird geprüft.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
554	720	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.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
555	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.	aufgrund begrenzter Zahl der Zuggarnituren und abweichender Kapazitäten nicht umsetzbar (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).		
556	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 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-Kreuzlingen (-Weinfelden) zur Verfügung stehen, also z. B. Mo-Fr zu Nebenverkehrszeiten oder ganztags am Wochenende.	Wird als Anregung für den Zukunftsfahrplan weitergegeben. 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.		
557	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.	Wird als Anregung für den Zukunftsfahrplan weitergegeben. 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.		
558	786	IRE 1 Stuttgart-Aalen					Es wäre schön, wenn die IRE1 Züge von Karlsruhe über Stuttgart nach Aalen einen Halt in Waiblingen einlegen könnten	Wird als Anregung für den Zukunftsfahrplan weitergegeben		
559	751	IC119	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.	Aufgrund der Eingleisigkeit kann nur ein Zug in der Zeitlage fahren - aufgrund der gesetzlichen Rahmenbedingungen ist dies der ICE als Zug mit längerem Laufweg. Das Land hat keinen Einfluss auf den eigenwirtschaftlichen Fernverkehr.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
560	665.1-2/780						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.)	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
561	730	alle IRE 3 und RE 3					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 Anschlusszügen(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.	Die Betriebsqualität auf den teilweise eingleisigen Strecken mit gegenüber vor 20 Jahren deutlich erhöhter Streckenauslastung und deutlich höheren Fahrgastzahlen ist leider unbefriedigend, so dass knappe Anschlüsse, die früher funktioniert haben, nun oft nicht mehr zuverlässig erreicht werden. Hinzu kommen auch noch Probleme mit den Fahrzeugen. Deshalb wurde entschieden, einen "entspannteren" Fahrplan zu konstruieren. 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 Anslusserreichung. Die 47 Minuten Umsteigezeit in Schaffhausen können wir nicht nachvollziehen: Ankunft des RE 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 RE ausgesprochen unpünktlich lief und Verspätungen von >10 min an der Tagesordnung waren. Die deutlich gestiegene Nachfrage in den nunmehr zuverlässig(er) verkehrenden RE-Zügen gibt uns im Nachhinein Recht, dass die Vorteile die anderswo aufgetretenen Nachteile überwiegen. Nun muss nur noch an der Einsatzverfügbarkeit der Doppelstockzüge gearbeitet werden.		
562	770						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	alle Fahrzeuge sind im Einsatz; neue Züge mit mehr Kapazitäten sind bestellt und werden in ca. 2-3 Jahren zur Verfügung stehen		
563	720	S6 der S-Bahn Bodensee/See has					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.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
564	730	IRE 3040		16:45 Uhr			Anschluss an S9 nach Uster und S33 nach Winterthur sollte wieder möglich sein - wie vor dem Fahrplanwechsel im Dezember 2021.	Zug 3040 fährt morgens, nicht um 16:45; mit der Neustrukturierung des Angebotes haben sich neue Anschlussbeziehungen ergeben		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
565	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 Arbeitsschluss	Ziel der Verkehrsunternehmen und des Landes als Besteller ist, die bestellten Züge auch tatsächlich fahren zu lassen. Dennoch lassen sich einzelne Ausfälle nicht vermeiden. Der Zug 38913 ist ein Express und soll deshalb nur wenige Halte bedienen. Bei einem Ausfall eines vorangegangenen Zuges sollte dispoitiv entschieden werden, ob dafür ein nachfolgender Zug einen Zusatzhalt einlegt. Dies hängt jeweils auch von der Streckenauslastung (Güter- und Fernzüge) ab. Der ICE-Fahrplan ist auch der Grund, dass der Zug 16:54 ohne Zwischenhalt von Karlsruhe bis Graben-Neudorf fährt, denn um 17:00 folgt der ICE mit 200 km/h.		
566	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.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
567	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.	siehe oben.		
568	701/770						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	Wird als Anregung für den Zukunftsfahrplan weitergegeben	1	
569	700	S9					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	Mit der Abfahrt in Karlsruhe zur Minute 28 wird in Mannheim der ICE-Anschluss nach Stuttgart erreicht. In Graben-Neudorf besteht Anschluss nach Speyer, was bei einer späteren Abfahrt in Karlsruhe nicht mehr funktionieren würde (eingleisiger Abschnitt). In der Abwägung haben von der heutigen Lage mehr Nutzer einen Vorteil als bei einer Änderung		
570	700	S9					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 harmoniert.	Abfahrtszeit wurde auf 0:25 angehoben und Verbindung wird als Anschluss beauskunftet		1

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
571	771						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 ÆßbwegtÆÆ 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.	RE17b fährt neu als RE71 zweistündlich zwischen Mühlacker und Heidelberg. RE10a/b fährt nur Heilbronn - Mannheim, da eine Direktverbindung Mannheim - Heilbronn - Tübingen zu verspätungsanfällig wäre und gleichzeitig die Fahrgastnachfrage je Abschnitt sehr unterschiedlich ist, so dass entweder die Züge regelmäßig gestärkt/geschwächt werden müssten oder zu viel Kapazität ungenutzt an der falschen Stelle im Einsatz wäre. Da die Fahrzeuglage sowieso angespannt war und ist, wurde der Zuglauf in Heilbronn gebrochen. Verlängerung RE7 auf den Abschnitt Basel - Mannheim wird als Vorschlag für den Zukunftsfahrplan eingebracht.	1	
572	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	wird geprüft (komplexe Abstimmungsgespräche zwischen mehreren Aufgabenträgern).		
573	753	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!!!!	Die RB 53b können in Altann und Wolfegg nicht halten, da diese in Kißlegg den Anschluss zum RE 96 nach München bedienen und in Aulendorf Anschluss an den dortigen Nullknoten haben. Ein Halt in Altann und/oder Wolfegg führt zu Anschlussverlusten in den jeweiligen Knoten.		
574	710.4	85508	Bretten	7:15			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.	Nach längerer Diskussion mit der Politik vor Ort wurde entschieden, den Einsatz der relativ teuren 2-System-Stadtbahnen zugunsten von "normalen" Vollbahn-Fahrzeugen zu reduzieren. Außerdem sollten auch die Hauptbahnhöfe Karlsruhe und Heilbronn schneller miteinander verbunden werden. Deshalb gibt es seit der Fahrplanumstellung nun 2 Stadtbahnlinien in die Karlsruhe Innenstadt und eine RE-Linie zum Hauptbahnhof. In Durlach besteht jeweils Anschluss an die Stadtbahnen in die Innenstadt. Neben dem RE45 um 7:19 ab Bretten fährt um 7:24 noch eine beschleunigte S4 mit wenig Zwischenhalten in die Karlsruher Innenstadt		
575	718		Oberkirch	5:30	Offenburg	5:46	Somit könnte ich in Offenburg den Zug Richtung Freiburg um 05:52 erreichen	Der Zug fährt um 5:32 ab Oberkirch und hat Anschluss an die RB in Offenburg. Tatsächlich ist die Anschlussreichungsquote mit rund 65% verbesserungsbedürftig. Es ist ein Anschlusssicherungstool in der Entwicklung,		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
576	710.4			9:36			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 Innenstadt.	Der RE45 wurde als schnelle Direktverbindung zwischen den Hauptbahnhöfen in Karlsruhe und Heilbronn sowie zur Anbindung der größeren Stationen an diese (Fern)Bahnhöfe eingerichtet und dieser Zug ersetzt weitgehend den S4-Eilzug. Die verbleibenden S4-Züge halten an allen Stationen und damit ist die Streckenkapazität dieser weitgehend eingleisigen Strecke erschöpft. Die Einführung eines S4-Eilzuges hätte somit zur Folge, dass Halte gestrichen werden müssten. Erst im Rahmen eines vorgesehenen, aber noch nicht terminierten, zweigleisigen Ausbaus der Kraichgaubahn im Bereich Grötzingen - Bretten besteht die Möglichkeit, weitere Verbindungen und damit auch wieder solch einen Stadtbahn-Eilzug, einzurichten.	1	
577	763	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	leider konnte der Halbstundentakt noch nicht umgesetzt werden und passen die Anschlüsse nach Stuttgart noch nicht. 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 weiterhin.		
578	700/770						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-Uiffigen 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.	Anschlussbeziehungen von der KBS700 zur KBS770 und schnelle Verbindungen nach Stuttgart werden als Anregung für den Zukunftsfahrplan aufgenommen	1	
579	701	S2					DB InfraGo hat keine Trassen für eine spätere Fahrlage der S-Bahn (nächtlicher Güterverkehr)	es besteht Anschluss an S9 nach Mannheim, IC 60470 fährt weiter mit Halt in Bruchsal und Heidelberg		
580	710.4						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 was. Danke :)	Der RE45 wurde als schnelle Direktverbindung zwischen den Hauptbahnhöfen in Karlsruhe und Heilbronn sowie zur Anbindung der größeren Stationen an diese (Fern)Bahnhöfe eingerichtet und dieser Zug ersetzt weitgehend den S4-Eilzug. Die verbleibenden S4-Züge halten an allen Stationen und damit ist die Streckenkapazität dieser weitgehend eingleisigen Strecke erschöpft. Die Einführung eines S4-Eilzuges hätte somit zur Folge, dass Halte gestrichen werden müssten. Erst im Rahmen eines vorgesehenen, aber noch nicht terminierten, zweigleisigen Ausbaus der Kraichgaubahn im Bereich Grötzingen - Bretten besteht die Möglichkeit, weitere Verbindungen und damit auch wieder solch einen Stadtbahn-Eilzug, einzurichten.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
581	702	171xx	Freiburg(Breisgau) Hbf	59			Im aktuellen Fahrplan fahren RB und Elztalbahn im Blockabstand hintereinander in Freiburg Hbf ab. Dies führt dazu, dass eine durch einen verspäteten Fernverkehrszug hervorgerufene Verspätung der RB automatisch die Elztalbahn 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 Elztalbahn verkehrt. Die Verspätung wird somit für beide Nahverkehrszüge minimiert, im Gegensatz zur jetzigen Vorgehensweise, bei der in der Regel RB und Elztalbahn 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 Fahrlage der Elztalbahn bleibt unverändert, so dass die Anschlüsse der Züge aus Breisach/Endingen weiterhin von der Elztalbahn 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.	Aktuell wird ein Verkehrsversuch im Elztal unternommen, um die Pünktlichkeit zu erhöhen. Die überlastete Rheintalbahn mit dem starken Güterverkehr führt zu starken Fahrplanrestriktionen, die sich aus dem veröffentlichten Personenzugfahrplan nur bedingt erkennen lassen. Der Vorschlag wird - soweit trassentechnisch möglich - umgesetzt bzw. wurde bereits im Vorjahr 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.		
582							Der Personenverkehr zwischen Weinheim und Lampertheim via Viernheim sollte wieder aufgenommen werden, um mehr Leuten eine direkte Anbindung zu Umsteigeknoten zu ermöglichen	Der Bahnverkehr auf dieser Strecke war schon kurz nach Eröffnung 1905 schwächer als erwartet, der Personenverkehr wurde schon 1960, also relativ früh, eingestellt. Die Strecke ist weitgehend abgebaut bzw. überbaut.		
583	732/ Fex						Vorschlag 4330-3: Intensivierung der Freizeitexpress-Verkehre über die Ablachtalbahn ---- Das Angebot an Freizeitexpress-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 Bodenseeregion bereitzustellen.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
584	732	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 Etzwillen weiterlaufen lassen, vgl. Vorschlag 4320-2.	Aius Fahrgastsicht nachvollziehbar, organisatorisch aber schwierig umsetzbar, da unterschiedliche Akteure		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
585	732						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.	Die Planungen für die Reaktivierung laufen.		
586	Etzwilen-Singen						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.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
587	Etzwilen-Singen						Vorschlag 4320-1: Reaktivierung der Strecke Etzwilen - Singen für den regulären SPNV ---- Im Sinne eines Vorlaufbetriebes zur Beurteilung von regelmässigen, grenzüberschreitenden, durchlaufenden Angeboten Singen - Etzwilen - Ossingen - Winterthur stellt die IBSB das Begehren, auf der Teilstrecke Singen - Etzwilen 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.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
588	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.	Erste Verbesserungen wurden zum 15.12.2024 umgesetzt. Der Vorschlag wird geprüft.		1

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
589	730	3042 u.a.					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 Seehäslers erscheint in Reichweite. Dieses startet in Radolfzell um xx.18. Durch eine kleine Anpassung der Abfahrtszeiten könnte der direkte Umstieg vom IRE3 ins Seehäslers 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.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
590	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.	Die Züge werden vom Kanton Schaffhausen als Aufgabenträger bestellt und sind auf den innerschweizerischen Verkehr ausgerichtet, Änderungen sind mit dem Kanton Schaffhausen zu klären. Der Zug von Erzingen kann nicht früher verkehren (vorausfahrender RE), der Rhyhas kann nicht später verkehren (Knoten Singen). Leider nicht umsetzbar.		
591	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.	Mit dem Hochrhein-Bodensee-Express (HBE) entsteht ab Dezember 2027 eine neue Direktverbindung von Basel Badischer Bahnhof über Waldshut, Schaffhausen, Singen und Konstanz bis nach St. Gallen und Herisau.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
592	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.	Dies wäre kein gesicherter Anschluss, da ja auch noch die Fahrzeit von Konstanz nach Kreuzlingen Hafen und die Umsteigezeit zu berücksichtigen ist. Die Schwarzwaldbahn ist bereits einmal einige Jahre nach Kreuzlingen gefahren, wurde jedoch nur schwach nachgefragt. Zu prüfen ist, ob die Standzeit der Schwarzwaldbahn in Kreuzlingen Hafen keine Durchfahrten anderer Züge verhindert. Zuständig wäre hier der Kanton Thurgau.		
593	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 ist eine Entscheidung von DB Fernverkehr, ob sie bis Singen oder Radolfzell Fahrten anbieten. Hinsichtlich einer Freigabe für Fahrkarten des Nahverkehrs können ergänzende Regelungen aufgrund fehlender Regionalisierungsmittel nicht getroffen werden		
594	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.	Mit dem Hochrhein-Bodensee-Express (HBE) entsteht ab Dezember 2027 eine neue Direktverbindung von Basel Badischer Bahnhof über Waldshut, Schaffhausen, Singen und Konstanz bis nach St. Gallen und Herisau.		
595	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.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
596	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-Donaueschingen-Karlsruhe und dem IC87 Singen-Tuttlingen-Stuttgart. Dieses Minimalangebot muss dringend durch SPNV-Angebote ergänzt werden. Eine Verlängerung des SeehasÃ´ bietet sich hier an. Mit einer Flügelung, z.B. in Hattingen, könnten sowohl in Immendingen der Anschluss zum Ringzug nach Donaueschingen 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.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden. Wird im Rahmen des Zukunftsfahrplans berücksichtigt.	1	
597	730	IRE 3					Doppelstöckig ab Singen 6:45Uhr wegen vielen Schülern Erzingen-Waldshut. Ggf. Immer Doppelstöckig?	Die Auslastung beträgt im Mittel auch beim stark nachgefragten Abschnitt Tiengen - Waldshut 90%. Die hohe Auslastung tritt nur über wenige Minuten Fahrzeit auf. Da leider keine weiteren Doppelstockzüge zur Verfügung stehen, bleibt dieser Zug weiterhin bei der Baureihe 612.		
598	730	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,	Nicht alle Fahrten können mangels Verfügbarkeit mit Doppelstockwagen durchgeführt werden, der RE 3040, Ankunft um 7:12 in Basel Bad Bf, ist nicht überlastet. Neue Fahrzeuge werden mit der Elektrifizierung der Strecke zum Einsatz kommen.		
599	710.41	S42			Heilbronn Harmonie	15:35	DirektzügeÖhringen - Sinsheim oder allgemein kürzere Umsteigszeit, die jedoch mehr als 0-2 Minuten beträgt	Es gibt zweistündlich schnelle Umsteigeverbindungen mit 72 Minuten Fahrzeit und 15 Minuten Umsteigezeit in Heilbronn Hbf (z.B. Öhringen Hbf ab 15:31). Ab 2026 ist ein angepasstes Konzept bei der S41/S42 angedacht, sodass auch bessere Umsteigebeziehung nach Öhringen hergestellt werden können. Aktuell können zusätzliche Züge aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
600	740	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	Diese Züge betreibt DB Fernverkehr eigenwirtschaftlich, das Land hat auf die Ausgestaltung des Angebotes keinen Einfluss, finanziert nur die Anerkennung der Nahverkehrsfahrkarten.		
601	710.41	85853		16:35	Heilbronn-Harmonie	XX:35		leider fehlt eine Begründung für den Wunsch nach einer anderen Abfahrtszeit. Die Stadtbahnen fahren im Takt, Fahrplanverschiebungen haben damit größere Auswirkungen, so dass die Gründe für Änderungsvorschläge dargelegt werden müssen, um eine Abwägung vornehmen zu können.		
602	770/771	IRE 1 karlsruhe Stuttgart	Wilferdingen-Singen	Gegen 5:00 Uhr	Stuttgart Hbf		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 circa 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 der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
603	770						Konuskarte im Schwarzwald erweitern , Rückstrecke von Karlsruhe nach Pforzheim ist im Konusprogramm nicht drinn, die Pforzheimer sind mal wieder angehängt wie immer !!!!!!! Es gibt ganz viele Pforzheimer die den Westweg wandern wollen und nicht zurückkommen und dann das Auto lieber benutzen! Wir wollen doch vom Auto ankommen , klimaneutral werden, brauchen aber die Unterstützung von unserem Löndle!	KONUS, die kostenlose Nutzung des ÖPNV im Schwarzwald, dient der Mobilität der Urlauber vor Ort, ist aber nicht für die An- und Abreise vorgesehen (dies würde auch die Finanzierung von Konus über die Umlage sprengen). Mit den bwegt-Tarifen kann man günstig in den Schwarzwald und zurück fahren. Darüber hinaus ist Pforzheim über die Enz- bzw. Nagoldtalbahn sehr wohl mit KONUS erreichbar.		
604	780		Ludwigsburg	8:00	Heilbronn	9:00	Wunsch nach geänderter/ neuer Abfahrtszeit	Von Ludwigsburg nach Heilbronn gibt es 3 Züge je Stunde, z.B. mit Abfahrt um 7:53 in Ludwigsburg oder mit Ankunft um 9:01 in Heilbronn		
605	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 Verspassen Zug um Minute 44 muss man dann fast 45 Minuten warten. Unattraktiv.	Die Strecke Stuttgart - Zuffenhausen ist sehr stark durch Fern- und Regionalzüge ausgelastet, so dass klare Halbstundentakte ohne Einschränkungen für andere Linien nicht umsetzbar sind		
606	780	MEX12/18					MEX12/MEX18 30 Minutentakt ab Stuttgart nach Lauffen/Heilbronn gewünscht - aktuell Abfahrt Minute ~19/~44 Oftmals gibts es Verspätungen bei der Abfahrt - so so kann sein, dass zur Minute 25/30 abgefahren wird und der nächste Zug schon wieder zur Minute 44 fährt. Die Wartedauer beim Verspassen von Zug zur Minute 44 somit fast 45 Minuten - das zieht sich ganz schön	Die Strecke Stuttgart - Zuffenhausen ist sehr stark durch Fern- und Regionalzüge ausgelastet, so dass klare Halbstundentakte ohne Einschränkungen für andere Linien nicht umsetzbar sind		
607	750.1	IRE16041	Merklingen		Ulm	5:25 Uhr	Zug ohne Umstieg in Wendlingen von Merklingen nach Esslingen (Neckar) wäre super	Direktverbindungen des RE200 über Wendlingen hinaus sind aufgrund der hohen Streckenbelegung nicht möglich		
608	735	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.	Mit der aktuellen Qualität der Hochrheinbahn sind wir auch nicht zufrieden, im Qualitätsranking unter bwegt.de ist sie auf dem letzten Platz.		
609	740		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 IC-Züge werden von DB Fernverkehr eigenwirtschaftlich gefahren, das Land hat darauf keinen Einfluss.		
610	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/Craillsheim 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/Craillsheim durchfahren lassen, statt ihn in Aalen abzustellen.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
611	710.4						Regelmässiger RE von Heilbronn nach Karlsruhe und Anbindung an RE Karlsruhe nach Basel und anderstrum	Der RE von Heilbronn nach Heilbronn nach Karlsruhe fährt stündlich und hat jeweils Anschluss an den RE nach Offenburg - Konstanz		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
612	770	MEX 17					Verlängerung der Linie 17 von Stuttgart bis Karlsruhe. Derzeit gibt es keine durchgehende, umsteigefreie Verbindung nach Karlsruhe.	Die Anregung bezieht sich vermutlich auf die Unterwegshalte - zwischen Stuttgart und Karlsruhe stellt der RE1 eine schnelle Direktverbindung her. Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
613	710.4	S4 Karlsruhe - Heilbronn	Bretten				Zusätzlicher Halt in Bretten Schulzentrum 1 x Stunde analog den ehem. AVG-Eilzügen. 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.....	Aufgrund der unbefriedigenden Pünktlichkeit werden gerade Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit geprüft. Aufgrund dieser unbefriedigenden Pünktlichkeit sind derzeit auch keine weiteren Halte möglich. Der Fahrplan wird nach dem Ausbau zwischen Leingarten und Schwaigern sowie zwischen Bretten und Karlsruhe neu geordnet. Mittelfristig ist ein weiterer Streckenausbau vorgesehen, dann können auch weitere Verbesserungen umgesetzt werden.		
614	757	SWE RS51					Der SWE RS51 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)	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden. Die Züge zwischen 20:20 und 22:30 haben erfahrungsgemäß höhere Fahrgastzahlen als Züge nach 23 Uhr		
615	702			stündlich			ein "Badenexpress" zwischen Mannheim und Freiburg (also eine Verlängerung des RE 7 bis nach Mannheim)	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
616	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.	Zeitlage wird nicht nur durch die Fahrlage auf der Frankenbahn, sondern insbesondere durch die Zugfolge auf dem stark belasteten Abschnitt Würzburg Süd - Würzburg Hbf bestimmt. Das Thema wird regelmäßig diskutiert.		
617	771 (701/770)	IRE					Direkter IRE von Stuttgart nach Mannheim, vgl. IRE 1 Stuttgart-Karlsruhe	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
618	740	IC					IC bis Singen bis nach Konstanz verlängern	Die IC-Züge werden von DB Fernverkehr eigenwirtschaftlich gefahren, das Land hat darauf keinen Einfluss.		
619	750	RE5					Fester Haltepunkt in Ebersbach (Fils)	Der Regionalexpress verbindet Mittel- und Oberzentren und wichtige Umsteigepunkte.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
620	771 (701/770)						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.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
621	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 Reisemöglichkeit 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.	Es besteht um 23:12 eine Umsteige Verbindung von Hessental über Gaildorf West nach Fichtenberg und Fornsbach.		1
622	720	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.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
623	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 der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
624	665.1-2	S41	Mosbach (Baden)	5.00 Uhr			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	Derzeit nicht umsetzbar, da in Osterburken kein Fahrzeug steht.		
625	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	Eine Weiterfahrt des MEX19210 bis Bad Friedrichshall ist umlaufbedingt leider nicht möglich, da das Fahrzeug in Richtung Öhringen-Cappel weiterfahren muss. In der zukünftigen Fahrplangestaltung soll der Halt Neckarsulm Nord möglichst regelmäßig durch die Regionalbahn bedient werden. Dafür reichen im Moment die Fahrzeiten nicht aus.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
626	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, dan 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 bedient werden. Dafür reichen im Moment die Fahrzeiten nicht aus.		
627	751/731/304h	SVG 19912 + SVG 19932					Verlängerung ab Singen (Hohentwiel) über Arlen-Rielasingen bis Ramsen, Hemishofen oder Etzwilen (-Stein am Rhein). Optional könnte über den Tag hinweg auf der mittlerweile wieder durchgängig befahrbaren Etzwilerbahn (Infos unter https://www.etzwilen-singen.ch/museumsbahn/netzzugang/) mit der auf dem Freizeitexpress Südbahn eingesetzten Zuggarnitur ein Pendelverkehr eingeführt werden.	In der zukünftigen Fahrplangestaltung soll der Halt Neckarsulm Nord möglichst regelmäßig durch die Regionalbahn bedient werden. Dafür reichen im Moment die Fahrzeiten nicht aus.		
628	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.	aufgrund begrenzter Zahl der Zuggarnituren und abweichender Kapazitätsanforderungen und Bahnsteiglängen nicht umsetzbar.		
629	56						Oder die S5 Bus schlatholz und nicht nur bis Steine bzw Schopfheim hbf	Schopfheim-Schlatholz wird halbstündlich bedient. Aufgrund der eingleisigen Strecke ohne Kreuzungsbahnhoefe zwischen Schopfheim und Zell ist eine Verdichtung des Angebotes nicht möglich		
630	782	RE87					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.	ab 20 h gibt es einen stündlichen Busergänzungsverkehr bis Mitternacht, da die Fahrgastzahlen in den Zügen abends sehr gering sind (Linie 88b).		
631	782	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.	Auf der Tauberbahn ist leider der Landesstandard noch nicht vollständig umgesetzt. Aktuell können aber zusätzliche Züge aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
632	785/782	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	Wird als Anregung für den Zukunftsfahrplan weitergegeben	1	
633	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!	RB65 fährt mit einem Fahrzeug einen Halbstundentakt. Dies ist nur möglich, wenn nicht auf verspätete Züge gewartet wird. Die MEX12/18-Züge sind leider häufig verspätet, da sie zuvor zwischen Bietigheim-Bissingen, Stuttgart und Wendlingen auf stark ausgelasteten Gleisen unterwegs sind. Kurzfristig muss leider weiterhin mit Verspätungen gerechnet werden		
634	718/720	RB20 (88595)					Durchbindung dieses Zuges bis Hausach (wie die Vorgängerzüge (z.B. 87395))	In der Hauptverkehrszeit sind die Züge von Bad Griesbach bis Hausach durchgebunden		
635	720	RE2 (4715)					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	Mit dem Baden-Württemberg Tag-Ticket können auch die Züge vor 9 Uhr genutzt werden		
636	732	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.	Mittlerweile (seit 2023) von DB Regio mit eigenen Fahrzeugen übernommen		
637	702/770						Verbindung Freiburg-Stuttgart auch für die Züge ausser dem einen durchgehenden ICE am Tag (6:44 ab Freiburg, 19:12 ab Stuttgart) in 2 Stunden ermöglichen. Seit 2 1/2 Jahren fahre ich diese Strecke und staune, wie entwürdigend die Anschlusssituation in Karlsruhe geregelt wird: maximal auseinanderliegende Gleise und minimale Umsteigezeit werden kombiniert, so dass jedes Mal zahlreiche Menschen durch die Unterführung hetzen um den pünktlich abgefahrenen Anschlussmöglichkeiten wahlweise noch berühren zu können oder nur noch von hinten zu sehen. Meine persönliche Quote an verpassten Anschlüssen auf dieser Strecke: 90%.	Seit dem Fahrplanwechsel am 15.12. gibt es eine zusätzliche ICE-Verbindung. Richtig ist, dass die Anschlüsse in Karlsruhe sehr knapp bemessen sind, kurzfristig sind hier aber keine Veränderungen möglich.		1
638	731	32475					RE 32475 sollte täglich verkehren als Anschluss an RE 4707	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
639	702	17100			Offenburg	5:44	RB 17100 sollte etwas früher in Offenburg ankommen und mit RE 4702 zusammengelegt werden.	es sind unterschiedliche Zuggarnituren, so dass eine Durchbindung nicht möglich ist. Es wurde als Kurzanschluss ausgewiesen.		
640	702	4700					RE 4700 sollte ab Lahr verkehren als Zubringer zu ICE 270	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
641	731						zusätzlicher IRE um 22:45 Uhr von Friedrichshafen Stadt nach Basel als Anschluss an IRE 4826	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
642	720	4701/4707					RE 4701/4707 sollte täglich verkehren und immer um 5:57 in Offenburg abfahren => Anschluss an RB 17100	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
643	702	17156			Offenburg	7:48	> Umstiegsmöglichkeit zu RE 4710	Aufgrund hoher Streckenauslastung leider nicht möglich: RB 17156 aus Neuenburg kann leider nicht früher in Offenburg ankommen, da eine frühere Abfahrt in Müllheim wegen des vorfahrenden ICE-Bündels aus dem ICE267 "Baden-Kurier" und dem ICE374 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.		
644	702	5330					Zubringer zu ICE 372	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
645	702	17196					RB 17196 sollte bis Lahr verlängert werden als Anschluss an IRE 3068	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
646	730	3049					> Anschluss an RE5333	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
647	702	17015					> Anschluss an ICE 277	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
648	702						Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle in Niederschopheim mit P+R-Parkplatz zur Entlastung der zu den Pendlerzeiten völlig überlasteten B3	Ist vor der Realisierung des viergleisigen Ausbaus der Rheintalbahn aufgrund hoher Streckenauslastung nicht möglich		
649	702	4749					Halt in Lahr	aufgrund hoher Streckenauslastung nicht umsetzbar, 5 Minuten später hält schon eine RB.		
650	702	17161					RB 17161 sollte bereits ab Lahr verkehren als Verstärkerzug.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
651	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.		
652	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.		
653	702	17035					RE 17035 sollte täglich verkehren und mit RE 17033 zusammengelegt werden	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
654	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.		
655	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.		
656	719/702	SWE87445					Verlängerung bis Lahr, da in Offenburg kein akzeptabler Anschluss besteht. Dadurch ergäbe sich eine akzeptable Pendlerfahrtmöglichkeit.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
657	702	17021					Verlängerung bis Basel SBB als direkter Zubringer zu TGV 9219 => NJ 465	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
658	702	17023					Verlängerung bis Basel SBB als direkter Zubringer zu IC 587=> NJ 467	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
659	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.	Die zeitlichen Lücken resultieren aus freien Trassen zwischen Fern- und Güterzügen. Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
660	730	RE 32472 bzw IRE 3					Wieso hat der Zug Abfahrt 7.22 Uhr ab Radolfzell in Singen 15 Minuten Aufenthalt? Dies verlängert die Fahrzeit nach Waldshut.	Abweichung aufgrund des Schülerverkehr montags bis freitags; ab Singen fährt der Zug im Takt		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
661	701/760/770/780	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 super Verbindung.	Wird als Anregung für den Zukunftsfahrplan weitergegeben		
662	786						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.	Wird als Anregung für den Zukunftsfahrplan weitergegeben		
663	757		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.	wird geprüft		
664	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 defekten Aufzug am Bahnhof für Menschen mit Handicap zu gewährleisten.	Die Gleise 2/3 sind die durchgehenden Hauptgleise, die mit hoher Geschwindigkeit befahren werden können. Zugfahrten über Gleis 1 können nur mit geringer Geschwindigkeiten erfolgen, so dass sich Verspätungen ergeben würden. Bei defektem Aufzug und Vormeldung einer Mitfahrt wäre im Einzelfall eine Fahrt über Gleis 1 zu prüfen		
665	730	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.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
666	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.	Zukünftig sollen Fahrpläne robuster geplant werden; bei bestehenden Fahrpläne führt der Einbau von Puffern zu Anschlussverlusten oder Mehraufwand an Fahrzeugen.		
667	750.1	IRE 16089					Zug auch unter der Woche ab Wendlingen fahren lassen (IRE 16078 entsprechend bis Wendlingen).	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
668	727	72949					Bestellen der Leerfahrt 72949 (Endingen 20:48 - Freiburg 21:23) als besetzten Reisezug. Der Zug fährt wegen der Kreuzungen in Nimbung und Gottenheim ohnehin grob in der selben Fahrplage wie sonst die S-Bahnen.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden (auch bisherige Leerzüge)		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
669	720	4744					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 :)	Wurde mit dem LK Konstanz untersucht. Korrekt ist, dass die Anzahl der Schichtarbeiter, die vor einigen Jahren gegen die Vertaktung dieses Zuges protestierten, weniger wurden. Allerdings sind es jeden Tag "andere" Fahrgäste. Wir würden also nicht nur 10 Fahrgäste ("Netto"-Nutzerzahl pro Mo-Fr-Tag) verlieren, sondern im schlimmsten Falle 5x10 Fahrgäste. Daher zunächst keine Verschiebung.		
670	710.4	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. <u>Meinung und Erfahrung einer DB Agentur Mitarbeiterin</u>	Es wurde bewusst eine Direktverbindung von Hbf zu Hbf eingerichtet, um die Anschlussbeziehungen zu verbessern. Fahrgastbefragungen haben ergeben, dass sich die Hälfte der Fahrgäste eine schnelle Verbindung zum Hbf wünscht. Für die Fahrgäste in die Innenstadt steht weiterhin das Stadtbahnangebot zur Verfügung.		
671	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 Fahrplage zu halten, somit Schaffung einer um eine Stunde früheren Verbindung von Freiburg Richtung Norden.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden (auch bisherige Leerzüge)		
672	702	17100	Freiburg Hbf	4:49	Offenburg	5:40	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.	Wurde umgesetzt.		
673	752						Ich bitte darum, dass der Zug Aulendorf- Kisslegg wieder stündlich in Wolfegg hält. Gerne wieder als Bedarfshalt.	Die RB 53b können in Altann und Wolfegg nicht halten, da diese in Kißlegg den Anschluss zum RE 96 nach München bedienen und in Aulendorf Anschluss an den dortigen Nullknoten haben. Ein Halt in Altann und/oder Wolfegg führt zu Anschlussverlusten in den jeweiligen Knoten.		
674	727	S1 Richtung Westen	Freiburg-Wiehre	1 Minute früher			Verschieben des Fahrzeitpuffers in den Abschnitt Wiehre-Hbf zur Verbesserung der Ankunftszeitpunktlichkeit bei langsamer Einfahrt in den Hbf.	Die Fahrzeiten wurden vom Infrastrukturbetreiber so vorgegeben. Wird aber weiter verfolgt. Wobei es ohnehin bereits einen recht auskömmlichen Puffer vor Freiburg gibt.		
675	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.	Strecke weist hohe Streckenauslastung auf, deshalb sind gewisse Zeitpuffer im Fahrplan berücksichtigt, die auch Belange des Güterverkehrs berücksichtigen		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
676	727 (Nur Sonntags im Netz 4)	S1/S11 Richtung Breisach/Endi- ngen	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.	Haltausfälle sind planmäßig nicht vorgesehen. Aufgrund der Eingleisigkeit der Strecke besteht kein Spielraum, Fahrpläne zu verschieben		
677	727	Linie S10 Richtung Villingen					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	unklar, für welchen Bahnhof dies vorgeschlagen wird, eingleisige Strecke begrenzt die Möglichkeiten		
678	710.7-8	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.		
679							Ich bitte um 100%ige Barrierefreiheit an allen Bahnhöfen und Haltepunkten in Baden Württemberg, sowie der Elektrifizierung aller Strecken sowie einen flächendeckenden zweigleisigen Ausbau aller Bahnstrecken.	kann nur schrittweise nach Finanzierbarkeit und Bedarf umgesetzt werden		
680							Ich bitte mindestens um einen täglichen Halbstundentakt auf allen Linien, sowie die Reaktivierung aller stillgelegter Bahnstrecken in Baden Württemberg.	Im Koalitionsvertrag ist perspektivisch ein Halbstundentakt vorgesehen, ebenso gibt es ein Programm zur Reaktivierung von Bahnstrecken, sofern die Kommunen vor Ort aktiv werden. Die Umsetzung erfolgt schrittweise in Abhängigkeit von den zur Verfügung stehenden Finanzmitteln (Regionalisierungsmittel). Diese ermöglichen aber derzeit keine weiteren Angebotserweiterungen.		
681	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 Busabschlüsse Bad Schussenried Bahnhof - Stadt	Problem der fehlenden Bahnsteigkante in Aulendorf. Dazu muss zuerst der Bahnhof ausgebaut und ein neuer Bahnsteig gebaut werden		
682	710.4	RE45					Halt der Regionalbahn regulär in Leingarten !!!	Mit Inbetriebnahme des zweigleisigen Abschnitts ist ein Halt des RE45 in Leingarten vorgesehen		
683	730	SBB87951			Schaffhausen	5:25	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.		
684	731	17793					RB 31 Radolfzell ab 22:47 auch unter der Woche anbieten	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
685	702	RE 7				0:00	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	Grundsätzlich sind Doppeltraktionen bestellt, leider ist die Fahrzeugverfügbarkeit nicht wie gewünscht, so dass Züge oft mit verminderter Kapazität unterwegs sein. DB Regio und Verkehrsministerium/NVBW stehen im engen Austausch, um den Zustand zu verbessern. Weitere Züge, die im Zuge des Neukonzeptes des Nahverkehrs auf der Rheintalbahn vorgesehen waren, wurden vom Infrastrukturbetreiber mit Verweis auf die überlastete Strecke abgelehnt.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
686	701/710.7/770						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 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 (bpsw. 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	Mit dem neuen RE71 Mühlacker - Heidelberg wird eine Entlastung dieses Umstiegs in Durlach erwartet. Für die Verbesserung der Anschlüsse wird gerade ein Anschlusssicherungstool entwickelt. Für die Busverkehre wird die Anregung an den zuständigen Aufgabenträger weitergeleitet. 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.		
687	720/732						Bahnhof Radolfzell. Abstimmung der Anschlüsse zwischen Schwarzwaldbahn und Seehäse. Als Fahrgast der mit der Schwarzwaldbahn weiter Richtung Stockach (RSTK) fahren will hat am Wochenende eine Stunde unnötigen Aufenthalt in Radolfzell, da das Seehäse Abfahrt Minute 51 hat.	wird geprüft, aber verschiedene Zielkonflikte		
688	785	RE90 (88613)	Gaildorf	6:20	SHA-Hessental	6:30	Der Zug 88613 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-Hessental 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.	Die Verbindung um 5:27 ab Gaildorf West hat in Schwabisch Hall Hessental Anschluss nach Heilbronn		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
689	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.	Eine Verstärkung der Regelzüge erfordert mehr Fahrzeuge als zusätzliche Kurzpendel. Angesichts der sehr begrenzten Fahrzeugverfügbarkeit ist dies derzeit die leichter umsetzbare Lösung. Bei höherer Fahrzeugverfügbarkeit können auch Regelzüge gestärkt werden. Problematisch ist auch die limierte Infrastruktur mit nur einem Gleis.		
690	760	MEX 12 bzw. MEX 18					Halt in Wernau	Mit der Einführung der S-Bahn wurden die MEX-Halte aufgegeben.		
691	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 Fahrlage 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.	Für größere Fahrplanverbesserungen muss die Elektrifizierung der Hochrheinbahn (bis 2027 geplant) abgewartet werden.		
692							Ich bin auf mein Fahrrad angewiesen. Ich schlage vor: Gleichberechtigung für Fahrradfahrer*innen, einen Wagon, in dem Fahrräder verstaut werden können, kostenlose Fahrradmitnahme	Die Radmitnahme ist außerhalb der Hauptverkehrszeit kostenlos. In den Zügen in Baden-Württemberg gibt es signifikant mehr Radstellplätze in Zügen als in anderen Bundesländern.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
693	766, 760	IRE6 (a)					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) Neigetechnikzüge. 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). Vielen Dank und einen angenehmen Abend und ein schönes Wochenende.	Die Eisenbahninfrastruktur wurde in den vergangenen Jahren sehr vernachlässigt, gemäß Netzzustandsbericht beträgt der Instandhaltungsrückstand rund 90 Mrd. €. Auf dieser vernachlässigten Infrastruktu fahren immer mehr Züge mit immer mehr Fahrgästen. Dies führt unweigerlich zu Verspätungen. Für die Eisenbahninfrastruktur ist der Bund als Eigentümer verantwortlich, das Land bestellt darauf den Zugverkehr. In den nächsten Jahren werden neue Fahrzeuge angeschafft werden und sollen mehr Strecken elektrifiziert oder mit batterieelektrischen Triebzügen befahren werden.		
694	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.	wurde umgesetzt		
695	750.1	IRE 200		4.39 Uhr		5.00 Uhr		Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
696	770	IC2063, IC2065,...und Gegenrichtung	Karlsruhe	0:00			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	Zusätzliche Züge oder Anerkennung von Nahverkehrsfahrkarten in IC-Zügen können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt bzw. bezahlt werden.		
697	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	Mit Inbetriebnahme des zweigleisigen Abschnitts ist ein Halt des RE45 in Leingarten vorgesehen		
698	701						Halt der RE 73 Züge in St. Ilgen/ Sandhausen (Zumindest in HVZ)	Die RE73-Züge sollen bewusst als Expressverbindung die Mittel- und Oberzentren schnell miteinander verbinden. Der RE 73 kann nicht in St. Ilgen/Sandhausen halten, da sonst die Anschlüsse in Karlsruhe, Bruchsal und Heidelberg verloren gehen. Während der Riedbahnsperrrung wurde der Halt zur Entlastung der S-Bahn vorübergehend eingerichtet, da in dieser Zeit die RB 68 ausfiel.		
699	727	9750 (S1)	Neustadt(Schwarzwald)	04.05Uhr	Freiburg	0:00		Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
700	742	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 fahren 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 wurde 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.		
701	732	RB32	Stockach	8:46	Radolfzell	9:10	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).	Für den Güterverkehr auf der Ablachtalbahn ist es notwendig, morgens eine Taktücke zu belassen. Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
702	732	R32					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	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
703	732	mehrere /s.u.)					Es geht mir nicht um eine spezifische einzelne Verbindung, sondern um seehäse-Verbindungen von Stockach nach Radolfzell: Genauer diejenigen Verbindungen, deren Abfahrt in Stahringen planmässig jeweils 27 Minuten nach der vollen Stunde (xx:27) vorgesehen ist. Das Problem: Im Ortsbereich Stahringen kreuzen sich die Seehäse-Strecke und die Bodensee-Gürtelbahn (Friedrichshafen - Radolfzell/Basel). Die DB-Züge der letztgenannten Strecke passieren Stahringen innerhalb weniger Minuten in beiden Richtungen, leider regelmässig mit Verspätung. Das führt wiederum regelmässig dazu, dass diese verspäteten DB-Züge Vorfahrt vor dem seehäse erhalten, das, aus Richtung Stockach kommend, vor dem Ortsbereich Stahringen gestoppt wird und sich deswegen regelmässig eine Verspätung einhandelt. Letztlich resultieren daraus häufige verspätete Ankünfte in Radolfzell und verpasste Anschlüsse, insbesondere zur SBB nach Konstanz. Es geht somit um eine Entzerrung der Zugverbindungen auf dem Streckenabschnitt zwischen Stahringen und Radolfzell, um solche Konflikte zu vermeiden.	Das Problem ist letztendlich die nur sehr eingeschränkte Infrastruktur an dieser Stelle (fehlende Zweigleisigkeit Brandbühlentunnel, sparsamer Abzweig nach Stockach im eingleisigen statt zweigleisigen Abschnitt) begründet. Ohne einen Streckenausbau lassen sich keine Verbesserungen umsetzen, da es sich jeweils im weiteren Verlauf um eingleisige Strecken mit definierten Kreuzungsbahnhöfen handelt.		
704	702	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.	Für die Durchbindungen nach Basel SBB ist der Kanton Basel Stadt zuständig.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
705	720	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.	Weitere Halte sind vor einem viergleisigen Ausbau der überlasteten Rheintalbahn nicht möglich. Mit der Einführung des durchgängigen Stundentaktes haben sich die Fahrgastzahlen in Friesenheim schon überproportional erhöht.		
706	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.		
707	700						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.	Es gibt sowohl um 4:42 als auch um 5:42 tägliche Verbindungen von Mannheim nach Karlsruhe mit der S9.		1
708	760	IRE6	Stuttgart	21:15	Nürtingen	21:50Uhr		RE6 19395 fährt schon um 21:10, da um 21:14 der IC 2058 nach Tübingen fährt. Die Verlegung ist deshalb nicht möglich.		
709	770	tbd	Vaihingen (Enz)	6:16			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:	Tatsächlich fährt um 5:59 kein Fernzug von Stuttgart nach Karlsruhe, obwohl dies die Taklage des IC wäre. In der Vergangenheit gab es diesen Zug, der aufgrund schwacher Auslastung gestrichen wurde. Von Vaihingen/Enz aus gibt es als Alternative um 5:52 den MEX19542 nach Karlsruhe, der dort alle Fernverbindungen erreicht. Aufgrund der starken Fahrgastnachfrage sind zu der Zeit alle verfügbaren Fahrzeuge des heutigen RE1 im Einsatz.		
710	770	710.4					Die Umsteigezeit zwischen S 5 und RE 45 Richtung Heilbronn/Karlsruhe in Eppingen ist gering. Kann sie verlängert werden?	Aufgrund der weitgehenden Eingleisigkeit der Strecken sind die Spielräume gering. Zur Verbesserung der Pünktlichkeit der Linie RE45 laufen aktuell Untersuchungen.		
711	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.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
712	786/989						Vor vielen Jahren gab es Samstags und Sonntags einen direkten RE von Stuttgart nach München über Waiblingen, Aalen, Donauwörth, Augsburg. Dieser fuhr morgens um ca 5.40 Uhr in Stuttgart ab und war um ca. 9.05 Uhr in München, abends fuhr er in München um ca. 16.45 Uhr los und war um ca. 20.30 Uhr zurück in Stuttgart. Dieses Zugpaar war ideal, um schnell und günstig (Schönes Wochenende Ticket) aus der Region Stuttgart an einem Tag in die Berge und wieder zurück zu kommen. Leider wurde es während Bauarbeiten auf der Remsbahn sang- und klanglos eingestellt. Seither muss man in Ulm umsteigen, ist langsamer und erreicht die Anschlusszüge in München nicht. Es wäre toll, wenn das oben genannte RE-Zugpaar zwischen Stuttgart und München wieder fahren würde.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
713	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.	zutreffende Analyse, aber zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
714	770	19538/19542/ 19550/19564/ 19568/19526 und in Gegenrichtung 19545/195471 9551/19581/1 9567/19571	Pforzheim/(Ge genrichtung in Karlsruhe) nicht unbedingt frühere Abfahrt sondern Fahrzeitanpas sung.				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, Biflingen 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.	Zug19547 dient dem Schülerverkehr, weshalb dort die Halte realisiert sind. In den anderen Zeitlagen ist dies nicht möglich. Verbindungen zwischen dem westlichen und dem östlichen Enzkreis sind im Rahmen einer Neukonzeption zu prüfen, ebenso die Anbindung an den Karlsruher Hauptbahnhof.	1	
715	710.4	RE45					Halt des RE 45 in Leingarten	Mit Inbetriebnahme des zweigleisigen Abschnitts ist ein Halt des RE45 in Leingarten vorgesehen		
716	Konstanz Hafen - Friedrichshafen Hafen (Schiff)	KAT					Einbindung der Katamaran-Verbindung in den BW-Tarif. Aktuell muss man, wenn man über Friedrichshafen zum Beispiel ins Allgäu oder nach Ulm möchte, immer entweder die lange Verbindung über Radolfzell oder den RegioBus nehmen. Die direkte Verbindung über den See ist leider nicht im DB-Ticket enthalten und muss extra bezahlt werden. Für ein serviceorientiertes und Touristen-freundliches Ticket wäre eine Einbindung des Katamarans eine tolle Massnahme, die vielen pendelnden Personen und Touristen einen Umweg ersparen würde.	Wird an BW-Tarif GmbH weitergegeben		
717	740/720	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.	Auf dieser Strecke fährt DB Fernverkehr eigenwirtschaftlich und entscheidet selbst, ob die Züge nach Zürich oder Konstanz oder nur bis Singen fahren. Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
718	710.45	85409					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 deutliche kürzere Fahrzeit anzubieten.	Der RE 45 kann nicht zusätzlich in Böckingen Berufsschulzentrum halten, da sonst die Anschlüsse in Karlsruhe, Bretten, Eppingen und Heilbronn verloren gehen. Mit dem zweigleisigen Ausbau zwischen Leingarten und Schwaigern werden weitere Verbindungen in der Hauptverkehrszeit in Richtung Heilbronn eingerichtet.		
719	702	4722	Im Münchtal	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).	RB17116 erhielt eine 2 min frühere Abfahrt ab Freiburg (jetzt 13:05). Sie kann bei verspätetem EC 8 aus der Schweiz einfacher vorfahren und sich dann unterwegs überholen lassen.		
720	731	RB 31					Erweiterung um eine Haltestelle nach Radolfzell: Fahrt bis Singen a.H.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
721	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 umgekehrten Richtung Ankunft der S-Bahnen ca. Minute 48 und Abfahrt der ICE-Züge ca. Minute 55). Mit dem neuen Jahresfahrplan 2023 wurde die Taktilage 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 Taktdrehung 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.	In den nächsten Jahren ist zu erwarten, dass eine ICE-Linie alle 2 h zur halben Stunde in Freiburg ankommen wird und dann gute Anschlüsse nach Seebrugg bestehen werden.		
722	750.1/760	19207					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...	wird geprüft		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
723	710.1						Es wäre toll, wenn das Angebot auf der Linie S1 zwischen Bad Herrenalb 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 Herrenalb 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 Albgaubad nicht. Zumindest die bisher zwischen Ettlingen Albgaubad und Bad Herrenalb Sonntags leer gegen die Lastrichtung (Morgens Richtung Karlsruhe, Nachmittags Richtung Bad Herrenalb) sollten sich ohne Fahrzeugmehrbedarf und mehr Fahrpersonal für Fahrgäste freigeben lassen. Die Strasse ist am Wochenende voll, weil das Zugangebot einfach zu dürrtig ist um es sinnvoll nutzen zu können.	zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
724	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.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
725	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 infraGO abgelehnt, da man das Gleis 5 als eine Art "Puffergleis" bei verspäteten Fernverkehrszügen oder durchfahrenden Güterzügen möglichst freihalten möchte.		
726	665.1-2						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 der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
727	702	S8 / RB 41 auf RE 2 (Basel)	Rastatt	15:50			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 InfraGo und AVG) haben die Fahrplanänderung aus Trassen- und Gleisbelegungsgründen abgelehnt. Eine Verbesserung kann erst nach dem Ausbau der Murgtalstrecke erreicht werden.		
728	751	IRE3					Warum fährt dieser Zug nicht nach Bregenz durch?	In Lindau-Reutin besteht Anschluss. Die eingesetzten Fahrzeuge haben keine Zulassung für die Fahrt nach Österreich.		
729	702	RE 7					Hallo, auch wenn es hier nicht das richtige Portal ist, ich versuche es trotzdem: die Ansagen in den RE 7 der Rheintalbahn sind leider extrem aufdringlich und somit unerträglich- könnten Sie veranlassen, dass die Ansagen wie in den RB 26/27 erfolgen, diese sind wesentlich angenehmer. Meine bisherigen Schreiben an DB Regio und "bewegt" blieben leider bisher unbeantwortet.	Das Problem ist bekannt und wird schon länger Zeit mit dem Hersteller Siemens diskutiert, bisher leider ohne Erfolg.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
730	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 nun 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?	Die jetzigen RE3-Züge haben zwar normalerweise einen Fahrplanpuffer, der allerdings im Herbst bei glatten Schienen (Herbstlaub) benötigt wird, da dann die Höchstgeschwindigkeit der Züge herabgesetzt ist. Deshalb ist ein systematischer Halt in Meckenbeuren derzeit nicht möglich. Vor der Gesamtinbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Stuttgart - Ulm besteht auf der Südbahn ein Übergangsfahrplan mit eingeschränkten Anschlüssen.		
731	702	RB 27 samstags	Freiburg	10.30 Uhr	Basel Badischer Bahnhof	11.30 Uhr	Wunsch nach geänderter/ neuer Abfahrtszeit	Um 10:34 fährt der RE7, der südlich von Müllheim alle Halte bedient		
732	702, 770		Karlsruhe Hbf				Verbesserte Umstiegzeit 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 Fahrplage des IRE 1, weshalb hier keine Anpassung des Nahverkehrs möglich ist.		
733	702/770/786						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.	Systembedingt kann man nicht zwischen allen Orten Direktverbindungen anbieten. Karlsruhe als Knotenpunkt, bei dem Süd-Nord- auf Ost-West-Achsen stoßen, wird auch zukünftig ein wichtiger Umsteigepunkt in der Relation Stuttgart - Freiburg bleiben		
734	730	IRE 3			Basel	7:10	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.	Nicht alle Fahrten können mit Doppelstockwagen durchgeführt werden		
735	735	S6 der SBB			Basel	7:10	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 Fahrplage des gesamten Zuglaufes von Zell bis Basel ist wegen der Kreuzungen auf der eingleisigen Strecke nicht möglich.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
736	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 Takt 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.		
737	710.4						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.	Gölshausen hat über den ganzen Tag ein gewissen Fahrgastaufkommen; Gölshausen Industrie überwiegend nur zu Zeiten des Berufsverkehrs		
738	710/770						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.	RE ab Dezember Mühlacker - Heidelberg mit Anschluss aus RE/an MEX von/nach Stuttgart im 2-h-Takt seit Dezember 2024		1
739	665.3	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 InfraGO hat die Änderungen aus Trassenbelegungsgründen abgelehnt.		
740	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.		
741	702	Zusätzlicher Zug RE 7	Offenburg	8:34			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.	Vor Eröffnung des Rastatter Tunnels bestehen keine weiteren Kapazitäten für zusätzliche Züge.		
742	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	Fahrzeugproblem im Herbst (Bremsen) mit verminderter Höchstgeschwindigkeit		
743	720/721	Zusätzliche Fahrt	Offenburg	21:41			Füllen der Taktlücke von Offenburg in Richtung Wolfach - Schiltach - Alpirsbach - Freudenstadt.	Um 21:41 fährt ab Offenburg Zug 87547 direkt bis Freudenstadt		1
744	721	87507					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.	Anschlussicherung wurde sensibilisiert, ICE aber häufig sehr spät		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
745	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.		
746	718	87509					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 Stundentakt. 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.	seit Fahrplanwechsel umgesetzt		1
747	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)	Bis 23:27 ab Stuttgart gibt es einen Halbstundentakt, außerdem noch täglich um 0:34 eine Verbindung. Am Wochenende gibt es mit Abfahrten um 3:27, 4:23 und 5:13 fast einen durchgängigen Nachtverkehr.		1
748	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 19:25 eine Taktlücke, 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.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
749	766	RB 6		6:00		7:00	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	Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2024 konnte die Anschlussreichung bei diesem Zug in Sigmaringen von zuvor 89% auf nun 97% gesteigert werden.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
750	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 Minten verlängern. Nicht jeder Mensch ist schnell zu Fuss und auch die Liebe gute Bahn nicht immer pünktlich!! Muss ich mit einem Schmunzeln noch anhängen.	Die hohe Auslastung der Strecken ermöglicht es nicht, neben den ganz schnellen Zügen (ICE) und den Regionalbahnen, die überall halten, auch noch zusätzlich auf allen Strecken schnelle Züge des Nahverkehrs anzubieten. Deshalb gibt es häufig Mischkonzepte: Der RE Konstanz - Karlsruhe hält im Bereich der Stadtbahn Karlsruhe, der Regio-S-Bahn Ortenau und im Bereich der S-Bahn Konstanz - Engen (Seehas) nur an wichtigen Stationen, ansonsten hält der RE an (fast) allen Stationen.		
751							Auf jeder Verbindung immer durchgehend ein 60 Min Takt von 5 Uhr bis 23 Uhr auch am Wochenende. Noch besser 30 Min Takt mindestens zu den Hauptverkehrszeiten gerne auch ausserhalb. Braucht es auch für guten ÖPNV und nicht nur moderne Züge.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
752	730	alle IRE Richtung Waldshut / Bad Säckingen	Singen	jeweil .25 z.B.			Kommentar zum Wunsch oben: Wer zwischen der Hochrheinstrecke 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)	Anschluss Schwarzwaldbahn - Hochrheinbahn wird als Vorschlag für den Zukunftsfahrplan aufgenommen	1	
753	751	RE4227					Anschluss an RE5/Zug Ri. Biberach(Riss)/Aulendorf in Ulm Hbf kommand 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(Riss) 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(Riss) auch wieder eingeholt ...	Der Nahverkehr kann nur begrenzt die Pünktlichkeitsprobleme des Fernverkehrs lösen. Auf der Südbahn fahren die RE-Züge alle 30 Minuten, zusätzlich noch die Regio-S-Bahn-Züge bis Biberach(Riss).		
754	750.1	IRE200					Warum fährt dieser neue Zug nicht von Stuttgart Hbf ab?	Bei der Linie IRE200 handelt es sich um einen Vorlaufbetrieb für die neue Schnellfahrstrecke. Aufgrund der hohen Trassenbelegung durch Fern- und Nahverkehr im Abschnitt Plochingen - Stuttgart, ist es nicht möglich die Linie bis Stuttgart Hbf zu verlängern.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
755	751						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?	Dies ist der Teilbetriebnahme der Schnellfahrstrecke nach Ulm geschuldet. Mit der Gesamteinbetriebnahme gibt es wieder Direktverbindungen Karlsruhe -Stuttgart - Friedrichshafen - Lindau		
756	786	19670	Lorch	6:18			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.	keine Zusatzhalte beim RE		
757	720						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 zur Minute :59 an und die Europabahn fährt zur Minute 05 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 Europabahn hat in Straßburg Anschluss an den TGV, ein spätere Abfahrt ist deshalb leider nicht möglich. Auf der Schwarzwaldbahn gab es zuletzt infrastrukturelle Einschränkungen, die zu Verspätungen geführt haben.		
758	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.	Der Grundtaktzug am Wochenende hält in Unterkochen (17:38)		1
759	710.7-8	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.	Als RE hält der Zug zwischen Rastatt und Karsruhe nicht, da sonst der ICE-Anschluss gefährdet wäre.		
760	702						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.	Dies ist weitgehend umgesetzt; wo kein Halt umgesetzt ist, hat dies betriebliche Gründe (nachfolgender ICE) und die hohe Streckenauslastung durch Güterzüge. Verbesserungen sind erst mit dem vergleichsigen Ausbau der Rheintalbahn möglich.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
761	702	17117					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.		
762	702						Lahr: Bahnhof mit Aufenthaltsqualität! Wenn Züge ausfallen wie so oft. Die geheizte Bahnhofshalle geschlossen ist. Im Winter draussen warten zu müssen ohne Gastronomie weit und breit ist keine Reisekultur.	wird an DB InfraGo weitergeleitet		
763	790.6/740	560			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.	S-Bahn-Fahrplan auf der überwiegend eingleisigen Rankbachbahn (S60) kann wegen den festliegenden Kreuzungsbahnhöfen nicht verschoben werden, ebensowenig die Fahrzeiten der IC/RE-Züge der Gäubahn, die im südlichen Abschnitt ebenfalls durch die Eingleisigkeit in ihrer Fahrplage determiniert werden.		
764		19034					Die Züge von go ahead sind mehr als dreckig. Der Staub liegt auf den Ablagen seit 2019.	Arverio setzt das Thema Reinigung neu auf		
765	989	57186					Zusätzlicher Halt in Hofen (b. Aalen).	RB 89 hat keinen Systemhalt in Hofen (b Aalen); Halt wäre um 0:45 - begrenzte Nachfrage		
766	757	26563					Zusätzlicher Halt in Unterkochen Samstags und Sonntags um die bestehende zwei Stunden lang bestehende Taktlücke an den Wochenenden und Feiertagen zu schliessen.	Stundentakt besteht von 6:34 bis 23:38 am Wochenende		1
767	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 Herrenalb). Durch hohe Verspätungen, werden diese Anschlüsse oft nicht erreicht. Eine längere Umsteigezeit, kann die Probleme lösen, insbesondere bei dieser Verbindung.	Die Kreuzung der S8 in Forbach kann nicht verändert werden, diese bestimmt die weiteren Fahrzeiten.		
768	740						Ist es möglich, dass der "Seehas" aus Konstanz bis nach Tuttlingen fährt?	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.	1	
769	731	RB 31					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.	22:47 ab Radolfzell fährt täglich		1
770	780	MEX18					nicht nur ein Zugteil, mindestens 2 Zugteile, da es oft (va. zu den Feierabendzeiten ca. 16:28 Uhr) sehr voll ist	Leider stehen nicht immer ausreichend Fahrzeuge zur Verfügung, um die vom Land bestellten Kapazitäten zu erfüllen		
771	731						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	Auf der eingleisigen Strecke fahren Regionalbahnen im Stundentakt und zusätzlich IRE-Züge im 2-Stunden-Takt. Dadurch gibt es teilweise geringfügige Abweichungen. Grundsätzlich fahren die Regionalbahnen in Friedrichshafen zur Minute 02 ab, die IRE-Züge im 2-h-Takt zur Minute 45. In der Gegenrichtung ab Radoldzell ist die Abfahrtsminute 47, beim zweistündlichen IRE Minute 25. Vor 8 Uhr gibt es für den Schüler- und Berufsverkehr Abweichungen davon. Vor einem umfangreichen Streckenausbau können aus Gründen der Betriebsstabilität keine zusätzlichen Züge eingelegt werden.		1

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
772	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	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. Gegenbenenfalls kann auf die Hochschule zugegangen werden und um Einhaltung der akademischen Viertelstunde gebeten werden.		
773	702, 710	RE2, RE7, RB44, S7	Karlsruhe		Karlsruhe		Taktung der Fahrten deutlich erhöhen	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
774	770	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.	Streckenauslastung verhindert zusätzliche Halte im Zulauf auf Stuttgart; Zeitbedarf für Zusatzhalt würde zu Anschlussverlusten in Karlsruhe und Unterwegsbahnhöfen führen und die Streckenkapazität reduzieren, d.h. es könnten in der Hauptverkehrszeit nicht mehr alle Züge fahren.		
775	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.	Expresszug wird überprüft.		
776	752	17969					In Aulendorf Anschlüsse der Moorbahn und der Räuberbahn aufeinander abstimmen oder durchgehenden Zug von Wurzach nach Pfullendorf anbieten.	Erst nach Fahrzeitverkürzungen auf der Räuberbahn möglich, dazu sind Investitionen in die Bahnübergangssicherung erforderlich, Umsetzung noch nicht absehbar.		
777	754	17980					Umsteigemöglichkeit zwischen Moorbahn und Räuberbahn in Aulendorf	Erst nach Fahrzeitverkürzungen auf der Räuberbahn möglich, dazu sind Investitionen in die Bahnübergangssicherung erforderlich, Umsetzung noch nicht absehbar.		
778	702	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. Mit freundlichen Grüßen	fehlender Ausbau Rheintalbahn verhindert zusätzliche Halte		
779	750	Mex16/Mex18					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.	aktuell im Schnitt nur einstellige Zahl von Aussteigern in Untertürkheim; Arbeitsteilung mit der S-Bahn: MEX hält im Regelfall nur an großen Stationen innerhalb des S-Bahn-Netzes		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
780	760	IRE6		8:07			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.	Leider ist die hohe Streckenauslastung Wendlingen -Stuttgart maßgeblich für den Fahrplan. Da eine schnelle Trasse für diese Züge seit der Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Wendlingen - Uln nicht mehr verfügbar ist, wird die längere Fahrzeit für zusätzliche Halte genutzt. In der Vergangenheit wurden die Plätze in der 1. Klasse reduziert, um den gestiegenen Anforderungen für die Radmitnahme zu genügen. Bei den im Bau befindlichen Doppelstockzügen, die zukünftig auch Richtung Reutlingen zum Einsatz kommen werden, wird wieder mehr Wert auf eine wertige 1. Klasse gelegt, die sich von der 2. Klasse durch erkennbare Komfortunterschiede abhebt. https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/so-sehen-die-130-neuen-doppelstockzuege-fuers-land-aus/		
781	702	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.	fehlender Ausbau der Rheintalbahn ursächlich für Haltausfälle		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
782	720						Seehaas verstärken, in dem zusätzlich alle halbe Stunde ein Zug von Schaffhausen oder Gottmadingen via Singen nach Konstanz fährt, getaktet zum bestehenden Engen-Konstanz Seehaas. Falls die Eingleisigkeit ab KN Petershausen die Kapazitäten nicht hergibt (wo bleibt das zweite Gleis auf der Rheinbrücke??) erstmal den Zwischentakt in Petershausen enden lassen. Ein Abstellgleis in Petershausen zum durchlassfähigen Wenden des Zwischentakts (das zweite Gleis ca 200m hinter den Bahnübergang an dem es endet verlängern sollte schnell gebaut werden können) nutzen. Oder (bzw gerne beides) Schwarzwaldbahn Karlsruhe Konstanz im Halbstundentakt verkehren lassen (ggfs Ende in Petershausen) alternativ Gäubahn S-Singen auf Halbstundentakt bringen (wo bleibt da eigentlich das zweite Gleis der Gäubahn?, Platz ist ja da bis Ende der 40er Jahre war das zweigleisig und wurde nie überbaut...) Mit den neuen ICs fährt ja stündlich S-Zürich, der Halbstundentakt könnte dann S-Konstanz fahren. Falls bedenken wegen Bahnsteigen in Konstanz bestehen. Es könnte Recht einfach das Gleis 5 abgebaut werden und dann ein Bahnsteig zwischen Gleis 4 und 5 gezogen werden. (Bisher 1-3 mit Bahnsteig, 4-6 Durchfahrtgleise)	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
783	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.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
784	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.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
785	702/720						Die Umsteigezeit in Offenburg für die Schwarzwaldbahn und den RE/RB aus Richtung Freiburg, ist extrem knapp.	das ist zutreffend, ist aber dem fehlenden Ausbau der Rheintalbahn und der heutigen Streckenüberlastung geschuldet		
786	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 vermurkten Fahrplan mit solch schlechten Anschlüssen in Ulm hat es auf der Filstalbahn noch nie gegeben-wer plant so einen Blödsinn ???	Der Fahrplan wurde umgestellt, um die Pünktlichkeit der Züge auf der Filstalbahn zu erhöhen. Dieses Ziel wurde erreicht. Der aktuelle Fahrplan ist ein Übergangsfahrplan bis zur Inbetriebnahme von Stuttgart 21. Dann werden sich die Fahrzeiten der MEX16-Züge wieder ändern.		
787	786	19410	Aalen	0:00			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 Wieslautalbahn sicherer wird. Derzeit ist der Anschluss reine Glückssache.	Widerspricht dem Grundsatz und Wunsch nach einheitlichen und merkbaren Taktzeiten. Wird deshalb nicht umgesetzt. Pünktlichkeit 94% in 2024 beim 19410 (weniger als 4 Minuten Verspätung in Schorndorf).		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
788	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.	Die RE 6 der DB fahren nicht nur zwischen Stuttgart und Tübingen, sondern weiter bis Aulendorf und ab Tübingen auf einer eingleisigen Strecke. Ein weiterer Zusatzhalt würde die Fahrzeit so verlängern, dass der Zug in Tübingen nicht mehr rechtzeitig auf die eingleisige Strecke kommt bzw. es im weiteren Verlauf zu Kreuzungsproblemen käme. Vorschlag istr nicht umsetzbar.		
789	710.7-8						S7/S8 im KVV sollten bis 24:00 Uhr im Halbstundentakt in/aus Richtung Freudenstadt verkehren, auch am Wochenende.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
790	766		Stuttgart Hbf	23:15			Eventuell könnte man auch einen zweiten Zug einrichten, der die oben 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 der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
791	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 InfraGO 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.		
792	727	9652/9852	Himmelreich	6:22			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 Fahrlage ab Breisach bekommen.	Tatsächlich hat Zug 9905 der Gegenrichtung von Kirchzarten nach Himmelreich nur 2 Minuten Fahrzeit und kommt damit zu spät in Himmelreich an. Wird geprüft. Für 2026 wurde dies auch in der Bestellung berücksichtigt, um damit gleichzeitig eine Kapazitätslinderung zwischen Endingen und Gottenheim zu ermöglichen. Umsetzung noch offen.		
793	727	9704	Löffingen	7:11			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.	Die Verspätung wird zwischen Titisee und Freiburg aufgebaut, die Abfahrtspünktlichkeit in Titisee ist mit knapp 97% für 3:59 gut, aber die Ankunftspünktlichkeit in Freiburg liegt deutlich niedriger.		
794	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.	Seit Dezember 2024 Direktverbindung Mühlacker - Heidelberg im 2-h-Takt mit Anschluss aus IRE von Stuttgart/MEX nach Stuttgart		1

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
795	727	510					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 Warteregulung 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.	Seit Dezember 2025 täglicher Fahrplan umgesetzt		
796	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.			
797	763				Metzingen	xx:40	Generell die Abfahrtszeiten der Ermstalbahn ohne grosse Umsteigeaufenthalte auf die Neckar-Alb-Bahn abstimmen	hängt von Infrastruktur Ermstalbahn/30-Min-Takt ab		
798	770	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 der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
799	700	38997					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 InfraGO hat eine Späterlegung wegen Trassenkonflikten abgelehnt.		
800	750	MEX19117					So ist er Jahrzehntelang gefahren und alle, die um 9.00 Uhr in Ulm angefangen haben mit der Arbeit waren pünktlich.	Mit Inbetriebnahme S21 würde Ankunft in Ulm vermutlich auf die gewünschte Zeit verlegt werden		
801	750	MEX19113	Urspring Bf	0:00	Ulm Hbf	0:00	Weniger Überholungen	Zug hat in Ulm Ankunfts-pünktlichkeit von knapp 94%, das ist ein vergleichsweise guter Wert		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
802	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 durfte 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?	Die Anschlusssituation im Bahnhof Kißlegg ist tatsächlich sehr unbefriedigend. Es wurden dazu schon verschiedene Untersuchungen angestellt. Allerdings sind alle Varianten schlechter als der heutige Fahrplan bei unterstellt pünktlichen Zügen. Leider wurde bei der Elektrifizierung der Strecke vor wenigen Jahren an der falschen Stelle gespart, so dass sich Verspätungen derzeit gegenseitig aufschaukeln. Da die Züge somit regelmäßig verspätet sind und auch bleiben werden, wird mit der betroffenen Region über Alternativkonzepte gesprochen. Zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Antwort gibt es aber noch keine Entscheidung.		
803	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.	Bahnsteigverlängerungen sind umgesetzt, so dass Doppeltraktionen inzwischen möglich sind		1
804	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.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
805	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.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
806	702	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.	nach Inbetriebnahme Rastatter Tunnel möglich, es bestehen heute schon stündlich schnelle Direktverbindungen mit ICE		
807	650						Der S-Bahn Halt Weinheim-Lützelssachsen 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 Lützelssachsener sind dafür aber andauernd genervt, weil nach Mannheim der Umstieg in den RE nötig ist und sich die Fahrzeit fast verdoppelt.	DB InfraGO lehnt aus Streckenkapazitätsgründen einen zusätzlichen Halt ab.		
808	760	19207					Die Fahrt sollte komplett neu geplant werden, um die Konflikte mit 19209 und 22771 zu lösen.	wird nochmals geprüft		
809	655/700	S9	Lampertheim	0:00	Mannheim Rheinau	0:00	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	Um 6:23 ab Lampertheim gibt es noch eine Direktverbindung nach MA-Rheinau (an 6:56). 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.		1
810	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 eingleisigem 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 verkürzen.	Der RE 45 kann nicht zusätzlich in Gölshausen Industrie halten, da sonst die Anschlüsse in Karlsruhe, Bretten, Eppingen und Heilbronn verloren gehen.		
811	760	19314					Taktverkehr, Anschluss aus Bus, Anschluss von ZAB.	Frage unklar, Zug fährt im Takt mit Anschluss von ZAB		
812	760	19310					Der Zug sollte im Takt verkehren, um den Anschluss von der ZAB aufrecht zu erhalten.	Frage unklar, Zug fährt im Takt mit Anschluss von ZAB		
813	760	19343					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.	wird geprüft		
814	740	17601+17603	Herrenberg	02.49+04. 49			Wäre es möglich das die Züge ab Stuttgart fahren um nicht in Herrenberg von der S-Bahn umsteigen zu müssen? Nach der Disco bequemer !	Zusätzliche Züge oder Zugkilometer können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
815	766						Ich würde eine bessere Zuanbindung 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 <u>Verbindung in beide Richtungen</u> .	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
816	760						Ich wünsche mir wieder Doppelstockzüge auf der Neckar-Alb-Bahn.	Nach Inbetriebnahme Stuttgart 21 sind neue Züge mit Doppelstockwagen vorgesehen		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
817	665.1-2/665.3-4	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	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		
818	727	172xx					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-Bärental nicht mehr notwendig. Es sollte somit möglich sein, ohne Einbussen in der Betriebsqualität zwei Minuten später in Seeburg abzufahren, um somit die Fahrzeit Richtung Titisee/Freiburg etwas zu verkürzen und weniger Bummelbahn-Feeling aufkommen zu lassen.	An Sonntagen fanden bislang Zugkreuzungen in Feldberg-Bärental statt - dies war der Grund für die Standzeit. Mit dem neuen Fahrplan seit 15.12.2024 wurde die Kreuzung verlegt und ist die Standzeit entfallen.		1
819	700	533	Graben-Neudorf	6:28	Bruchsal	6:38	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.	es bestehen tagsüber mindestens stündliche Verbindungen über Bruchsal mit 40-45 Minuten Fahrzeit. Tatsächlich sind im morgendlichen Berufsverkehr die Fahrzeiten länger. Es wird geprüft, ob die Anschlüsse hier verbessert werden können		
820	727						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 Seeburg kommend Titisee an .07 Titisee ab .19 Richtung Donaueschingen Jetzt aus Seeburg 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 Seeburg / Villingen sowie wie die 30 Jahre vor der S-Bahn wieder getrennt jeweils stündlich fahren. In Titisee stündlich Kurzpendel Titisee - Neustadt mit bahnsteiggleichen, 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	Wird als Anregung für den Zukunftsfahrplan weitergegeben. 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.	1	
821	732						Spätere Züge, auch unter der Woche.	Zusätzliche Züge können aufgrund der fehlenden Regionalisierungsmittel nicht bestellt werden.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
822	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.		
823	700 & 665.3-4	38448					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 InfraGO hat die Änderungen aus Trassenbelegungsgründen abgelehnt.		
824	750	19108					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 Merkbarekeit 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.	Zug hat Mo-Fr 120 Einsteiger, wieviele von einer Verschiebung um 30 Minuten (spätere Abfahrt) negativ betroffen wären, ist nicht bekannt. Angesichts der doch hohen Einsteigerzahlen kann eine Verschiebung nicht empfohlen werden		
825	750						Genereller Halt der Line RE 5 in Stuttgart-Bad Cannstatt. Dadurch schnellerer Übergang von/zur S-Bahn.	Vorschlag wird nicht unterstützt; RE 5 hat überregionale Funktion		
826	740	17688					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 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
827	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/Rangierfahren in Durlach oder Grötzingen wieder aufgeholt werden können. Zwar würde dadurch der 5-6-Minuten-Anschluss von den ICEs 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 Fahrplage der in Bretten kreuzenden S4 aus Flehingen zu prüfen, so dass der RE 45 ebenfalls etwas früher von Bretten bis Eppingen fahren kann.	Problematik geringer Pünktlichkeit RE45 ist leider bekannt. Zukünftig werden die Züge zumeist 2 Minuten früher in Karlsruhe abfahren, um pünktlicher in die eingleisige Strecke ab Grötzingen einfahren zu können.		
828	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.	Wird als Anregung für den Zukunftsfahrplan weitergegeben	1	
829	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.	zutreffende Beobachtung, der Zug hat eine niedrige Pünktlichkeit, wird geprüft		
830	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-	Der Wunsch nach wenigen Umstiegen ist nachvollziehbar. Allerdings ist dies mit dem bestehenden Fahrzeugmaterial nicht umsetzbar. Vorschlag verursacht erhebliche Mehrkosten, die derzeit nicht darstellbar sind.		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
831	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.	Teilweise wurde dies umgesetzt; für den Bereich Kressbronn - Lindau ist der Freistaat Bayern zuständig		1
832	701/770						regelmässige RE Verbindung Mannheim - Karlsruhe RE Verbindung Mannheim - Stuttgart	Wird als Anregung für den Zukunftsfahrplan weitergegeben	1	
833	665.1-2	S1/RE8			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.	Wunsch ist nachvollziehbar, aber aufgrund enger Fahrpläne kurzfristig nicht umsetzbar.		
834	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.	Die RE 6 der DB fahren nicht nur zwischen Stuttgart und Tübingen, sondern weiter bis Aulendorf und ab Tübingen auf einer eingleisigen Strecke. Ein weiterer Zusatzhalt würde die Fahrzeit so verlängern, dass der Zug in Tübingen nicht mehr rechtzeitig auf die eingleisige Strecke kommt bzw. es im weiteren Verlauf zu Kreuzungsproblemen käme. Vorschlag istr nicht umsetzbar.		
835	750/751						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?	Ja, das wird angepasst, kann aber erst mit Inbetriebnahme Stuttgart 21 umgesetzt werden aufgrund einer Vielzahl von Restriktionen		
836	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 52 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 Sinsheim Hbf.	dies ist der Eingleisigkeit der Strecke geschuldet. Die Strecke Sinheim - Eppingen wird in 2025 für eine höhere Streckengeschwindigkeit umgebaut. Danach kann vsl. ein neuer Fahrplan mit weniger Stand- und Umsteigezeit umgesetzt werden.		
837	782	RE 4380					Dieser Zug sollte im Takt fahren.	Taktabweichung wegen Schülerverkehr (ca. 200 Schüler nach Bad Mergentheim)		

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2025

Lfd. Nr.	Kursbuchstrecke	Zugnummer	In	Wunschzeit	In	Uhrzeit	Weitere Vorschläge	Kommentar NVBW	Zukunftsfahrplan	umgesetzt (tw./vollständig)
838	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 untergegangen.	Der Vorschlag wurde seitens der NVBW proaktiv eingebracht, wurde aber von DB infraGO nicht umgesetzt.		
839	760	IRE 6			Stuttgart	0:43	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?	Der Abschnitt Wendlingen - Stuttgart ist durch den ICE-Verkehr sehr stark ausgelastet, so dass keine anderen freien Trassen zur Verfügung stehen		
840	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	Der Abschnitt Wendlingen - Stuttgart ist durch den ICE-Verkehr sehr stark ausgelastet, so dass keine anderen freien Trassen zur Verfügung stehen		
841	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 bahnteiggleich erfolgen? Aktuell ist ein Umstieg in den 3-4 Minuten dank der hohen Pünktlichkeit für die meisten Fahrgäste bereits gut machbar. Ein bahnteiggleicher Umstieg würde dies auch für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste ermöglichen. Zudem würden die schnellen Umsteigeverbindungen auch beauskunftet 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.	Hinfällig mit der Umstellung zum täglichen Fahrplan		1
842	702/726	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	fehlender Ausbau Rheintalbahn		