

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2022

Kursbuchstrecke	ZugNr	in:	Wunschzeit:	in:	Wunschzeit:	in:	Uhrzeit	in:	Wunschzeit:	in:	auf:	Uhrzeit Ankunft:	Uhrzeit Abfahrt:	Weitere Vorschläge Fahrgast	Antwort NVBW, Verkehrsplanung	
702	17154	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Fahrt auch Samstags, da am Samstag zweistündliche Bedienungslücke besteht.	Eine weitere Angebotsausweitung über die bestehenden Fahrten hinaus ist gegenwärtig nicht vorgesehen, da die Bedienungszeiten sich nach den länderspezifischen Standards richten.	
702	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Direktverbindungen aus dem Norden (Emmendingen oder Ofenburg) und dem Süden (Mülheim, Neuenburg oder Bad Krozingen) nach Freiburg Klinikum bzw. Messe/Universität zur Andienung der Universitätsklinik morgens (hin) und nachmittags (zurück)	Bereits zum Fahrplanwechsel 2021 wurden in der Früh-Hauptverkehrszeit mehrere Halte wieder eingeführt: - RB 17105, Ofenburg ab 06:48 Uhr, mit neuem Halt in Herdern um 07:38 Uhr - RE 17005, Ofenburg ab 07:42 Uhr, mit neuem Halt in Herdern um 08:26 Uhr - RE 17008, Basel ab 06:34 Uhr, mit neuem Halt in Freiburg-Herdern um 07:28 Uhr Weitere Halte werden jedes Jahr mit den Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen abgeprüft und sobald diese möglich sind, werden diese eingeführt. Der Bahnhof Messe/Universität liegt an einer anderen Strecke und wird halbstündlich von der Ost-West-S-Bahn adäquat bedient. Hinzu kommen die Straßenbahnen direkt vom Hauptbahnhof dorthin.	
702	17164, 5332, 17184, 17186, 17157, 17161, 17183	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Hält FR-St. Georgen bedienen.	Der Halt Freiburg-St. Georgen wird bereits bedient, mit wenigen Ausnahmen erfolgt diese Bedienung stündlich.	
702	17162	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Verlängern bis Denzlingen oder Emmendingen mit Halten in Herdern, Zähringen und Gundelfingen.	Die DB Netz AG lässt mit Verweis auf die Schienennetz-Benutzungsbedingungen im Bezug auf "überlastete Strecken" keine weiteren Zugleistungen auf der Rheintalbahn mehr zu, sofern diese nicht durch andere Maßnahmen (etwa die Streichung anderer Fahrten) kompensiert werden.	
702	RB 17172	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	katastrophale Anbindung der Strecke zwischen Freiburg und Basel an den Fernverkehr in Freiburg	Die Anschlüsse von den größeren Stationen südlich Freiburgs (wie etwa Schallstadt) auf den Fernverkehr in Freiburg sind mit dem neuen Konzept tatsächlich schlechter geworden, da der RE in Freiburg nicht mehr um den ICE-Knoten "gewickelt" ist. Hierfür gibt es gegenwärtig jedoch keine realistischen Verbesserungs-Perspektiven, ohne das gesamte neue Nahverkehrs-System am Oberrhein und damit auch die zahlreichen Verbesserungen an anderer Stelle aufgeben zu müssen.	
718	SWE 87353	-	-	Offenburg	8:47 Uhr	-	-	-	-	-	Offenburg	RE nach Freiburg	-	8:52 Uhr	In Offenburg hatte man bei einer früheren Ankunftszeit auch die Möglichkeit den IC nach Stralsund zu erreichen	Die Reisekette aus dem Rhenntal auf den Intercity „Greifswalder Bodden“ nach Vorpommern ist auch heute schon möglich: Oberkirch 05:38 SWEG Appenweiler 05:47 Appenweiler 05:51 Schwarzwaldbahn Baden-Baden 06:11 Baden-Baden 06:15 Intercity Stuttgart Hbf 07:27 (Greifswald 18:35)
720	3274	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Verlängern bis Titisee (ggf. bis Freiburg)	Eine weitere Verdichtung des bereits heute halbstündlichen Angebotes auf der Höllentalbahn, zudem mit einem seit 2021 deutlich ausgeweiteten Angebot an Verdichtfahrten im stark nachgefragten Talabschnitt vor Freiburg, ist gegenwärtig nicht vorgesehen.	
726	88xxx	Freiburg Hbf	04	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Kann durch eine um eine Minute frühere Abfahrt in Freiburg Hbf (04 statt :05) der Halt in Gundelfingen realisiert werden? Die zuvor um :02 abfahrende RB beginnt in Freiburg Hbf und startet dank der nun praktizierten überschlägigen Wende in der Regel immer pünktlich. Eine kurze Zugfolgezeit bei der Abfahrt sollte daher ohne Einbußen bei der Pünktlichkeit möglich sein und wird ja bereits am Morgen so praktiziert. Abfahrt Freiburg Hbf 7:02 RB 17156 nach Offenburg, 7:04 S2 nach Elzach/Waldkirch.	Der in Freiburg neu eingesetzte Fahrzeugtyp lässt leider noch immer mit unvorhergesehenen Behinderungen kämpfen. Deshalb sollte die Redundanz beibehalten werden, um auch bei Kurzweiden aufgrund Fahrzeugmangels einigermaßen sicher starten zu können. In der morgendlichen Zeittage gegen 7 Uhr hält der Rheintalbahn-Zug auf dem durchgehenden Hauptgleis 1, sodass dieser in wenigen Minuten weiterfährt. Zu allen anderen Stunden erfolgt eine Abfahrt (planmäßig von einem der Gleise 2 bis 8. Hier sind Ausfahrten nur mit reduzierter Geschwindigkeit möglich. Es dauert also länger, bis die Rheintalbahn-RB die Strecke geräumt hat und der Elztal nachfolgen kann.
727	9735, 9737, 9739	-	-	-	-	Freiburg Hbf	:41	-	-	-	Freiburg Hbf	Straßenbahn 3 und 4 aus Gundelfingen und Vauban	35	-	Durch eine um eine Minute spätere Abfahrt kann am Abend Anschluss zu den Straßenbahnen aus Gundelfingen und Vauban hergestellt werden. (an :35, 6 Minuten Umsteigezeit in HAFAS und EFA)	Ziel Verkürzung der beauskunfteten Umsteigezeit von 6 auf 5 Minuten, dies ist für den Umstieg ausreichend.
727	9675	Breisach	07:18	Freiburg Hbf	07:44	-	-	-	-	-	Freiburg Hbf	77	-	07:49	Anpassung Bus 2 in Breisach erforderlich.	Die Anschlussgestaltung zwischen dem Regionalverkehr und dem Fernverkehr im Rheintal ist vorrangig auf die Züge der im Stundentakt verkehrenden ICE-Linien 12 (Richtung Berlin) und 42 (Richtung Köln) ausgerichtet. Der einige Male am Tag zusätzlich und einige Minuten vor den o.g. Linien verkehrende Zug der Linie 20 nach Hamburg wird dabei nicht priorisiert, da dieser erstens nur alle zwei Stunden verkehrt und daher nicht „taktgebend“ für Zulaufstrecken sein kann, auf denen die Züge alle 30 oder mindestens alle 60 min verkehren. Zweitens lassen sich mit Ausnahme der Zielforte Hannover und Hamburg sämtliche Städte, die der Zug der Linie 20 bedient, auch mit dem kurze Zeit nachfolgenden, stündlichen Taktzug erreichen – entweder direkt oder mit einmaligem, bahnhofsgleichen Umstieg in Mannheim.
727	9702	Himmelsreich	06:58	Freiburg Hbf	07:14	-	-	-	-	-	Freiburg Hbf	9746/9802	-	07:17	Durchbindung oder bahnhofsgleicher Anschluss nach Breisach/Endingen möglich?	Diesen Vorschlag werden wir prüfen.
727	9702	Himmelsreich	06:58	Freiburg Hbf	07:16	-	-	-	-	-	Freiburg Hbf	17104	-	07:21	-	Dieser Anschluss sollte durch eine Anpassung der Mindestübergangszeit herzustellen sein, gerne prüfen wir.
727	9703	Gottenheim	06:51	Himmelsreich	06:21	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Der Zug 9703 hat zwischen Gottenheim und Himmelsreich aktuell eine sehr sportliche Fahrzeit. In Himmelsreich besteht nur 1 Minute Puffer auf den Gegenzug. Eine etwas frühere Abfahrt in Gottenheim und in Freiburg Hbf würde dem Fahrplan am Morgen mehr Stabilität bringen.	Diesen Vorschlag werden wir prüfen.
727	9668	Freiburg Littenweiler	06:50	Freiburg Hbf	06:57	-	-	-	-	-	Freiburg Hbf	17156	-	07:02	-	Der Anschluss wird bereits ausgewiesen und ist über einen Kurzanschluss definiert. Eine Anpassung ist hier fahrplantechnisch nicht möglich.
727	9764, 9768, 9772, 9776, 9780, 9784	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Der Halt Messe/Universität sollte bei diesen Fahrten angegliedert werden um dem erhöhten Fahrgastaufkommen bei Fußballspielen gerecht zu werden.	Dozidierte Betrachtung, wann und mit welchen Zuschauerzahlen Fußballspiele überhaupt wieder stattfinden dürfen. Dann wären auch zusätzliche Pendelzüge zwischen Freiburg Hauptbahnhof und dem Messe-/Uni-Bahnhof möglich, diese auch mit hohen Kapazitäten. Ansonsten dienen die Durchfahrten der fraglichen Stabilität auf der Breisacher Bahn - dies jedoch an allen Verkehrstagen, nicht nur an Tagen mit (möglichen) Fußballspielen im neuen Stadion.
727	9673/9873	-	-	Freiburg Hbf	06:37	-	-	-	-	-	Freiburg Hbf	9705	-	06:42	Alternativ Durchbindung des Zuges von Breisach/Endingen nach Willingen ohne Umstieg? Dafür würde eine um zwei Minuten frühere Abfahrt in Gottenheim ausreichen. 9705 könnte dann schon um 6:41 in Freiburg Hbf abfahren. Momentan ist die Fahrzeit bis Titisee sehr knapp bemessen, da in Himmelsreich ja noch ein Zugteil abgeworfen wird, was auch Zeit benötigt.	Die Durchbindungen werden geprüft und umgesetzt, wenn - die Fahrzeuge verfügbar sind - zusätzliche Kapazitäten generiert werden - dies der Fahrplan und die Infrastruktur zulassen - keine negativen Auswirkungen an dieser Stelle auftreten Es wird 2022 an anderer Stelle neue Durchbindungen in Freiburg geben.
727	9605	Breisach	06:42	Gottenheim	06:52	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Die Züge 9805/9605 erreichen Freiburg Hbf oft verspätet, da offenbar die Zeit für das Kupplungsmanöver in Gottenheim zu kurz ist. Durch eine frühere Abfahrt in Breisach könnte mehr Zeitpuffer in Gottenheim eingebaut werden. Allerdings müsste aufgrund der Kurzwende dafür auch die Vorleistung aus Freiburg 9742 2 Minuten früher in Gottenheim nach Breisach abfahren. Eine Anpassung der Bussanschlüsse in Breisach (Bus 1, 2, 104) an die frühere Abfahrt wäre erforderlich.	Diesen Vorschlag werden wir prüfen.
727	96xx/96xx	Gottenheim	:16	Freiburg Hbf	:29	-	-	-	-	-	Freiburg Hbf	S2 nach Waldkirch (Elzach)	-	:34	-	Dieser Anschluss sollte beauskunftet werden.
727	9739	-	-	-	-	Freiburg Hbf	22:41	-	-	-	Freiburg Hbf	17139	-	23:36	-	Der Anschluss wird bereits ausgewiesen und ist über einen Kurzanschluss definiert. Eine Anpassung ist hier fahrplantechnisch nicht möglich.

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2022

Kursbuchstrecke	ZugNr	m.	Wunschzeit:	m.	Wunschzeit:	m.	Uhrzeit	m.	Wunschzeit:	m.	auf:	Uhrzeit Ankunft:	Uhrzeit Abfahrt:	Weitere Vorschläge Fahrgast	Antwort NVBW, Verkehrsplanung
727	9670, 9704, 9706, 9718, 9720, 9722	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	verlängern bis FR-Messe/Universität (ggf. bis FR-Landwasser)	Diese Verlängerung ist im Betriebskonzept nicht vorgesehen. Es bestehen Direktverbindungen - von Villingen bis einschließlich Freiburg Hbf (stündlich) - von Neustadt/Seibrugg über Freiburg Hbf und Freiburg Messe bis Breisach/Endingen (stündlich) - von Kirchzarten über Freiburg Hbf und Freiburg Messe bis Breisach/Endingen (halbstündlich)
727	9673	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	verlängern bis Kirchzarten (ggf. bis Himmelreich)	Die Strecke ist mit dem unmittelbar vorausfahrenden 9705 sowie den entgegenkommenden 9668 und 9702 bereits stark bedingt. Wir werden die Lage im Knoten Freiburg gegen 06:45 Uhr aber erneut prüfen, wenn auch die finalen Fahrpläne der anderen Strecken bekannt sind.

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2022

Kursbuchstrecke	ZugNr	in	Wunschzeit	in	Wunschzeit	in	Uhrzeit	in	Wunschzeit	in	auf	Uhrzeit Ankunft	Uhrzeit Abfahrt	Weitere Vorschläge Fahrgast	Antwort NVBW, Verkehrsplanung	
727	9633, 9635, 9637, 9639	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	sonst wird der Stadtbahnanchluss in Richtung Innenstadt gewährleistet.	Die Folgen einer 10-minütigen Späterlegung mehrere Züge auf das Gesamtsystem der größtenteils einseitigen S-Bahn rechtfertigen diese Maßnahme nicht. Dies betrifft insbes. die dann nicht mehr möglichen Kreuzungen in Gottenheim und der Anschluss Endingen - Gottenheim - Breisach und zuruck.	
700	38966	-	-	-	-	-	17:10	-	-	-	-	-	-	S9 Karlsruhe Hbf - Mannheim Hbf Zwischen 16:45 Uhr und 17:28 Uhr hält kein Zug in Karlsruhe-Hagsfeld, Blankenloch, Friedrichstal (Baden). Das während der HVS. Grund Trassenanlastung durch Fernverkehr. Vorschlag: Ein zusätzlicher Zug ab Karlsruhe Hbf um ca. 17:10 Uhr mit Halt in Karlsruhe-Hagsfeld, Blankenloch, Friedrichstal (Baden), ab Graben-Neudorf als RE analog zu 38964 nur 30 Minuten später.	Es ist leider keine freie Trasse für einen zusätzlichen RE verfügbar. Grund: Trassenbelegung durch Fern- und Güterverkehr zwischen Karlsruhe und Graben-Neudorf.	
701	38337	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Bruchsal	22:65	12:15	12:18	-	Wir haben zusammen mit DB Fernverkehr, DB Regio und DB Netz folgende Zeiten und Anschlüsse im Fpl 2022 geplant: 38337 an 12:15 – IC 2265 ab 12:19 4 Min = Anschluss
701	38351	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Bruchsal	12:99	16:16	16:19	-	Wir haben zusammen mit DB Fernverkehr, DB Regio und DB Netz folgende Zeiten und Anschlüsse im Fpl 2022 geplant: 38351 an 16:16 – IC 1299 ab 16:20 4 Min = Anschluss
710	IRE-Züge	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Diesen Vorschlag werden wir prüfen.	
770	RB19540	-	-	-	-	-	05:16	-	-	-	Vaihingen/Enz	05:20	-	-	Nachdem die Kurzweiden in Karlsruhe aufgehoben werden, Wegfall der Halte in Wilferdingen-Singen bei IRE 1 Karlsruhe – Aalen im 2-h-Takt, dafür Halt in Wilferdingen-Singen bei IRE 1 Karlsruhe – Stuttgart im Stundentakt. Begründung: Erhöhung der Anschlussreihungsquote an den Fernverkehr in Karlsruhe durch frühere Ankunft, spätere Abfahrt in KA. Stundentakt statt 2-h-Takt für Wilferdingen-Singen.	Wurde bereits geprüft, Maßnahme kann nicht umgesetzt werden: Wenn die RB 19540 3 Minuten länger wartet, kommt diese Leistung erst 8 Minuten später in Pforzheim an, was zu Anschlussverlusten in Pforzheim führt. Grund ist eine Zugkreuzung in Mühlacker.
766	RB 55	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Fahrestrecke Aulendorf - Tübingen Bad Saulgau - Balingen : 06:01 h RB 55 durchgehende Verbindung von Bad Saulgau nach Tübingen wieder herstellen Balingen - Bad Saulgau: 16:23 h HZl RB 66 nach Sigmaringen Ankunft in Sigmaringen 17:14h 17:06h RB 53 nach Bad Saulgau Anschluss wird wegen 8 min nicht erreicht Mein Anliegen: Durchgehende Verbindungen von Bad Saulgau nach Tübingen ohne Umsteigen herstellen. So wie früher. Die Brüche in Sigmaringen und Albstadt funktionieren nicht. Anschlusstzüge in Sigmaringen und Albstadt werden nicht erreicht.	Die Probleme auf dieser Strecke sind bekannt und es werden andere Möglichkeiten geprüft. Allerdings ist es nicht möglich, diese kurzfristig umzusetzen.
753	RB 53	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	mit der Fahrplanumstellung zu Jahresbeginn habe ich leider feststellen müssen, dass es Berufspendern deutlich schwieriger gemacht wurde die Bahn für eben diesen Zweck zu nutzen. Ich persönlich nutze die Bahn für die Strecke Woffegg-Leutkirch. Bei einem normalen 8-Stunden-Tag ist es kaum möglich die Bahn zu nutzen, da man nicht mehr ohne lange Wartezeiten zur Arbeit hin- oder zurückkommt. Beispiel I: Arbeitszeit von 08:00-17:00 Uhr. Mit dem RB 53 Aulendorf-Memmingen. Normale Fahrzeit 13 Min. Mit dem Zug um 07:07 Uhr verlängert sich die Reisezeit durch den Zwischenaufenthalt um 27 Minuten und damit auf das Dreifache. Ein rechtzeitiger Arbeitsbeginn um 08:00 Uhr ist kaum zu schaffen. Beispiel II: Arbeitszeit von 09:00-18:00 Uhr. Durch die vorgezogene Abfahrtszeit um 18:07 Uhr, 8 min. früher als zuvor, ist es für Berufspendern deutlich schwieriger den Zug zu erreichen. Die Alternative ist 90 Minuten zu warten oder eben doch das Auto nutzen zu müssen, was ich sehr schade finde. Vor allem, weil dies zu Lasten der Umwelt geht. Mir ist bewusst, dass diese Strecke nicht zu den stark frequentierten gehört, doch durch die neuen Fahrzeiten wird es denjenigen Pendlern, die diese Strecke jeden Tag fahren, deutlich schwerer gemacht die Strecke weiterhin zu nutzen, da sich die Abfahrtszeiten nur noch sehr schwer mit den Arbeitszeiten vereinbaren lassen. Ich würde es sehr begrüßen, wenn die Zeiten spätestens ab nächstem Jahr wieder benutzerfreundlicher werden würden.	Durch die Inbetriebnahme der elektrischen Verkehre ab 12/2021 werden die Züge der Relation Leutkirch - Woffegg angepasst und zweistündlich direkt durchgebunden. Stündlich ist nicht möglich, da der Zug in der anderen Stunden zum einem in Aulendorf den Anschluss zum RE nach Ulm/Friedrichshafen erreichen soll und zum anderen in Kilslegg Anschluss zu GoAhead Bayern nach München besteht.
753	RB 53	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	mit der Fahrplanumstellung zu Jahresbeginn habe ich leider feststellen müssen, dass es Berufspendern deutlich schwieriger gemacht wurde die Bahn für eben diesen Zweck zu nutzen. Ich persönlich nutze die Bahn für die Strecke Woffegg-Leutkirch. Bei einem normalen 8-Stunden-Tag ist es kaum möglich die Bahn zu nutzen, da man nicht mehr ohne lange Wartezeiten zur Arbeit hin- oder zurückkommt. Beispiel I: Arbeitszeit von 08:00-17:00 Uhr. Mit dem RB 53 Aulendorf-Memmingen. Normale Fahrzeit 13 Min. Mit dem Zug um 07:07 Uhr verlängert sich die Reisezeit durch den Zwischenaufenthalt um 27 Minuten und damit auf das Dreifache. Ein rechtzeitiger Arbeitsbeginn um 08:00 Uhr ist kaum zu schaffen. Beispiel II: Arbeitszeit von 09:00-18:00 Uhr. Durch die vorgezogene Abfahrtszeit um 18:07 Uhr, 8 min. früher als zuvor, ist es für Berufspendern deutlich schwieriger den Zug zu erreichen. Die Alternative ist 90 Minuten zu warten oder eben doch das Auto nutzen zu müssen, was ich sehr schade finde. Vor allem, weil dies zu Lasten der Umwelt geht. Mir ist bewusst, dass diese Strecke nicht zu den stark frequentierten gehört, doch durch die neuen Fahrzeiten wird es denjenigen Pendlern, die diese Strecke jeden Tag fahren, deutlich schwerer gemacht die Strecke weiterhin zu nutzen, da sich die Abfahrtszeiten nur noch sehr schwer mit den Arbeitszeiten vereinbaren lassen. Ich würde es sehr begrüßen, wenn die Zeiten spätestens ab nächstem Jahr wieder benutzerfreundlicher werden würden.	Ab 12/2021 durch die Inbetriebnahme der elektrischen Verkehre werden die Züge der Relation Leutkirch - Woffegg angepasst und zweistündlich direkt durchgebunden. Stündlich ist nicht möglich, da der Zug in der anderen Stunden zum einem in Aulendorf den Anschluss zum RE nach Ulm/Friedrichshafen erreichen soll und zum anderen in Kilslegg Anschluss zu GoAhead Bayern nach München besteht.
740	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Neue Spät-Verbindung auf der Gaubahn nach Singen. Das Fahrplankonzept der Gaubahn entspricht nicht dem Landesstandard am Abend (insb. werktags), da die letzte Abfahrt aus Stuttgart am Abend viel zu früh ist. Bitte tägliche Spätverbindung mit Ankunft nach Mitternacht in Singen einrichten.	Momentan erfolgt die letzte Ankunft in Singen gegen 23:30 Uhr. Darüber hinaus wird in einem ersten Schritt im Wochenend-Rückverkehrsverkehr der IRE Stuttgart - Singen so angepasst, dass er gegen 00:30 Uhr in Singen ankommt und dort einen Anschluss auf den Sösbas nach Konstanz erreicht.
726	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Um Gundelfingen nicht von der Bahn abzuschneiden, sollten nach Möglichkeit alle Halte der S2 (KBS726) in Gundelfingen wieder eingeführt werden.	Gundelfingen wird nicht "von der Bahn abgeschnitten". Es halten dort nach wie vor mindestens halbstündlich die Züge in und aus beiden Richtungen! Zur S2: Durch die vom Gesetzgeber aufgestellten Vorgaben einer am Fahrzeug montierten, ausfahrbaren Spaltüberbrückung zwischen Zug und Bahnsteig entstehen deutlich längere Haltezeiten durch lange Turöffnungs-/ Schließzeiten als bei den heute eingesetzten Triebwagen vom Typ Regio-Shuttle. Der neue Fahrplan auf der überlasteten und wegen unzähliger Verzögerungen auf absehbare Zeit nicht viergleisig ausgebauten Rheintalbahn lässt bei jedem zweiten Zug keine Fahrzeitverlängerung zu, da sonst Konflikte mit dem nachfolgenden Rheintalbahn-Zug und sodann mit dem dahinter folgenden ICE auftreten würden. Zur Kompensation der deshalb zusätzlich erforderlichen Fahrzeit muss bei diesen Zügen zwischen Denzlingen und Freiburg an einem Unter-wegs-halt durchfahren werden. Dies erfolgt in Gundelfingen, da dieser wenige Minuten vor bzw. nach dem ErstalBahn-Zug von der RB der Rheintalbahn bedient wird. Dadurch besteht die mindestens halbstündliche Anbindung Gundelfingens in beide Richtungen sicher gestellt. Die NVBW und die Landesbahn haben sich intensiv darum bemüht, doch noch zusätzliche Halte im Fahrplan unterzubringen, wenig erfolgreich ohne Erfolg.

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2022

Kursbuchstrecke	ZugNr	in	Wunschzeit	in	Wunschzeit	in	Uhrzeit	in	Wunschzeit	in	auf	Uhrzeit Ankunft	Uhrzeit Abfahrt	Weitere Vorschläge Fahrgast	Antwort NVBW, Verkehrsplanung	
702	17103	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Der ausgelassene Halt in FR-Herden muss wieder eingeführt werden, um das Angebot zu Dienstbeginn für Angestellte im Institutsviertel wieder herzustellen.	Die Streichung der vormaligen (und systematisch ohnehin nur in Nord-Süd-Richtung bedienten) Herdern-Halte ist der im Juni 2020 vollzogenen Drehung von RB und RE geschuldet und systembedingt. Die RB ist zwischen Freiburg und Offenburg zwischen dem Anschluss aus die Schwarzwaldbahn von Karlsruhe und dem nachfolgenden ICE in Freiburg eingeklemmt, sodass der zusätzliche Zeitaufwand von etwa 2 Minuten für den zusätzlichen Halt (Abbremsen, Fahrgastwechsel, Abfertigen des Zuges, Beschleunigen) nicht ohne weiteres im Fahrplan unterzubringen ist – wenn es denn überhaupt möglich ist. Prinzipiell würden die Herdern-Halte ebenfalls von der Rheintal-RB auf die Elzbahn verlagert, damit noch ausreichend Güterzustrassen möglich sind, sich die Betriebsqualität nicht verschlechtert und der RB-Zug Offenburg – Freiburg überhaupt fahrbar ist. Da Freiburg-Herden durch die Straßenbahn immer noch gut angebunden ist, wurde dann auf die Halte im Freiburger Stadtgebiet verzichtet. Bereits zum vergangenen Fahrplanwechsel gelang es, in der Früh-Hauptverkehrszeit mehrere Halte wieder einzuführen: - RB 17105, Offenburg ab 06:48 Uhr, mit neuem Halt in Herdern um 07:38 Uhr - RE 17005, Offenburg ab 07:42 Uhr, mit neuem Halt in Herdern um 08:26 Uhr - RE 17008, Basel ab 06:34 Uhr, mit neuem Halt in Freiburg-Herden um 07:28 Uhr. Für die Rückfahrten am Nachmittag waren im engen Fahrplangefüge der Rheintalbahn leider keine Zusatzhalte unterzubringen. Sofern weitere Halte möglich sind, werden diese gerne eingeführt. Dies wird jedes Jahr mit den Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen abgeprüft.	
702	17157	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Der ausgelassene Halt in FR-Herden muss wieder eingeführt werden, um eine Angebot für Angestellte im Institutsviertel zu Dienstbeginn gewährleisten zu können.	Die Streichung der vormaligen (und systematisch ohnehin nur in Nord-Süd-Richtung bedienten) Herdern-Halte ist der im Juni 2020 vollzogenen Drehung von RB und RE geschuldet und systembedingt. Die RB ist zwischen Freiburg und Offenburg zwischen dem Anschluss aus die Schwarzwaldbahn von Karlsruhe und dem nachfolgenden ICE in Freiburg eingeklemmt, sodass der zusätzliche Zeitaufwand von etwa 2 Minuten für den zusätzlichen Halt (Abbremsen, Fahrgastwechsel, Abfertigen des Zuges, Beschleunigen) nicht ohne weiteres im Fahrplan unterzubringen ist. Bereits zum vergangenen Fahrplanwechsel gelang es, in der Früh-Hauptverkehrszeit mehrere Halte wieder einzuführen: - RB 17105, Offenburg ab 06:48 Uhr, mit neuem Halt in Herdern um 07:38 Uhr - RE 17005, Offenburg ab 07:42 Uhr, mit neuem Halt in Herdern um 08:26 Uhr - RE 17008, Basel ab 06:34 Uhr, mit neuem Halt in Freiburg-Herden um 07:28 Uhr. Für die Rückfahrten am Nachmittag waren im engen Fahrplangefüge der Rheintalbahn leider keine Zusatzhalte unterzubringen. Sofern weitere Halte möglich sind, werden diese gerne eingeführt. Dies wird jedes Jahr mit den Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen abgeprüft.	
702	5330	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Der ausgelassene Halt in Ringheim sollte bedient werden um der Nachfrage des EuropaParks gerecht zu werden.	Die Kantenzellen des Zuges (hier: Abfahrt am Startbahnhof und Ankunft am Zielbahnhof) lassen diesen Zusatzhalt nicht zu, ohne dass Anschlüsse verloren gehen.	
702	17023	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Ringheim sollte bedient werden, um dem Bedarf nach Schließung des EuropaParks gerecht zu werden.	Die Kantenzellen des Zuges (hier: Abfahrt am Startbahnhof und Ankunft am Zielbahnhof) lassen diesen Zusatzhalt nicht zu, ohne dass Anschlüsse verloren gehen.	
702	17022, 17122, 17024, 17124, 5334, 17126, 17026, 17128	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Die ausgelassenen Halte in FR-Herden und teilweise auch in Gundelfingen sollten aufgrund des Feierabends im Institutsviertel bedient werden.	Zu Herdern: s.o. Zu Gundelfingen: s.o.	
740		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Der Halt in Stuttgart Vaihingen ist zu begrüßen. Jedoch muss unbedingt vermieden werden, dass die Anschlüsse auf den Fernverkehr in Stuttgart noch weiter verschlechtert werden. Durch die vorgezogene Abfahrt des "langsamem" IC wurde der Anschluss vom ICE aus Berlin ja bereits von DB Fernverkehr gekoppelt (trotz Einhalten der Mindestübergangszeit in Stuttgart Hbf werden die Anschlüsse in der Fahrplanauskunft nicht mehr ausgegeben, so kann bei Verspätungen v.a. in den Abendstunden auch keine Anschlusssicherung mehr erfolgen). Durch den zusätzlichen Halt in Vaihingen dürfte sich die Fahrzeit zwischen Boblingen und Stuttgart Hbf um mindestens 2 Minuten verlängern, damit wäre der Anschluss auf den ICE Richtung Köln/Berlin auch "planmäßig gefährdet". Das gleiche gilt in der Gegenrichtung, wenn der RE14 zukünftig auf früher in Stuttgart abfahren musste.	Die Taktzüge sind von den Vaihingen-Halten ausgenommen. Um in Stuttgart Hbf keine Anschlüsse aufgeben zu müssen, An RE halten dort künftig eine Auswahl an Zügen wie etwa der morgendliche „Bonhof-Pendel“ oder abends der Ralexpress von Konstanz, bei denen diese Problem nicht auftritt. Zusätzlich will DB Fernverkehr im Berufsverkehr IC-Züge dort halten lassen. Zahlenmäßig sind das zwar nicht viele Halte, diese jedoch zu zumeist sehr attraktiven Tageszeiten.	
702	17034	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Karlsruhe Hbf	38900	00:21	00:22	-	Es wurde leider keine Begründung für diesen Wunsch angeführt, sodass wir diesen nicht berücksichtigen können.
740	RE17604	-	-	-	Stuttgart hbf	05:38	-	-	-	-	Stuttgart Hbf	Rb19453	-	05:47	Die Umstiege von Rems- auf Gaubahn und umgekehrt in Stuttgart Hbf verpassen sich oft im Minutenbereich. Die Gaubahn Abfahrtszeiten konnten ruhig wieder um xx:18 oder später erfolgen. Sämtliche Züge fahren vor Herrenberg auf die S-Bahn auf und verbummeln Zeit.	Die Gaubahn-RE wurden generell mit der Abfahrtsminute "18 bestellt. Mühen erfordern Konflikte mit anderen Zügen jedoch abweichende Abfahrtszeiten. Die Abfahrtszeiten der Intercity-Züge der Gaubahn werden durch die DB Fernverkehr AG bestellt.
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Basel Bad Bf.	ICE 78	07:13	07:14	Die Linie in Richtung Hamburg kann den ganzen Tag über nicht erreicht werden. Am Sonntag entsteht dadurch eine Wartezeit von 1 Stunde und einer Minute. Vor einigen Jahren konnte man den Zug noch erreichen. Das Reisen in Richtung Hamburg ist am Sonntag besonders schlecht. Entweder wird ein Umstieg in einen Bus angeboten oder ein langes warten in Mannheim. Ab auch unter der Woche ist es arglich den Zug wegen 2 Minuten nicht zu erreichen https://reiseauskunft.bahn.de/bin/query.exe/dn?d=43114&protocol=https&key=6&id=do.02122114.161479996&r=1&remberSortType=minDeparture&RE00HafasScrollDir=2#fswse7jdo.02122114.161479996&r=1	Die Anschlussgestaltung zwischen dem Regionalverkehr und dem Fernverkehr im Rheintal ist vorrangig auf die Züge der im Stundentakt verkehrenden ICE -Linien 12 (Richtung Berlin) und 42 (Richtung Köln) ausgerichtet. Der Zug der Linie 20 nach Hamburg wird dabei nicht priorisiert, da dieser erstens nur alle zwei Stunden verkehrt und daher nicht „taktgebend“ für Zuluftrecken sein kann, auf denen die Züge alle 30 oder mindestens alle 60 min fahren. Zweitens lassen sich mit Ausnahme der Zierler Hannover und Hamburg (sowie vereinzelte Neumünster und Kiel) sämtliche Städte, die der Zug der Linie 20 bedient, auch mit dem stündlichen Taktzug erreichen – entweder direkt oder mit zumeist einmaligem Umstieg in Mannheim.
735	SBB 87807	-	-	-	10:13	10:11	-	-	-	-	-	-	-	Die Züge aus dem Wiesental kommen immer um 13 Minuten nach voll, auf Gleis 7 an, aber eine halber später schon um 41 auf Gleis 10, also 2 minuten früher. Um 40 gibt es aber keine ICE's richtung Norden zu erfolgen	Die ICE nach Norden (Abfahrtsminute "23) werden mit der Ankunft aus dem Wiesental zur Minute "13 perfekt und entspannt erreicht.	
730	19700	Singen (Hohentwiel)	05:21	Schaffhausen	05:39	-	-	-	-	-	Schaffhausen	IC4	05:39	05:47	-	Anschluss wäre theoretisch möglich, wurde jedoch für alle anderen Fahrgäste dieses frühen Zuges eine nochmals deutlich frühere Fahrzeit bedeuten. Die Umsetzung wird daher nicht weiter verfolgt.
725	77471	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Verlängern bis Münstertal (F&R-Absonderverkehr)	Eine weitere Angebotsausweitung über die bestehenden Fahrten hinaus ist gegenwärtig nicht vorgesehen, da die Bedienungszeiten sich nach den länderspezifischen Standards richten.	
727	9748	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Verlängern bis Breisach/Endingen, um Taktlücke im morgendlichen Berufsverkehr zu schließen. Alternativ bis Gottlieheim oder Hugelstetten und durch Busergänzungverkehr bis Breisach/Endingen und zurück bedienen.	Eine Anpassung ist hier fahrplantechnisch und infrastrukturell nicht möglich.	
727	9767- 9771, 9775, 9779, 0289	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Der Halt Messe/Universität sollte auf diesen Fahrten bedient werden um dem erhöhten Fahrgastaufkommen zu SC-Spielen gerecht zu werden.	s.o.	
720	SBB 87694	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Engen	Linie 304, Kurs 121	16:10	16:07	Bus konnte in Engen die Ankunft des Seehas um 16:10 Uhr abwarten.	Bus-Anträge bitten wir, an das betriebsführende Busunternehmen oder an die zuständige Institution für den Omnibusverkehr zu richten. In der Regel ist das der Landkreis als Aufgabenträger. Die NVBW stimmt sich zwar intensiv mit den Kollegen vom Bus ab, hat jedoch (mit wenigen Ausnahmen) keine Planungskompetenz für den straßengebundenen ÖPNV.
720	SBB 87700 (Seehas), RE 4731 (Schwarzwaldbahn)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Engen, Bahnhof	Linie 304, Kurs 124	17:40 (Seehas), 17:39 (Schwarzwaldbahn)	17:35	Bus konnte die Ankunft des Seehas um 17:40 Uhr abwarten.	Bus-Anträge bitten wir, an das betriebsführende Busunternehmen oder an die zuständige Institution für den Omnibusverkehr zu richten. In der Regel ist das der Landkreis als Aufgabenträger. Die NVBW stimmt sich zwar intensiv mit den Kollegen vom Bus ab, hat jedoch (mit wenigen Ausnahmen) keine Planungskompetenz für den straßengebundenen ÖPNV.
720	SBB 87682	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Engen, Bahnhof	Linie 304, Kurs 115	13:10	13:02	Bus konnte die Ankunft des Seehas abwarten.	Bus-Anträge bitten wir, an das betriebsführende Busunternehmen oder an die zuständige Institution für den Omnibusverkehr zu richten. In der Regel ist das der Landkreis als Aufgabenträger. Die NVBW stimmt sich zwar intensiv mit den Kollegen vom Bus ab, hat jedoch (mit wenigen Ausnahmen) keine Planungskompetenz für den straßengebundenen ÖPNV.
720	SBB 87678 (Seehas)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Engen, Bahnhof	Linie 305, Kurs 118	12:10	12:05	Veränderte Bedienungsreihenfolge beim Bus: Haltestelle Maxenbuck (Kindergarten), dann Sporthallen/Schulen, dann Grundschule, dann Engen, Bahnhof. Vorteil: Anschluss für vom Seehas herkommenden Schüler in Richtung Bittelbrunn kann gewährleistet werden.	Bus-Anträge bitten wir, an das betriebsführende Busunternehmen oder an die zuständige Institution für den Omnibusverkehr zu richten. In der Regel ist das der Landkreis als Aufgabenträger. Die NVBW stimmt sich zwar intensiv mit den Kollegen vom Bus ab, hat jedoch (mit wenigen Ausnahmen) keine Planungskompetenz für den straßengebundenen ÖPNV.

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2022

Kursbuchstrecke	ZugNr	in	Wunschzeit	in	Wunschzeit	in	Uhrzeit	in	Wunschzeit	in	auf	Uhrzeit Ankunft	Uhrzeit Abfahrt	Weitere Vorschläge Fahrgast	Antwort NVBW, Verkehrsplanung	
720	SBB 87684 (Seehas), RE 4723 (Schwarzwald- bahn)	-	-	-	-	-	-	-	-	Engen, Bahnhof	Linie 305, Kurs 124	13:40	13:39	13:40	Vorschlag: Andere Bedienungreihenfolge der Haltestellen: Engen Grub/McDonalds, Engen Grub/Janstraße, Engen Sporthalle/Schulen, Engen Bahnhof. Vorteil: Vom Seehas nach Engen herkommende Schüler haben aufgrund der späteren Abfahrtszeit am Bahnhof die Möglichkeit, nach Bittelbrunn mitzufahren.	Bus-Anfrage bitten wir, an das betriebsführende Busunternehmen oder an die zuständige Institution für den ÖPNV zu richten. In der Regel ist das der Landkreis als Aufgabenträger. Die NVBW stimmt sich zwar intensiv mit den Kollegen vom Bus ab, hat jedoch (mit wenigen Ausnahmen) keine Planungskompetenz für den straßengebundenen ÖPNV.
720	SBB 87678 (Seehas)	-	-	-	-	-	-	-	-	Engen, Bahnhof	Linie 307, Kurs 112	12:10	12:00	Vorschlag: Andere Bedienungreihenfolge der Bushaltestellen: Erst Sporthalle/Schule, dann Grundschule, dann Engen Bahnhof. Vorteil: Vom Seehas herkommende Schüler haben die Möglichkeit den Bus nach Biesendorf zu nutzen.	Bus-Anfrage bitten wir, an das betriebsführende Busunternehmen oder an die zuständige Institution für den ÖPNV zu richten. In der Regel ist das der Landkreis als Aufgabenträger. Die NVBW stimmt sich zwar intensiv mit den Kollegen vom Bus ab, hat jedoch (mit wenigen Ausnahmen) keine Planungskompetenz für den straßengebundenen ÖPNV.	
720	SBB 87684 (Seehas), RE 4723 (Schwarzwald- bahn)	-	-	-	-	-	-	-	-	Engen, Bahnhof	Linie 307, Kurs 116	13:40	13:39	13:35	Vorschlag: Veränderte Bedienungreihenfolge der Haltestellen: Sporthalle/Schulen -> Engen Bahnhof. Vorteil: Vom Seehas herkommende Schüler haben die Möglichkeit den Bus nach Biesendorf zu nutzen.	Bus-Anfrage bitten wir, an das betriebsführende Busunternehmen oder an die zuständige Institution für den ÖPNV zu richten. In der Regel ist das der Landkreis als Aufgabenträger. Die NVBW stimmt sich zwar intensiv mit den Kollegen vom Bus ab, hat jedoch (mit wenigen Ausnahmen) keine Planungskompetenz für den straßengebundenen ÖPNV.
730/760	S 8318 THU	Bulach	5:58 Uhr (Trasse nicht geprüft)	Schaffhausen	6:28 Uhr (Trasse nicht geprüft)	-	-	-	-	Schaffhausen	RB 33 19705	6:31 Uhr (aktuell)	6:30 Uhr (aktuell)	-	Die RB Schaffhausen - Singen (an 06:49) muss in Singen den Pender-Anschluss auf den Seehas nach Konstanz (ab 06:52) erreichen und kann daher nicht später fahren.	
730	RB 33 19703	Schaffhausen	6:05 Uhr (Trasse nicht geprüft)	Singen (Kiehlentwiel)	6:23 Uhr (Trasse nicht geprüft)	-	-	-	-	Singen (Kiehlentwiel)	SBB 87655 (Seehas)	6:25 Uhr (aktuell)	6:25 Uhr (aktuell)	-	Die 3-minütige Späterlegung des Seehas wird geprüft. Abfahrt in Singen wäre dann um 06:28 oder 06:29 Uhr.	
702	RE 4702	-	-	-	-	-	-	-	-	Offenburg	RB17000	05:45	05:46	-	RB 4702 und 17100 sollten zusammengelegt werden und damit durchgehend verkehren, da aktuell kein Anschluss besteht.	Anschlussherstellung wurde versucht, wegen Trassenkonflikten auf der überlasteten Rheintalbahn und anderweitigen Anschlüssen aber vsL nicht umsetzbar; RB 17100 kann wegen des unmittelbar vorausfahrenden ICE nicht eher in Freiburg starten, RE 4702 muss in Baden-Baden bzw. Rastatt den Anschluss auf den Pender-IC nach Stuttgart erreichen. Durchbindung selbst ist wegen unterschiedlicher Fahrzeugtypen aktuell leider nicht möglich.
702/720	4705	-	-	-	-	-	-	-	-	Offenburg	ICE 270	-	05:20	-	RE 4705 sollte bereits ab Lahr als Zubringer zu ICE 270 verkehren. Gleichzeitig entstände dadurch eine attraktive Frühpendlerverbindung ins Kinzigtal und Richtung Willingen/Bedelwee.	Eine derartige Verbindung ist nicht durch die Landesanstalten gedeckt. Auch dürfte sich die Nachfrage morgens gegen 5 Uhr von Lahr nach Willingen in Grenzen halten.
720	SBB 87680 (Seehas), RE 4721 (Schwarzwald- bahn)	-	-	-	-	-	-	-	-	Engen, Bahnhof	Linie 102a, Kurs 105	12:40	12:39	12:50	Abfahrt des Kurses 105 der Linie 102a bereits ab Engen Bahnhof. Die Haltestellen Grub/Jahnstraße und Engen Grub/McDonalds könnten mitbedient werden. Begründung: Kurs fährt halbstündlich versetzt zur Linie 303. Praktisch für vom Seehas herkommende Schüler aus Richtung Konstanz.	Bus-Anfrage bitten wir, an das betriebsführende Busunternehmen oder an die zuständige Institution für den ÖPNV zu richten. In der Regel ist das der Landkreis als Aufgabenträger. Die NVBW stimmt sich zwar intensiv mit den Kollegen vom Bus ab, hat jedoch (mit wenigen Ausnahmen) keine Planungskompetenz für den straßengebundenen ÖPNV.
702	17156	-	-	Offenburg	07:49	-	-	-	-	Offenburg	RE 4710	-	07:53	-	Idealerweise sollten RB 17156 und RE 4710 zusammengelegt werden. Dadurch entstünde ein attraktiver Zubringer zu ICE 78 in Baden-Baden.	Die Reisekette wird durch den Umstieg in Offenburg bereits hergestellt.
720	SBB 87700 RE 4729 (Schwarzwald- bahn)	-	-	-	-	-	-	-	-	Engen, Bahnhof	Linie 303, Kurs 158	17:40 (Seehas), 17:39 (Schwarzwald- bahn)	17:34	-	Abwarten auf die Ankunft des Seehas (für Pender und Schüler)	Bus-Anfrage bitten wir, an das betriebsführende Busunternehmen oder an die zuständige Institution für den ÖPNV zu richten. In der Regel ist das der Landkreis als Aufgabenträger. Die NVBW stimmt sich zwar intensiv mit den Kollegen vom Bus ab, hat jedoch (mit wenigen Ausnahmen) keine Planungskompetenz für den straßengebundenen ÖPNV.
702	17120	-	-	-	-	-	-	-	-	Freiburg Hbf	EC 6	15:05	-	-	RB 17120 sollte zu Lasten des langen Aufenthaltes erst nach EC 6 in Freiburg Hbf abfahren, um damit einen Anschluss an diesen nach Lahr zu ermöglichen.	Würde die RB erst hinter EC 6 ab Freiburg fahren, so käme die RB zu spät im Knoten Offenburg an und würde dort die Schwarzwaldbahn nach Karlsruhe und Konstanz verpassen. Dieser Anschluss muss erhalten bleiben, zumal Fahrgäste aus der Schweiz nach Lahr problemlos 10 min vor dem EC 6 mit ICE 272 nach Freiburg fahren und auf die RB umsteigen könnten.
702	17086	-	-	-	-	-	-	-	-	Freiburg Hbf	RB 17182	17:18	-	-	RB 17182 und RE 17086 sollten zusammengelegt werden.	17086 ist die Werkanbindung der Schwarzwaldbahn mit einem Lok-Wagen-Zug, 17182 ein Mirco-Zug. Zudem besteht bereits 10 min nach dem 17086 eine Fahrmöglichkeit nach Emmendingen - Lahr - Offenburg, sodass für diese Maßnahme auch keine verkehrliche Notwendigkeit erkennbar ist.
702	17186	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	RB 17186 sollte analog RE 17086 als schneller Penderzug bis Offenburg weiterfahren, um den Takt in der Hauptverkehrszeit zu verdichten.	Es fahren heute schon sowohl um 17:18 und um 17:29 jeweils RE dorthin.
702	17198	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	RB 17186 sollte an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen bis Lahr weiterfahren.	Bereits um 17:29 Uhr und damit rund 10 min nach Anknüpfen der RB 17186 verkehrt ein RE von Freiburg nach Lahr.
702	n.v.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Der früher MO-FR verkehrende schnelle RE um 7:09 ab Lahr nach Freiburg Hbf an 7:42 sollte wieder eingeführt werden. Dieser sollte einen äußerst attraktiven Penderzug dar und vor allem sehr gut ausgelastet. Der jetzt verkehrende 17105 ist aufgrund der 10 Minuten früheren Abfahrt und entsprechend längeren Fahrzeit keine Alternative. Da bin ich mit dem Auto trotz Berufsverkehrs schneller am Ziel.	Auch auf Fahrgastwunsch hin verkehren nun um 06:59 und 07:17 Uhr zwei Züge von Lahr nach Freiburg. Wegen der zusätzlichen Halte zwar länger unterwegs, dafür haben nun auch die Fahrgäste der Unterwegsstationen die Chance auf Mitfahrt.
702	17091	-	-	-	-	-	-	-	-	Offenburg	IC 2313	18:12	-	-	RE 17091 sollte auch an Freitagen verkehren als Anschluss an IC 2313.	Verkehtagsregelungen wie "nur freitags" werden normaler Weise nicht vorgenommen.
719	n.v.	-	-	-	-	-	-	-	-	Offenburg	IC 266	20:25	-	-	Es sollte ein zusätzlicher Zug um 20:35 von Offenburg nach Kehl als Anschluss an IC 266 verkehren.	Die mögliche Verdichtung der Verkehre Offenburg - Kehl - Straßburg sind Gegenstand der Planungen für ein künftiges grenzüberschreitendes Angebot.
740	alle Züge der RE 14A	Eutingen im Gau	XX:04	Horb	XX:11	-	-	-	-	Horb	div. IC nach Singen	-	XX:14	-	Die RE sollten in Eutingen direkt weiterfahren, um in Horb den direkten Anschluss an die IC Richtung Singen zu gewährleisten.	Der RE kann nicht "direkt weiterfahren", weil vor ihm in Eutingen noch der Zugteil nach Freudenberg steht. Erst wenn der abgefahren ist, kann der Zugteil Richtung Horb folgen. Dann fährt aber bereits der Intercity auf dem Gleis. Diese Zusammenhänge sind auch aus dem Tabellenfahrplan der Strecke 740 ersichtlich.
720	RE 29206	Konstanz	----	Immendingen	----	-	-	-	-	Immendingen	RB43 69800	05:35	05:36	-	-	Es wurde leider keine Begründung für diesen Wunsch angeführt, sodass wir diesen nicht berücksichtigen können.
720	RE 4706, RE 4708, RE 4710, RE 4743 (alles Züge der Schwarzwald- bahn)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Alle Fahrten der Schwarzwaldbahn haltenden ganzen Tag über in Konstanz-Petershausen. Davon ausgenommen sind die hier vier aufgezählten Fahrten. Im Sinne einer leichteren Verständlichkeit des Fahrplans könnte der Halt Konstanz-Petershausen auch bei diesen Fahrten bedient werden. Wenn das nicht geht, würde ich mich über eine kurze Erläuterung freuen.	Im Ursprungs-Betriebskonzept der Schwarzwaldbahn wurde Petershausen generell nur mit jedem zweiten Zug bedient. Dass aktuell nur noch sehr wenige Züge durchfahren, alle anderen aber dort halten, ist bereits eine deutliche Verbesserung für Petershausen. Zu den genannten Zügen: - RE 4706: Seehas fährt unmittelbar vorher mit bahnhaltgleichem Umstieg in Radolfzell. Nachfrage erfahrungsgemäß minimal. - RE 4708: Halt wird geprüft. Nachfrage dürfte jedoch auch minimal sein. - RE 4710: Zug nimmt am Bahnhof die ersten Busanschlüsse des Tages (Linie 1, Linie 2, Linie 3/13) auf. In Engen stellt er den Anschluss auf den ersten Intercity nach Stuttgart her - RE 4743: wird geprüft. Anschluss nach Kreuzlingen darf nicht gefahret werden.
720	RE 4743 (Schwarzwald- bahn)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Und zwar habe ich festgestellt, dass der Seehas um 23:22 Uhr ab Konstanz (SBB 87720) seit dem Fahrplanjahr 2019 den Bahnhof Singen (Kiehlentwiel) um 23:58 Uhr verlässt. In den vorherigen Jahren verließ derselbe Zug diesen erst jeweils um 0:00 Uhr. Früher ermöglichte die spätere Abfahrtszeit in Singen (Htw) einen Umstieg von der aus Karlsruhe um 23:56 Uhr in Singen (Htw) ankommenden Schwarzwaldbahn (RE 4743) auf den um 00:00 Uhr ab Singen (Htw) abfahrenden Seehas (SBB 87720) in Richtung Engen. Da seit dem Fahrplanjahr 2019 der Seehas (SBB 87720) Singen (Htw) bereits um 23:58 Uhr verlässt, hat sich die Umsteltzeit von vier auf zwei Minuten verkürzt, was mir als Fahrgast dann doch ein wenig zu kurz vorkommt. Insbesondere dafür, dass es sich, zumindest auf den Großteil der Wochentage bezogen, um die tagsaktuellste Verbindung handelt. Aus diesem Grund wollte ich Sie fragen, ob Sie eine Möglichkeit darin sehen, den Fahrplan so zu ändern, dass die späteste des jeweiligen Verkehrstages verkehrende Schwarzwaldbahn (RE 4743) auch einen Halt in Engen einlegen könnte. Dies würde dem Fahrplan weitere Kontinuität verleihen, da es sich bei diesem auf der Schwarzwaldbahn verkehrenden Regionalexpress um den einzigen handelt, der keinen Halt in Engen einlegt. Bei Umsetzung dieses Vorschlags hätten Fahrgäste, die zu den Haltepunkten Wetschingen-Neuhausen, Mühlhausen und Singen Landsgartenschau mochten, die Möglichkeit, mit dem ab Engen um 00:38 Uhr verkehrenden Seehas (SBB 87719) weiter zu ihrem Zielort zu fahren. Hätten diese Fahrgäste die Möglichkeit auf den Seehas (SBB 87720) mit einer um wenige Minuten nach hinten verlegten Abfahrtszeit ab Singen (Htw) umzustiegen, würde sich deren Fahrzeit im Vergleich zu einem Umstieg auf den ab Engen verkehrenden Seehas (SBB 87719) noch stärker verkürzen. Die Variante der ab Singen (Htw) nach hinten verlegten Abfahrtszeit könnte auch als Alternative zum zusätzlichen Halt der Schwarzwaldbahn in Engen umgesetzt werden.	Diesen Vorschlag werden wir prüfen.

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2022

Kursbuchstrecke	ZugNr	in	Wunschzeit:	in	Wunschzeit:	in	Uhrzeit	in	Wunschzeit:	in	auf:	Uhrzeit Ankunft:	Uhrzeit Abfahrt:	Weitere Vorschläge Fahrgast	Antwort NVBW, Verkehrsplanung		
720	SBB 87678 (Seehas)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Engen, Bahnhof	Linie 308, Kurs 103	12:10	12:12	Vorschlag: Dem Kurs 103 der Linie 308 könnte zwischen den Haltestellen Engen, Grundschule und Engen, Im Briedle die Haltestelle Engen, Bahnhof hinzugefügt werden. Dadurch entsteht die Möglichkeit, dass die vom Seehas herkommenden Fahrgäste eine Umsteigemöglichkeit auf den Cityfuchs haben, der auf die Maierhalds/ den Ballenberg fährt.	Bus-Anfrage bitten wir, an das betriebsführende Busunternehmen oder an die zuständige Institution für den ÖPNV zu richten. In der Regel ist das der Landkreis als Aufgabenträger. Die NVBW stimmt sich zwar intensiv mit den Kollegen vom Bus ab, hat jedoch (mit wenigen Ausnahmen) keine Planungskompetenz für den straßengebundenen ÖPNV.	
720	SBB 87690 (Seehas)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Engen, Bahnhof	Linie 308, Kurs 105	15:10	15:13 (Wunsch)	Vorschlag: Dem Kurs 105 der Linie 308 könnte zwischen den Haltestellen Engen, Grundschule und Engen, Im Briedle die Haltestelle Engen, Bahnhof hinzugefügt werden. Dadurch entsteht die Möglichkeit, dass die vom Seehas herkommenden Fahrgäste eine Umsteigemöglichkeit auf den Cityfuchs haben, der auf die Maierhalds/ den Ballenberg fährt.	Bus-Anfrage bitten wir, an das betriebsführende Busunternehmen oder an die zuständige Institution für den ÖPNV zu richten. In der Regel ist das der Landkreis als Aufgabenträger. Die NVBW stimmt sich zwar intensiv mit den Kollegen vom Bus ab, hat jedoch (mit wenigen Ausnahmen) keine Planungskompetenz für den straßengebundenen ÖPNV.	
720	SBB 87694 (Seehas)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Engen, Bahnhof	Linie 308, Kurs 106	16:10	16:12	Vorschlag: Dem Kurs 105 der Linie 308 könnte zwischen den Haltestellen Engen, Grundschule und Engen, Im Briedle die Haltestelle Engen, Bahnhof hinzugefügt werden. Dadurch entsteht die Möglichkeit, dass die vom Seehas herkommenden Fahrgäste eine Umsteigemöglichkeit auf den Cityfuchs haben, der auf die Maierhalds/ den Ballenberg fährt.	Bus-Anfrage bitten wir, an das betriebsführende Busunternehmen oder an die zuständige Institution für den ÖPNV zu richten. In der Regel ist das der Landkreis als Aufgabenträger. Die NVBW stimmt sich zwar intensiv mit den Kollegen vom Bus ab, hat jedoch (mit wenigen Ausnahmen) keine Planungskompetenz für den straßengebundenen ÖPNV.	
720/730	RE 4716, RE 4718, RE 4722, RE 4724, RE 4726, RE 4732, RE 4730, RE 4734, RE 4736, RE	Konstanz	xx:39 oder xx:40	Singen (Hohenwiel)	xx:02 oder xx:03	-	-	-	-	-	Singen (Hohenwiel)	Linie RB 33 Kurs: 1674, 19718, 19722, 19726, 19730, 19734, 19738, 19742, 19746, 19750, 19754, 19758, 19762	xx:02 oder xx:03	xx:06	Ab Konstanz könnte man die Abfahrtszeit der Schwarzwaldbahn um zwei Minuten nach vorne verlegen. In Singen kann dann ein sicherer Anschluss auf die Regionaltaktlinie nach Schaffhausen hergestellt werden. Bisher war das nicht möglich, da der VT 612 von der Bodenseegürtelbahn oft mit Verspätung in Radolfzell ankam und die zu diesem Zeitpunkt oft bereits in Radolfzell am Bahnsteig stehende Schwarzwaldbahn dann dem IRE hinterherfahren musste. Dies hatte oft Zwangshalte vor den Signalen in Böhringen und vor Singen sowie Verspätungen zur Folge. Früher wäre eine zuverlässige Anschlusssicherung in Singen deshalb nicht möglich gewesen.	Durch die neue Konzeption der Achse Hohenwiel-Bodensee sind die gegenseitigen Behinderungen im gemeinsam bedienten Abschnitt Radolfzell <-> Singen obsolet. Allerdings ist ein Anschluss von Minute 04 (Ankunft Schwarzwaldbahn) auf Minute 06 (Abfahrt RB) ohnehin kein offizieller Anschluss. Diese Verbindung wird mit dem Seehas hergestellt.	
720	RE 4714 (Schwarzwaldbahn)	-	-	-	-	Konstanz	7:40 Uhr, 7:39 Uhr oder 7:38 Uhr	Radolfzell	7:56 Uhr, 7:55 Uhr oder 7:54 Uhr	-	-	-	-	-	-	Zusätzlicher Halt in Konstanz-Petershausen. Vorteil: Entfall der aktuell im Fahrplan vorgesehenen 10-minütigen Aufenthaltszeit im Bahnhof Radolfzell -> daraus resultiert ein Fahrzeitgewinn in Höhe von 8 Minuten.	Der derzeitige 10-minütige Halt in Radolfzell dient der Korrespondenz mit dem IRE nach Basel.
702	RE 17021	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Basel SBB	10V 9219	-	19:33	RE 17021 sollte bis Basel SBB verlängert werden als Zubringer zu TGV 9219, der wiederum Zubringer zu NJ 465 ist.	Die Gestaltung des Zugverkehrs auf der Basler Verbindungsbahn obliegt dem Kanton Basel Stadt. Sollte dieser die Weiterführung bestellen, so wird eine Umlaufplanung für eine mögliche Umsetzung angestrebt.	
702	n.v.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Basel-Baden	NJ Wien-Paris	-	-	Es sollten jeweils durchgehende Züge zwischen Laar und Baden-Baden als umsteigefreie Zubringer und Anschlüsse an die ab dem Fahrplanwechsel lt. ÖBB endlich wieder verkehrenden Nachtzüge auf der Relation Wien-Paris eingeführt werden.	Der ÖBB-Nachtzug wird nicht in Baden-Baden halten.	
702	RE 17023	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Basel SBB	IC 587	-	-	RE 17023 sollte bis Basel SBB verkehren als umsteigefreier Zubringer zu IC 587, der wiederum Zubringer zu NJ 467 ist.	Die Gestaltung des Zugverkehrs auf der Basler Verbindungsbahn obliegt dem Kanton Basel Stadt. Sollte dieser die Weiterführung bestellen, so wird eine Umlaufplanung für eine mögliche Umsetzung angestrebt.	
722	SWE 72209	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Gengenbach	RE 4713	08:06	-	SWE 72209 sollte bereits ab Gengenbach verkehren als Anschluss an RE 4713.	Dieser Vorschlag kann nicht umgesetzt werden, da das Fahrzeug erst 08:14 Uhr in Biberach ankommt.	
730	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Häufige Verspätungen, Zugausfälle; mangelhafte Fahrgastinformation, oft erst beim Eintreffen des verspäteten Zuges, sodass Busalternativen nicht genutzt werden können. z.B in Grenzach-Whyllen.	Das Problem der mitunter unzureichenden Fahrgastinformation im Störungsfalle ist bekannt und wird zwischen der NVBW und dem Infrastrukturbetreiber regelmäßig thematisiert. Es ist jedoch kein Bestandteil der Fahrgastbeteiligung an der Fahrgastbeteiligung.
942/975	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	742 Altmannsbahn Eingehend notwendig Elektrifizierung, mit durchgehenden Verbindungen von Villingen-Schwenningen nach Stuttgart ohne Umstieg in Rotweil. Villingen-Schwenningen mit einer Einwohnerzahl von ca. 100.000 Einwohnern mit Umgebung hat keine einzige IC Verbindung. 975 Allgäubahn Elektrifizierung mit mehr durchgehenden Verbindungen nach Oberndorf in Bezug auf den Tourismus Skifahrer und Wanderer. Einfließen auf Bayern für Elektrifizierung der Strecke Kempten-Pfaffenhofen und kürzerer Fahrzeit. Langsamste Strecke des Landes Bayern.	Die Elektrifizierung der KBS 742 ist seitens des Landes Baden-Württemberg für das kommende Jahr vorgesehen. Es ist jedoch kein Bestandteil der Fahrgastbeteiligung an der Fahrgastbeteiligung. Die KBS 975 liegt mit Ausnahme von etwa 400 Metern ausschließlich in Bayern. Deren Elektrifizierung ist kein Bestandteil der Fahrgastbeteiligung an der Fahrgastbeteiligung in Baden-Württemberg.
710.4	85482	-	-	-	-	Heilbronn Hbf Vorpiaz	20:07 Uhr	-	-	-	-	-	-	-	-	Zug 85482 würde ich als Takt-Eilzug von Weinsberg fahren lassen (da so u.a. die Anschlüsse in Heilbronn Hbf von sämtliche Richtungen hier wesentlich entspannt werden und es um 20 Uhr nach eine Expressverbindung gäbe) als Ausgleich für die Zwischenhalte könnte 85386 von Eppingen weiter in Richtung Karlsruhe durchgehenden werden und so eine neue Verbindung entstehen.	Ab Dezember 2022 ist eine große Fahrplanumstellung auf der Strecke Heilbronn - Karlsruhe geplant. Die Eilzüge fahren dann stündlich von Heilbronn Hbf nach Karlsruhe Hbf mit Triebwagen der DB. Zu diesem Zeitpunkt wird dann auch die Fahrplanlücke am Abend gefüllt.
774	RB 17910	Horb	06:47	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Dieser Zug kann Mo-Fr die Fahrzeiten nicht halten, sollte also etwa 2 Minuten mehr Fahrzeit bekommen und kame somit Punktlicher in Pforzheim Hbf an	Die frühere Abfahrt in Horb (2 Min - Neu 6:47 h) ist bis Nagold möglich. Dort Kezweg mit 17903. Diesen Vorschlag werden wir prüfen.
774	RB 17908	Horb	06:15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 Minute mehr Fahrzeit bis Pforzheim Hbf, da dieser Zug regelmäßig die Fahrzeiten nicht halten kann	Eine Verschiebung um 1 Minute ist nicht möglich, da es sonst einen Trassenkonflikt mit der RB 17616 in Eutingen Nord gibt.
774	RB 17901	Pforzheim Hbf	04:40	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Zug kann Fahrzeiten bis Hochdorf (b Horb) nicht halten! Anschluss zu S 85500 in Hochdorf somit oftmals mal gefährdet	Die Änderungen können umgesetzt werden.
774	RB 17957	-	-	-	-	-	-	Horb	21:51	-	-	-	-	-	-	Zug kann Fahrzeit nicht halten	Die Änderungen können umgesetzt werden.
774	RB 17959	-	-	-	-	Horb	23:58	-	-	-	-	-	-	-	-	Zug kann Fahrzeiten fast nicht halten	Die Änderungen können umgesetzt werden.
701	38305	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Karlsruhe Hbf	4701	04:52	04:56	-	Die Änderungen können leider aufgrund von Trassenkonflikten mit anderen Verkehren nicht umgesetzt werden.	
702	17028	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Karlsruhe Hbf	38988	22:21	22:26	-	Die Änderungen können leider aufgrund von Trassenkonflikten mit anderen Verkehren nicht umgesetzt werden.	
700	38907	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Karlsruhe Hbf	4709/17593	06:02	06:07	-	Die Änderungen können leider aufgrund von Trassenkonflikten mit anderen Verkehren nicht umgesetzt werden.	
701	1960	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Bruchsal	38370	23:41	23:43	-	Der Anschluss aus 1960 auf 38370 wird künftig hergestellt.	
710.4	85382 / 85990	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Der Zugpaar um 18:33 Uhr ab Ohringen-Cappel auch wieder an Sonntagen bis Eppingen (19:52 Uhr) fahren lassen, um eine Taktlücke von ca.90-100 Minuten an den Nicht-Eilzughalten künftig zu vermeiden.	Ab Dezember 2022 ist eine große Fahrplanumstellung auf der Strecke Heilbronn - Karlsruhe geplant. Die Eilzüge fahren dann stündlich von Heilbronn Hbf nach Karlsruhe Hbf mit Triebwagen der DB. Zu diesem Zeitpunkt wird dann auch die Fahrplanlücke am Abend gefüllt.
710.5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	*Änderung der Taktzeiten auf der S 5/S 51. Beseitigung des ungünstigen 20/40 Minuten Taktes zwischen Karlsruhe und Pforzheim. *Ausrichtung der S 5 / S 51 auf den Knoten zur haben und vollen Stunde IRE/IC in Pforzheim Hbf. Für Pendler entstehen zu lange Umsteigezeiten in Pforzheim. Mit 17 und 19 Minuten Wartezeit in Pforzheim für Pendler unattraktiv.	Die Änderungen können aufgrund von Trassenkonflikten mit anderen Verkehren nicht umgesetzt werden. Mittelfristig ist eine Umstellung wie beschrieben geplant.
710.6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Ausrichtung des Taktes der S 6 auf den Knoten zur vollen und halben Stunde des IRE/IC Taktes. Die Umsteigezeit in Pforzheim ist für Pendler zu lange und dadurch unattraktiv.	Die S 6 ist auf eine Durchbindung von und nach Karlsruhe (S5) ausgerichtet und auf einen Anschluss an die RB 17 in Richtung Muhlacker und Vaihingen. Die Taktknoten zur MIn 00 und 30 sind noch nicht symmetrisch ausgebildet. Mittelfristig soll dies geändert werden. Dann ist auch eine Änderung der S 6 angedacht.
774	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Viele Jahre gab es eine Verbindung ab Bahn 774 von Tübingen über Horb (oder Herrenberg/Eutingen) und mit 740 nach Freudenstadt. Von hier konnte man mit der Ortenau-S-Bahn und dann mit der Schwarzwaldbahn nach Offenburg, Achen, usw. und auch nach Straßburg oder Laar weiter fahren. Die Verbindung war zuverlässiger, schneller, günstiger und wesentlich schöner als die Verbindung Tübingen - Stuttgart - Karlsruhe. Ich würde mich freuen, wenn diese Verbindung wieder möglich gemacht werden könnte.	Aufgrund der Neukonzeption in Pforzheim (Ausrichtung auf den 00 und 30 - Knoten) ist dies leider nicht mehr möglich. Die Durchbindung wurde nur von sehr wenigen Fahrgästen genutzt. Im Rahmen der Neukonzeptionen in diesem Raum werden wir prüfen, ob die Anschlüsse in Horb und Freudenstadt verbessert werden können.
55	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	vor der Neuvergabe der Strecke fuhr die 55 im Halbstundentakt zur haben und zur ganzen Stunde. Heute fährt sie z.B. an meiner Zustellstelle Ispringen um X.44 und X.04. das heißt innerhalb 20 Minuten fährt 2mal eine Bahn und dann 45 min. nicht mehr. Das ist unsinnig. Das ganze wird noch größer, wenn die X.44 nicht punkteich ist. Auch fuhr diese Bahn durch Pforzheim ohne Umstieg weiter Richtung Stuttgart, viele Fahrgäste fahren von einer Umkreisgemeinde in eine andere Umkreisgemeinde von Pforzheim, also z.B. von Ispringen nach Muhlacker. Der Umstieg in Pforzheim bringt unnötige Anschlussprobleme und Zeitverzögerungen. Beide Veränderungen sind kein Fortschritt, sondern ein Rückschritt in der Nutzung des ÖPNV.	Aufgrund der Neukonzeption der Residenzbahn war ein 30-Minuten Takt der S 5 leider nicht mehr möglich. (Halbstundentakt IRE Stuttgart-Karlsruhe und Halbstundentakt RB Bietigheim-Pforzheim). Im Rahmen der mittelfristigen Neuordnung der Verkehre in diesem Raum werden wir prüfen, ob künftig ein 30-Minuten Takt der S5 umgesetzt werden kann.
710.4	S4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Wenn es möglich wäre, bitte die S4 von Heilbronn Hbf. auch abends als Direktverbindung nach Baden-Baden verlängern. Und wenn künftig der RE Dezember 2022 zwischen Heilbronn und Karlsruhe fährt, wäre es schon wenn Baden-Baden ganztags machbar wäre.	Ab Dezember 2022 ist eine große Fahrplanumstellung auf der Strecke Heilbronn - Karlsruhe geplant. Die Eilzüge fahren dann stündlich von Heilbronn Hbf nach Karlsruhe Hbf mit Triebwagen der DB. In Karlsruhe besteht dann Anschluss in Richtung Baden-Baden.

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2022

Kursbuchstrecke	ZugNr	in	Wunschzeit:	in	Wunschzeit:	in	Uhrzeit	in	Wunschzeit:	in	auf	Uhrzeit	Uhrzeit	Weitere Vorschläge Fahrgast	Antwort NVBW, Verkehrsplanung
												Ankunft:	Abfahrt:		
650	S6, RB 67/68	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Der Fahrplan hat überraschend auch noch etwas Luft. So braucht z.B. die S6 von Ladenburg bis Weinheim Hauptbahnhof in Süd-Nord-Richtung 9 Minuten. Die RB67/68 braucht 8 Minuten, obwohl sie zusätzlich in Lutzelachsen hält. Allein daraus ersieht man, dass die S6 auch in Lutzelachsen halten und mit ihren 9 Minuten Fahrzeit auskommen könnte. Technisch sollte also zweimal die Stunde ein Halt in Lutzelachsen möglich sein, genauso wie in Sulzbach. PRO BAHN Rhein-Neckar stellt daher den Antrag, ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2021 die Linie S6 auch in Lutzelachsen und die Linie RB67/68 auch in Sulzbach halten zu lassen - wie an allen anderen Bahnhöfen und Haltepunkten der Strecke auch.	Aufgrund der dichten Trassenbelegung mit Fern-, Güter- und Nahverkehr wurden von DB Netz die zusätzlichen Halte abgelehnt. Es ist nur möglich alternierend zu halten. Erst nach Inbetriebnahme der Neubaustrecke Mannheim - Frankfurt ist eine andere Fahrplanlage möglich. Im Berufsverkehr können ab dem Fpl 2022 einige zusätzliche Halte bedient werden.
770	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Ich wünsche mir wochentags eine Spätverbindung von Bretten nach Mülacker und umgekehrt, wie vor der Betriebsaufnahme von Abellio im Juni 2019. Eine Verlängerung der RB17c 19667 um 0:20 Uhr von Bretten (nach Anschlussabnahme S4) nach Mülacker (mit Anschluss zum RE 119036) und eine Rückfahrt gegen 01:15 Uhr nach Anschlussabnahme der RB 17a 19584 wäre hier eine denkbare Lösung. Alternativ könnte auch eine Stadtbahn die von Heilbronn oder Karlsruhe kommt in Bretten abgehängt werden, die Runde Mülacker mit den genannten Anschlüssen als S34 fahren und ab Mülacker als BS655 direkt nach Bruchsal fahren. omit würde man auch nach 0 Uhr noch einmal von Stuttgart nach Bretten kommen, da über KA-Durlach die Anschluss extrem ungünstig gebaut sind.	Eine weitere Angebotsausweitung über die bestehenden Fahrten hinaus ist gegenwärtig nicht vorgesehen, da die Bedienungsstellen sich nach den landesweit geltenden Standards richten.
771	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Bretten Bahnhof	S 4	12.30 - 18.30	12.20/12.40 - 18.20/18.40	Bitte in Bretten den Anschluss zwischen RB 17c und S 4 auch in der HVZ beim Zwischenhalt Bretten - Bruchsal herstellen, wie er auch zu S 9 Zeiten noch bestand. Eine Lösung wäre die Fahrten um 10 Minuten nach hinten oder vorne zu verschieben.	Bei der Neuordnung des Netzes wurde sich bewusst für den sauberen Halbstundentakt entschieden und den Zwischenhalt an die Fahrten der RB17c anzupassen. Ein genauer Halbstundentakt ist für die Bussanschlüsse wichtig. Die Anschlüsse bleiben gewahrt, auch wenn es zu einer etwas längeren Übergangszeit kommt.
770	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Leider keine akzeptable Frühverbindung von Pforzheim nach Stuttgart. Bei der ersten Umsteigeverbindung mit RB 17a 417 Uhr ab Pforzheim wird der Anschlusszug in Bietigheim zu 50% nicht erreicht. Diese Verbindung ist täglich ein Glücksspiel. Obwohl der Abellio Triebwagen direkt nach dem abkuppeln des zweiten Zugteils in Bietigheim als Leierfahrt weiterfährt nach Stuttgart Hbf ist eine Mitfahrt dort nicht möglich. Ein Umstieg auf die S-Bahn wird erforderlich und die Reisezeit verlängert sich auf fast 1,20 h. Für die Anbindung einer Großstadt an die Landeshauptstadt beschämend dass die erste vernünftige Möglichkeit erst um 5:54 Uhr geht mit Ankunft 6:25 in Stuttgart.	Die Leierfahrt zwischen Pforzheim-Bissingen und Stuttgart wird zum Fahrplanwechsel Dezember 2021 geöffnet werden. Der 19541 wird dafür nach Stuttgart verlängert. Aufgrund der stark ausgelasteten Trassen im Zulauf auf Stuttgart dann allerdings mit einer Standzeit in Bietigheim-Bissingen von ca. 12 Minuten.
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Alle RE von Go Ahead sollten in Remchingen halten.	Wir prüfen derzeit, ob mehr IRE in Wilferdingen halten können.
770	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Verbesserte Einbindung von Haltestelle Illingen Württ an Strecke von Stuttgart nach Karlsruhe. Aktuell schnellste Verbindung: Fahrt mit RE oder S5 nach Vaihingen a.d. Enz - Anschluss IRE nach Karlsruhe. IRE in Vaihingen wartet l.d.R. nicht auf Verbindung von Illingen nach Vaihingen.	Es konnte morgens bereits eine Verbesserung nach Pforzheim herbeigeführt werden. Letztes Jahr wurde im Rahmen einer größeren Betrachtung versucht, die Situation zu verbessern. Das Problem wäre dann auf die Frankenhahn verschoben worden und es könnte keine Alternative gefunden werden. Jedoch werden wir versuchen, in zukünftigen längerfristigen Planungen das Problem zu berücksichtigen.
-	RB 17a	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Die Fahrt von Illingen BW nach Pforzheim wird einige Fahrplanänderungen zurück auch um 06:55 Uhr ab Illingen möglich. Später kann nur zeitlich umständlich über Vaihingen/Enz. Start in Illingen um 06:33 mit Umstieg in Vaihingen und dann zurück über Illingen (ohne Halt ab IRE) nach Pforzheim, mit dem Ergebnis dass man knapp 30 Minuten früher startet. Es ist mir unverständlich eine Verbindung, welche von sämtlichen Schülern und Studenten genutzt (Stundenbeginn meist 07:30) zu streichen während die Verbindungen eine Stunde früher und eine Stunde später weiterhin bestehen bleiben. Über eine Änderung hin zum alten Plan würden wir uns freuen, wenn wir dann nach Corona und ohne Onlinesemester ihre Angebote wieder in Anspruch nehmen.	Der Anschluss wird ab Dezember 2021 morgens hergestellt. Der Zug um 6:55 ab Illingen (RE 19620) wird ca. 10 Minuten früher verkehren. Er lässt sich nicht mehr in Vaihingen (Enz) vom IRE überholen, sondern erst in Mülacker. Dort ist dann der Umstieg nach Karlsruhe auf den IRE möglich. Durch die frühere Ankunft in Mülacker ist auch der Anschluss nach Pforzheim mit der RB 19546, Abfahrt 7:00 Uhr in Mülacker nach Pforzheim möglich.
770	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Jahrzehntelang gab es umsteigefreie Verbindungen zwischen Ludwigsburg und Karlsruhe. Jetzt nicht mehr. Mindestens einmal umsteigen ist nötig, oft auch zweimal. Bitte wieder umsteigefreie durchgehende Verbindungen Karlsruhe - Ludwigsburg!	Eine direkt Verbindung von Ludwigsburg nach Karlsruhe wird aufgrund der Trassenbelegung und Fahrzeiten nicht möglich sein. Ab Juni 2021 werden aber erstmals 3 Zugpaare des Zwischenhalts der RB 17 (von Bietigheim-Bissingen) nach Karlsruhe verlängert. Zunächst nur 3 Zugpaare (3 Fahrten pro Richtung), da es aufgrund der späteren Fertigstellung des Stadtbahn隧nels in Karlsruhe nicht mehr Kapazitäten auf der Infrastruktur gibt. Weitere 3 Zugpaare sind derzeit in der Überprüfung auf Machbarkeit.
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Es ist sehr schade, dass hier anscheinend nur Vorschläge für von der DB bedienten Strecken gemacht werden dürfen. Wieso ist das so? Jedenfalls fehlen z.B. die Strecken Stuttgart - Tübingen oder Nürtingen - Neuffen. Im Zusammenspiel dieser beiden Linien wünsche ich mir eine Verbesserung der Über-Eck-Anschlüsse in Nürtingen für die Relation Tübingen - Neuffen. Hier sind die Wartezeiten mit 26 - 60 Minuten seit dem letzten Fahrplanwechsel außerst gruselig. Insbesondere sonntags, wenn nur Studententakt gefahren wird, ist es unerklärlich, warum die Taleisbahn abfährt, wenn der Zug aus Tübingen gerade zum Stehen kommt. Eine sehr unbefriedigende Situation!	Bei der Fahrgastbeteiligung können alle Strecken angegeben werden. Bei der KBS 760 von Stuttgart nach Tübingen wird der Regionalverkehr auch vom Land bestellt. Das ist unabhängig vom Eisenbahnverkehrsunternehmen auf der Strecke. Der Anschluss der Taleisbahn (Nürtingen-Neuffen) auf die Neckar-Alb-Bahn (Stuttgart-Tübingen) ist mit 3 Minuten sehr knapp bemessen. Dies liegt u.a. an der geringen Wendezeit in Nürtingen der Taleisbahn. Dafür können wir keine konkreten Aussagen treffen, da wir für die Taleisbahn nicht der Aufgabenträger sind. Bitte wenden Sie sich dazu an den VVS. Die Neckar-Alb Bahn hat aufgrund des langen Laufweges und der Durchbindung über Stuttgart hinaus im Fahrplan nicht viele Möglichkeiten für mehr Wartezeiten in Nürtingen oder Veränderungen auf der Strecke.
786	IRE 1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Der IRE 1 muss immer in Bad Cannstatt halten! Seit Juni 2019 (Betriebswechsel) haben sich die Verbindungen/Kapazitäten von Aalen/vom dem Remstal nach Bad Cannstatt in der Hauptverkehrszeit im Nahverkehr verschlechtert, folgende Gründe: - schon vor Juni 2019 gab es einen Halbstundentakt (wie heute) - es gab zwei Entlastungszüge in der relevanten Hauptverkehrszeit (ein IRE, der auch in Cannstatt hielt, ein RE, der auch alles östlich von Schorndorf und Waiblingen/Cannstatt bediente) - heute ist in der relevanten Hauptverkehrszeit nur ein RE unterwegs (ab Aalen 6:00 Uhr), der IRE ab Aalen 08:02 ist für den Berufsverkehr zu spät Warum der Halt in Cannstatt? - leistungsfähiger Knoten - über Eck zum NV ins Neckar-/Flusstal, nach Tübingen - kurze Wege für den Umstieg auf die S-Bahn (bitte die langen Umstiegswege im Hbf von Nahverkehr auf S-Bahn beachten!) - großer Stadteil Stuttgarts, viel Quell- und Zielverkehr, in anderen Städten gibt es zwei Fernverkehrshalte, in Stuttgart darf der IRE nicht zweimal halten - nicht plausibel - (kurzer) Umstieg auf U-Bahn und Bus. Zeitbedarf: - ca. 2 Minuten mehr Zeitbedarf zwischen Schorndorf und Hbf - die Wendezeit in Stuttgart dann noch bei 6 Minuten, das sollte eigentlich reichen - oder eine Minute vorziehen (ab Schorndorf, wenn es keinen Konflikt mit der S-Bahn vor Waiblingen gibt) - RB 16 (19112) muss vermutlich ein Minute nach hinten geschoben werden, Konflikt in Cannstatt	Der Stuttgarter Knoten und die Zulaufstrecken sind stark ausgelastet und der Halt des IRE in Bad Cannstatt ist nicht möglich. Auch die Haltezeiten sowie die Wendezeit in Stuttgart können nicht weiter reduziert werden.
750	4200	Uhingen	06:08	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Zusätzlicher Halt von RE 4200 in Uhingen (analog RE 4202 / 07:06 Uhr) zur Entlastung der vorher fahrenden RB 16 (05:48 Uhr). Schließung einer Taktlücke von 35 Minuten in der HVZ Richtung Stuttgart.	Der MEX-Standard ist derzeit als 30-Minuten-Takt festgelegt und wird erfüllt. Ein Regional-Express kann nicht alle Halte der Strecke bedienen. Allerdings wurde die Kapazität der vorausfahrenden RB 16 bereits erhöht und es kann geprüft werden, ob der Bedarf besteht, die Kapazität der RB16 gegebenenfalls weiter zu erhöhen.
785	88631	-	-	-	-	-	Stuttgart Hbf	04:54	-	-	Stuttgart Hbf	699	04:43	Durch Gewährung des Anschlusses vom ICE 699 und späterer Abfahrt des RE 90(Zug 88631) in Stuttgart Hbf nach Nürnberg, kann in Backnang auch die erste S3 von Stuttgart Hbf (Ankunft Backnang 5:16 Uhr) "mitgenommen" werden, wenn der RE 90 erst hinter der S-Bahn in Backnang ankommt. Eine Ankunftsveränderung des RE90 in Nürnberg würde max. 5-10 Minuten betragen, da der Zug massive Aufenthaltzeiten zw. Backnang und Crailsheim hat.	Die Ankunftszeit in Nürnberg kann nicht geändert werden, da es sich um eine Taktankunft handelt.

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2022

Kursbuchstrecke	ZugNr	in	Wunschzeit:	in	Wunschzeit:	in	Uhrzeit	in	Wunschzeit:	in	auf:	Uhrzeit Ankunft:	Uhrzeit Abfahrt:	Weitere Vorschläge Fahrgast	Antwort NVBW, Verkehrsplanung	
785	-	-	-	-	-	-	Winnenden xx:46	-	-	-	Winnenden RB / RE 19	xx:44	xx:44	Durch die Abfahrten der Busse in Winnenden, welche immer um xx:15 / xx:45 stattfinden, wird der Anschluss von den Bussen zu den Regionalzügen und umgekehrt nicht gewährleistet. Dies gilt für beide Fahrrichtungen, da die Zellen, zu denen die Züge ankommen und abfahren, identisch mit denen der Busse sind. Beispiel: nach Stuttgart fahren RB19 / RE19 um xx:14 / xx:44 in Winnenden ab. Der Bus kommt auch um xx:14 / xx:44 an. Dadurch entsteht eine Umsteigezeit von ca. 10 Sekunden, welche nicht ausreicht, um die Unterführung oder den Steg zu bewältigen. Aus Stuttgart kommen die Züge um xx:15 / xx:45 an. Zur gleichen Zeit fahren die Busse ab, sodass der Anschluss nicht erreicht werden kann. Durch die beschriebenen Situationen, wären die Abfahrten der Regionalzüge in Richtung Stuttgart um xx:16 / xx:46 angebracht, um den Regionalzug als Anschluss zu erreichen und die S-Bahn zu entlasten. In anderer Richtung, wäre die Ankunft um xx:13 / xx:43 angebracht, um den Anschluss auf den Bus zu gewährleisten.	In diesem Fall ist es einfacher, die Abfahrtszeiten der Busse an die Züge anzupassen. Jedoch bitten wir, Bus-Anträge, an das betriebsführende Busunternehmen oder an die zuständige Institution für den Omnibusverkehr zu richten. In der Regel ist das der Landkreis als Aufgabenträger. Die NVBW stimmt sich zwar intensiv mit den Kollegen vom Bus ab, hat jedoch (mit wenigen Ausnahmen) keine Planungskompetenz für den straßenbegleitenden ÖPNV.	
785	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Eine Frühverbindung von Crailsheim nach Stuttgart Hauptbahnhof mit Halt in Eckartshausen-Ishofen am Wochenende wäre prima. Montag bis Freitag gibt es auch einen praktischen Zug. Am Wochenende muss man immer mit dem Auto nach Hesselthal BfH und dort den Zug nach Backnang und die S-Bahn nach Stuttgart zu nutzen.	Eine weitere Angebotsausweitung über die bestehenden Fahrten hinaus ist gegenwärtig nicht vorgesehen, da die Bedienungszeiten sich nach den landesweit geltenden Standards richten. Der erste Zug fährt am Wochenende um 05:03 Uhr in Eckartshausen-Ishofen ab.	
785	17519	-	-	-	-	-	Stuttgart-Bad Cannstatt 10. Mrz	-	-	-	-	-	-	Die Züge der Linie RE/RB19 sowie RE 90 haben in Winnenden in Fahrtrichtung Backnang einen Aufenthalt von 3 Minuten. Dort gibt es allerdings lediglich Busanschlüsse. In meinen Augen wäre es machbar, diesen Aufenthalt bei allen Zügen von Winnenden bereits nach Stuttgart-Bad Cannstatt zu verlegen (die Abfahrtszeit in Stuttgart Hbf muss aufgrund von Trassenkonflikten mit den Zügen um 5min versetzt werden). Das hätte den Vorteil, dass zusätzlich bei Punktlichkeit der S1 aus Hettlingen der Umstieg von S1 auf RE/RB19 und RE 90 möglich ist. Im Versatzungsfall wird außerdem der Umstieg der S2 aus Vaihingen auf RE/RB19 und RE 90 stabilisiert. Insbesondere für Studierende, die von der Universität kommen, würde dies eine große Verbesserung darstellen. Da der nächste Zug in Stuttgart Hbf Richtung Waiblingen erst um 08 startet und Waiblingen auch noch vor der S3 um 15 bzw. 45 erreicht wird, müsste diese Fahrplananpassung meiner Meinung nach durchführbar sein.	Wir werden diesen Vorschlag prüfen, ob die Standzeit möglicherweise nach Bad Cannstatt verlegt werden kann.	
785	88623	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Da der RE 90 mitlerweile mit spurtstarken Triebwagen Flirt 3 XL fährt, könnten die Halte in Fornsbach und Fichtenberg auch an Werktagen (Mo-Sa) bedient werden. Da der RE 19 für den Streckenabschnitt Schwäbisch-Hall-Hesselthal - Murrhardt auf Fahrplan 16 Minuten braucht, während der RE 90 19 Minuten für den selben Abschnitt zur Verfügung hat, wären im Fahrplan Puffer vorhanden, die zumindest für eine häufigere Bedienung von Fichtenberg ausreichen würden. Gerade Fichtenberg, das landkreisbedingt eher an Schwäbisch Hall geknüpft ist, hat momentan abgesehen von einzelnen Verbindungen in Tagesrandlagen keine umsteigefreie Verbindung nach Schwäbisch-Hall-Hesselthal. Durch einen Halt des zweistündlichen RE 90 in Fichtenberg würde man immerhin zweistündlich eine umsteigefreie Verbindung schaffen, was aber weiterhin nicht zufriedenstellend sein kann. Evtl. könnte eine Neustrukturierung des Verkehrs Schwäbisch-Hall-Hesselthal - Crailsheim hier Abhilfe leisten. Wenn der RE 80 Crailsheim - Hettbronn auf Schwäbisch-Hall-Hesselthal - Hettbronn eingekürzt würde (mit kleiner Fahrplananpassung in diesem Abschnitt umsatzbar) und gleichzeitig der RE 19 auf Stuttgart - Crailsheim verlängert würde, könnte eine stündliche Bedienung dieser Halte realisiert werden. Außerdem gäbe es dann stündliche attraktive Verbindungen mit dem Nahverkehr von Stuttgart nach Crailsheim, die momentan mit der RB13 über Aalen nicht gegeben sind. Beim oben genannten DPN 88623, der in der HVZ ein beliebter Pendler-Zug ist, sollte die Einführung der Halte in Fornsbach und Fichtenberg geprüft werden.	Die Puffer im Fahrplan werden zum einen wegen des langen Laufwegs und zum anderen wegen der spurtstarken Triebwagen benötigt. Diese Triebwagen sind zwar schneller, erfordern aber längere Haltezeiten aufgrund der neuen Scheibenritz- zur Spaltüberbrückung am Bahnsteig. Die hohen Anforderungen an die Betriebsqualität der eingleisigen Strecke lassen keine weiteren Halte zu.	
785	88631	-	-	-	-	-	Backnang ca. 05:10 Uhr	-	-	-	-	-	-	Im Gegensatz zu allen übrigen Zügen der RE90 benötigt der Zug 88631 von Backnang nach Numburg ca 2:30 Stunden statt sonst ca. 2:00 Stunden. Der Zeitverlust entsteht hauptsächlich im Abschnitt Backnang - Crailsheim. Durch die frühe Abfahrt in Backnang gibt es keinerlei Zubringerbusse auf diesen Zug, da diese erst um 05:05 Uhr bzw. 05:06 Uhr in Backnang ZOB ankommen. Daher wäre es wünschenswert, wenn diese Zug zu Gunsten einer späteren Abfahrt in Backnang beschleunigt werden könnte, damit dieser für mehr Fahrgäste aus dem Raum Backnang nutzbar wird.	Es wird geprüft, ob dieser Zug in den Takt gelegt werden kann und die Fahrzeiten geändert werden können	
785 / 790.4	alle	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Backnang	zwischen S4 und RB19/RE90	-	-	Auch wenn die Herstellung des Anschlusses zwischen S4 und RB19/RE90 in Backnang kurzfristig nicht in beiden Fahrrichtungen möglich ist, sollte doch geprüft werden, ob zum einen der Sichtschluss zwischen der ankommenden S4 (Ankunft Minute 22/52) und der Richtung Hesselthal weiterfahrenden RB19/RE90 (Abfahrt Minute 24/54) nicht doch durch minimale Fahrplananpassungen letztlich hergestellt werden kann, zum anderen in der morgendlichen Hauptverkehrszeit in Fahrtrichtung Stuttgart durch Fahrplananpassungen bei ausgewählten Verbindungen (wie bis Dezember 2017 vorhanden) in Backnang schlanke Anschlüsse von der RB19/RE90 auf die S4 in Richtung Ludwigsburg sichergestellt werden können; von diesen könnte ggf. auch der Schülerverkehr zum Schulstandort Backnang profitieren.	Untersuchungen des Verbands Region Stuttgart (VRS) haben bereits 2019 ergeben, dass eine Verbesserung der Anschlusssituation in Backnang nur durch Infrastrukturmaßnahmen oder durch wesentliche Eingriffe in das Fahrplangefüge der gesamten S-Bahn Stuttgart möglich wären. Die Umsetzung erfordert hohe Investitionen, die derzeit nicht verhältnismäßig für den zu erwartenden Nutzen sind. Veränderungen der S-Bahn-Lagen in Backnang würden im heutigen Fahrplankonzept der S-Bahn zu erheblichen Nachteilen führen. Anpassungen des Regionalverkehrs auf der Murrbahn sind aufgrund der weitgehenden Eingeleisigkeit nur mit Aufgabe des 30-Minuten-Takts und damit deutlich negativen Auswirkungen möglich. Alternativ wäre umfangreiche Ausbaumaßnahmen an der Murrbahn notwendig. Solche Maßnahmen werden derzeit in einem Gutachten untersucht.
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Stuttgart - Schwäbisch Hall und zurück - Halte alle Stunde im BfH Fichtenberg, wie bei allen anderen Haltpunkten	Die hohen Anforderungen an die Betriebsqualität der eingleisigen Strecke lassen keine weiteren Halte zu.	
785	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Es ist zu bemängeln, dass nicht sämtliche Züge der Linien R90 und R19 am Bahnhof Fornsbach halten. Insbesondere in den Vormittagsstunden bis 9 Uhr sollte ein Halbstundentakt eingerichtet werden. Ein Takt wie an anderen Bahnhaltspunkten wird gefordert. Gleiches gilt für den Zeitraum zwischen 12 Uhr und 14:30 Uhr, um Schüler weiterführende Schulen in Backnang, Waiblingen in Stuttgart umsteigefrei zurück nach Fornsbach zu bringen. Gleiches gilt für den Ferienabverkehr zwischen 16 Uhr und 19 Uhr.	Die hohen Anforderungen an die Betriebsqualität der eingleisigen Strecke lassen keine weiteren Halte zu.	
-	IRE 1 (19003)	Mühlacker	06:59	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Mein Anliegen ist es, den Folgezug in Stuttgart Hbf nach Esslingen zu bekommen. Der aktuelle 07:02 Zug nach Stuttgart kommt laut Fahrplan um 07:30 an. Der Zug nach Esslingen fährt um 07:29 ab	Wir haben diesen Vorschlag geprüft. Dieser Zug fährt etwas außer Takt, da aufgrund der fehlenden Kapazität auf der Schnellfahrstrecke zwischen Vaihingen und Stuttgart eine frühere Abfahrt nicht möglich ist.	
-	RB 16 (19155)	-	-	-	-	-	Stuttgart 07:35	-	-	-	-	-	-	Aktuell kommt mein Zug um 07:30 Uhr (aus Richtung Karlsruhe/Mühlacker) in Stuttgart an. Mein Folgezug (z. B. Göttingen/Steigl) fährt um 07:29 Uhr ab. Würde der Zug ein paar Minuten später abfahren, würde viele Pendler eine bessere Verbindung erreichen. Es steigen viele Pendler aus dem Zug IRE 1 (19003) in Richtung Esslingen/Plochingen um. Leider müssen viele den früheren Zug nehmen, um rechtzeitig in Esslingen zu sein. Die nächste Möglichkeit nach Esslingen ist die S1 um 07:40 Uhr (laut Fahrplan).	Aufgrund der hohen Streckenauslastung ist eine spätere Abfahrt leider nicht möglich.	
780	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Seit Übernahme des Verkehrs auf der Frankenhahn 780 durch abello und GoAhead am 15.12.2019 haben sich die Umsteigeverhältnisse in Lauffen (Neckar) zur Buslinie 664 Lauffen (N) - Zaberfeld-Ochsenburg an Sonn- und Feiertagen drastisch verschlechtert. Seit diesem Zeitpunkt betragen die Wartezeiten in Lauffen (N) aus Richtung Stuttgart durch den Wegfall von Zughalten auf die alle 2 Stunden verkehrende Buslinie 664 40 bis 47 Minuten; vor diesem Fahrplanwechsel betragen die Wartezeiten nur 5 Minuten. In Richtung Heilbronn muss jetzt auf einen Anschlusszug 46 Minuten gewartet werden, vorher waren es nur 20 Minuten. Aus Umlaufgründen und der Anschlusssituation kann der an Sonn- und Feiertagen spärliche Fahrplan der Buslinie 664 nicht angelehnt werden. Eine Lösung wäre durch den zusätzlichen Halt in Lauffen (N) an Sonn- und Feiertagen der Züge RE 19060, RE 19064, RE 19068, RE 19072, RE 19076 und RE 19080 möglich. Die Umsteigezeiten würden dann ca. 17 Minuten aus Richtung Stuttgart bzw. in Richtung Heilbronn ca. 10 Minuten betragen.	Bus-Anträge bitten wir, an das betriebsführende Busunternehmen oder an die zuständige Institution für den Omnibusverkehr zu richten. In der Regel ist das der Landkreis als Aufgabenträger. Die NVBW stimmt sich zwar intensiv mit den Kollegen vom Bus ab, hat jedoch (mit wenigen Ausnahmen) keine Planungskompetenz für den straßenbegleitenden ÖPNV. Die Linie RE 8 ist eine Expresslinie und soll gemäß ihrer Zuggattung nur größere Halte bedienen, deshalb werden hier keine weiteren Halte in den Fahrplan aufgenommen. Zur Bedienung von Lauffen an Sonn- und Feiertagen sind bis Ende 2022 weitere Fahrten der Linie RE 12 (Heilbronn - Stuttgart - Tübingen) geplant. Damit ist der Anschluss an die Buslinie 664 wieder besser erreichbar. Ankünfte RE 12 in Lauffen aus Stuttgart: Min 50/51 Abfahrten RE 12 in Lauffen R: Stuttgart: Min 06/07	
783	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Zu knappe Umsteigezeiten vom RE 19 auf den RE 80 oder umgekehrt in SHA-Hesselthal zur Weiterfahrt nach Crailsheim oder in Richtung Öhringen. Vor allem für ältere Menschen kaum zu schaffen. Mit dieser Umsteigezeitverbindung erreicht man den IC in Crailsheim. Insbesondere bei RE 80 Fahrtrichtungen Öhringen in SHA-Hesselthal Gies 1 (RE 80) zu Gies 3 (RE 19) mit Treppenunterführung nicht barrierefrei!	Eine Änderung der Fahrlage des RE 80 ist nicht möglich, da die Fahrlagen des RE 80 genau zwischen den kurzen Anschlüssen in Heilbronn am einen Ende und in Crailsheim am anderen Ende liegt. Eine Anpassung der Fahrlage würde zum Anschlussverlust in Heilbronn oder Crailsheim führen.	
-	z.B. RB 88	Aischaffenburg	17:30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Von Frankfurt nach Aischaffenburg mit dem ICE und Umstieg in der Westfrankenbahn in Richtung Miltenberg (Kleinwallstadt) hat man keine Möglichkeit den Anschluss zu erreichen und eine Wartezeit von ca. 30 Min. Dies ist eigentlich stündlich der Fall. Für viele Pendler unbefriedigende Situation.	Der Fahrplan der Westfrankenbahn ist grundsätzlich auf den RE vor/nach Frankfurt ausgerichtet. Eine Verbesserung der Situation kann erst nach dem Ausbau der Infrastruktur erreicht werden, damit sind kürzere Fahrzeiten und andere Kreuzungsmöglichkeiten gegeben. Damit ist frühestens ab 2026 zu rechnen.	

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2022

Kursbuchstrecke	ZugNr	in	Wunschzeit	in	Wunschzeit	in	Uhrzeit	in	Wunschzeit	in	auf	Uhrzeit Ankunft	Uhrzeit Abfahrt	Weitere Vorschläge Fahrgast	Antwort NVBW, Verkehrsplanung	
710.41	S41	Mosbach (Baden)	4.30Uhr	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Wenn möglich wäre es eine Verbesserung wenn morgens zumindest Werktags schon ca. 4.30 Uhr eine S41 von Mosbach (Baden) nach Heilbronn Hbf fährt. Weil gegenwärtig fahren "von Heilbronn Hbf raus" vor 5 Uhr mehrere Züge ab, aber Richtung Heilbronn Hbf gibt's erst um 5.11 Uhr von Bad Friedrichshall Hbf, die erste Verbindung. Deshalb mein Wunsch, das auch in Richtung Heilbronn Verbindungen vor 5 Uhr geschaffen werden.	Eine weitere Angebotsausweitung über die bestehenden Fahrten hinaus ist gegenwärtig nicht vorgesehen, da die Bedienungszeiten sich nach den länderspezifischen Standards richten.	
781/784	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Bezüglich der Bahnverbindung im Schulerverkehr haben wir als Eltern eine grundsätzliche Frage und Anregung: Unsere Söhne besuchen das Gymnasium in Amorbach und fahren i.d.R. täglich mit der Bahn. Uns ist aufgefallen, dass zur Mittagszeit ein gering ausgelasteter Zug von Amorbach ohne erf. Umsteigen nach Aschaffenburg fährt. Ohne Umsteigen in Miltenberg, Abfahrt in Amorbach um 13.00 Uhr, Ankunft z.B. in Kieselbühlbach um 13.20 Uhr. Das Gymnasium in Amorbach hat um 13.05 Uhr Schulschluss. Die Realschule meines Sohnes um 13.10 Uhr. Von beiden Schulen aus dauert der Fußweg zum Bahnhof rd. 5 min. Leider fährt der nächste Zug erst um 13.41 Uhr und dann mit Umstieg in Miltenberg mit zusätzlicher Wartezeit. Wäre es da grundsätzlich nicht denkbar, den 13 Uhr - Zug an das Schullende der beiden Institutionen anzupassen (bei dem ohnehin hohen Schulaufkommen zur Hauptzeit)?	Der angesprochene Zug (13.00 Uhr ab Amorbach) bedient ab Miltenberg den Schulerverkehr bis nach Aschaffenburg. Eine Verschiebung dieses Zuges hätte erhebliche Nachteile für den gesamten Schulerverkehr nördlich von Miltenberg. Ebenfalls wäre die Umsteigebeziehung in Richtung Wertheim weg (13.12 auf 13.16). Außerdem kann dieser Zug nicht viel später abfahren, da der Zug in die Gegenrichtung, 13.21 Uhr ab Miltenberg ebenfalls verschoben werden muss. Dieser hat wiederum eine Kreuzung in Amorbach mit dem Gegenzug.	
781	23323	Aschaffenburg	16.35	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Grundsätzlich kürzere Anschlüsse für die vielen aus Frankfurt umsteigenden Pendler, deren Züge (ICE) um 26.12 Uhr, RE 16.15 Uhr, beide stündlich ankommen... die Wartezeit von über 30 Minuten ist viel zu lang!	Der Fahrplan der Westfrankenbahn ist grundsätzlich auf den RE von/nach Frankfurt ausgerichtet. Eine Verbesserung der Situation kann erst nach dem Ausbau der Infrastruktur erreicht werden, damit sind kürzere Fahrzeiten und andere Kreuzungsmöglichkeiten gegeben. Damit ist frühestens ab 2026 zu rechnen.	
-	RB23308	-	-	-	-	Miltenberg	07.35	Aschaffenburg	08.23	Aschaffenburg	RE820 Gleis 8 nach Frankfurt	08.23	08.33	Ich bitte um eine Änderung der Fahrpläne der Fahrgäste zu Liebe, die von Miltenberg nach Frankfurt am Main pendeln. Leider ist der ICE20 nach essen Hbf über Frankfurt am Main Hbf um 08.33 in Aschaffenburg entweder mit einer Wartezeit von 35min, verbunden oder er wird knapp verpasst. Die eine Möglichkeit ist die RB88 nach Aschaffenburg um 07.10 in Miltenberg zu nehmen, dann hat man 35min. Wartezeit, um einen ICE nach Frankfurt zu bekommen - oder man nimmt die RB88 nach Aschaffenburg um 07.41 und verpasst bei der Ankunft um 08.35 in Aschaffenburg den ICE um 2 Minuten. Es wäre sehr hilfreich entweder die RB88 um 07.10 ca. 25 min später fahren zu lassen oder die RB88 um 07.41 ca. 5-10 Minuten früher fahren zu lassen, sodass Pendler einen angenehmen Weg haben einen ICE nach Frankfurt zu erreichen.	Eine Verschiebung der RB88, 7.10 Uhr ab Miltenberg um 25 Minuten würde zu einer Bedienungsücke von fast einer Stunde führen. Dies ist für die Aufgabenträger keine Option. Eine Anpassung der RB 88, 7.41 Uhr ab Miltenberg ist mit dem aktuellen Fahrplankonzept nicht möglich, da die Fahrlage durch die einglesige Infrastruktur und den notwendigen Kreuzungen vorgegeben ist. Eine Verschiebung im Minutenbereich führt schon zu enormen Änderungen.	
781	RE 4395	-	-	-	-	Aschaffenburg	17.30 Uhr	-	-	-	-	-	-	Die Abfahrtszeiten in Aschaffenburg sollten realistisch an die ständigen Verspätungen der ICEs Richtung München angepasst werden! Dank!	Die 2-stündlichen RE ab Aschaffenburg Richtung Crailsheim können keine generellen Verspätungen abwarten (insbesondere in der HVZ), da sonst eine punktuelle Durchführung der Fahrt aufgrund der einglesigen Strecke und den zahlreichen Kreuzungen unmöglich ist. Eine Verspätung eines einzelnen Zuges führt innerhalb kürzester Zeit zu weiteren Verspätungen im gesamten Streckennetz.	
781	RB 88	-	-	-	-	Obernburg-Eisenfeld	12.50	Mühlwallstadt	12.54	-	-	-	-	23316	Die angegebene Uhrzeit lässt nicht auf den 23316 schließen, sondern auf den Folgebzug, 23318. Eine Verschiebung der Abfahrtszeit in Obernburg-Eisenfeld von 12.42 auf 12.50 widerspricht dem Wunsch der Aufgabenträger nach einem einheitlichen Taktmuster auf dieser Strecke.	
-	RB 84	Weilbach	6.50 Uhr	Buchen	7.30 Uhr	Buchen	16.45	Weilbach	17.35	-	-	-	-	-	Weilbach(Umfr.) nach Buchen(OdW)	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Zu 1: Eine frühere Abfahrt ab Weilbach hat keinen Vorteil, da in Amorbach auf den entgegenkommenden Zug (07.02 Uhr) abgewartet werden muss. Zu 2: 23540, Buchen ab 16.41 Uhr kann nicht später verkehren, da dieser in Waldkum nur eine Wendezeit von 6 Minuten hat und direkt zurück nach Seckach verkehrt. 23542, Buchen ab 17.08 Uhr, eine frühere Abfahrt ab Buchen hat keinen Vorteil, da in Waldkum auf den entgegenkommenden Zug (17.17) gewartet werden muss.	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Wenn möglich bitte das bahn Angebot im Raum Heilbronn verbessern zu verbessern ist: 1. direktzüge nach Frankfurt Main (RB61/RB68, RE 60, RE 70 könnte man von Heidelberg Hbf/Mannheim Hbf bis Heilbronn Hbf oder mindestens Bad Friedrichshall Hbf verlängern zumindest je eine RE und RB Verbindung oder die schlechtere alternative RB82 von Eberbach bis mindestens Bad Friedrichshall Hbf oder Heilbronn Hbf verlängern) und 2. Nürnberg direktzug (realisierbar durch Hybrid oder Wasserstoffzüge und westfrankenbahn) 3. Die umgangliche Mosbach-Heilbronn-Ulm Verbindung ist auch noch nicht reaktiviert (soll ja spätestens mit Stuttgart 21 kommen). Aber müsste früher reaktivierbar sein, da die neue Bahnstrecke zwischen Ulm und Wendlingen schon Dezember 2022 in Betrieb genommen werden soll. 4. die morgentliche s-bahnverbindung von Heilbronn Hbf nach Baden-Baden/Achern (es sollte auch abends zumindest eine direktverbindung angeboten werden und wenn dezent 2022 der Heilbronn-Karlsruhe Regionalexpress den betrieb aufnimmt sollte es nach Baden-Baden/Achern ganztags direktverbindungen geben - spätestens wenn die Krachzahn 2 Gleisig ausgebaut ist und könnte auch bis Offenburg oder auch Freiburg Breilgau erweitert werden) 5. Die Bad Friedrichshall/Neckarsulm/Heilbronn mit der Bahn keine direktlinie in Heidelberg Innenstadt haben (die morgentliche und abendliche S5 von Bad Rappenau bis mindestens Bad Friedrichshall Hbf oder Heilbronn Hbf verlängern), (S2 oder S1 von Mosbach bis mindestens Bad Friedrichshall Hbf oder Heidelberg Hbf verlängern womit man dann auch bis Kaiserlautern/homburg reisen kann) 6. Um Heilbronn für Fernverkehr attraktiv zu machen (zwischen Eppingen und Bretten - bei Feihagen eine abzweigung von der S-Bahnstrecke aus richtung Heilbronn auf die Hochgeschwindigkeitsstrecke bauen, damit künftige mögliche ICE/IC schnelleren zugang auf die Hochgeschwindigkeitsstrecke haben und nicht die gesamte langsamere Frankentbahn/Neckaralbahn entlang fahren müssen, zumal sich die reisezeit zwischen Heilbronn und Karlsruhe von knapp über 1 stunde - dadurch auf etwa 50minuten reduzieren lässt - wen ein IC aus Heilbronn über die hochgeschwindigkeitsstrecke über Bruchsal nach Karlsruhe fahren würde) und würde man bahnhof 2 in Heilbronn Hbf auf fernzuglänge für 12 wagen verlängern (derzeit platz für 7 oder 8 ICE wagen) auch dann ist Heilbronn für Fernzüge attraktiver - da man dann auch lange Fernzüge über Heilbronn fahren lassen kann und zumal ein bahnhof in Fernzuglänge ausreichend ist. Den Heilbronn Hbf hat noch etwas platz, für ein verlängerten Fernzugbahnsteig ps, wäre die krachzahnbahn durchgangig 2 gleisig - wäre dort platz für fernzüge.	Grundsätzlich: Die vorgeschlagenen Verbindungen sind mit den aktuell gültigen Verkehrsverträgen und Netzzuschritten weder juristisch noch finanziell umzusetzen. Zum Großteil beziehen Sie sich auf länderübergreifende Verbindungen, die eher ein Fernverkehrsangebot darstellen. Bsp: Heilbronn - Frankfurt, Heilbronn - Nürnberg. Zu 4: - eine Direktverbindung Heilbronn - Baden-Baden/Achern bzw. darüber hinaus ist nicht vorgesehen. Zu 5: - Die vorhandene Verbindung mit einem Umstieg ist aus unserer Sicht ausreichend Zu 6: - Auf das Zugangsgesicht des Fernverkehrs haben wir keinen Einfluss.
722	n.v.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Biberach	SWE 87365	08.55	-	Es sollte ein zusätzlicher Zug von Biberach nach Oberharmersbach als Anschluss an SWE 87265 verkehren.	Mit dem Anschlusszug müsste der 87365 gemeint sein. Um diese Zeit steht in Biberach jedoch kein Fahrzeug zur Verfügung.
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Bitte um IRE-Halt in Markdorf statt Salem, da Markdorf im Nahbereich des Bahnhofs fast doppelt so viele Einwohner hat wie Salem (Mimmenhausen + Neufraach). Der mangelhafte zweite Bahnsteig in Markdorf spricht aus meiner Sicht nicht dagegen, weil im Fahrplan keine Zugbegegnung des IRE in Markdorf geplant ist. Der "Zwangspunkt" der Zugkreuzung in Manzell betrifft Salem und Markdorf gleichermaßen.	Ab 12/2021 ist mit der Umstellung der Verkehre am Bodensee und der Sudbahn ein zusätzlicher Halt beim IRE möglich. Der zusätzliche Halt wird in Salem eingerichtet. Ein Halt in Markdorf würde aufgrund der betrieblichen Regelungen im Bahnhof deutlich mehr Zeit beanspruchen, sodass das zukünftige Konzept nicht mehr fahrbar ist.
-	RES	-	-	-	-	Ulm	13.20	-	-	-	-	-	-	-	Es ist notwendig, dass für den Anschluss vom ICE aus Mannheim/Stuttgart kommend in Ulm mehr Umsteigezeit auf die Sudbahn nach Ravensburg/Friedrichshafen eingeplant wird. 5 Minuten sind zu knapp, auch wenn es seit einigen Jahren den Umstieg am Gleis gegenüber von 2 nach 3 gibt. Genauso wichtig ist eine längere Umsteigezeit in Ulm von der Sudbahn auf den ICE Richtung Mannheim/Köln/Berlin. Die 7 Minuten reichen immer wieder wegen Verspätung der Sudbahn nicht (ich sage das aus eigener Erfahrung). z.B. Ravensburg ab 11:45 2 RE 5 (4218) Regional-Express Richtung Stuttgart Hbf Ulm Hbf an 12.42 3 Nord Umsteigezeit 7 Min. Ulm Hbf ab 12.49 1 ICE 518	Ab 12/2021 mit dem elektrischen Betrieb wird die Umsteigezeit leicht angepasst, sodass beim Umstieg vom ICE aus Richtung Mannheim zum RE nach Friedrichshafen 4 Minuten mehr Umsteigezeit vorhanden ist.
710.3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Die Fahrten der S32 an Wochenenden passen nicht zum 0-Knoten in Karlsruhe Hbf. Dies sollte geändert werden. Die S32 könnte in Doppeltraktion mit der S31 fahren, die um 10 am K'Her Hbf abfährt bzw. um 48 ankommt. Als Ersatz für den 20/40-Takt zwischen Karlsruhe und Bruchsal, könnten die Fahrten der S3, die 44 in Bruchsal ankommen, mit Halt in Weingarten und Untergombach weiterfahren.	Ab Dezember 2022 ist eine größere Fahrplankonzeption auf der Strecke Heidelberg - Karlsruhe geplant. Die RE Fahrten dann stündlich von Heidelberg Hbf nach Karlsruhe Hbf. Dadurch muss auch die Konzeption der S 31/32 und der S 3/4 angepasst werden. Wir werden prüfen, ob der Vorschlag dann umgesetzt werden kann.
989	57238	-	-	-	-	Nördlingen	22.42	Aalen Hbf	23.24	Aalen Hbf	19492	23.24	23.37	Optimal wären zusätzliche Züge je eine Stunde später in beiden Richtungen (23.35 ab Aalen Richtung Nördlingen sowie 23.42 ab Nördlingen Richtung Aalen) und die Schließung der Taktlücken (21.35 ab Aalen und in der Gegenrichtung 20.42 ab Nördlingen).	Die Schließung der Taktlücken sowie die späteren Abfahrten werden voraussichtlich mit Beginn des neuen Verkehrsvertrages im Dezember 2022 eingeführt.	

Fahrgastbeteiligung Fahrplan 2022

Kursbuchstrecke	ZugNr	m.	Wunschzeit:	m.	Wunschzeit:	m.	Uhrzeit	m.	Wunschzeit:	m.	auf:	Uhrzeit Ankunft:	Uhrzeit Abfahrt:	Weitere Vorschläge Fahrgast	Antwort NVBW, Verkehrsplanung	
731	RB 31 / 17783	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Friedrichshafen Stadt	RB 93 / 17735	17:58	17:50	Da noch kein Fahrplan-Entwurf für die Bodenseegartelbahn veröffentlicht wurde, kann ich leider nur mit den Daten von diesem Jahr arbeiten. Als Beispiel habe ich einen der Verstärkerzüge genommen, aber viel besser sind die Züge im Stundentakt der RB31 auch nicht. Wenn nicht schon geschehen durch die aktuelle Planung, dann sollten die Umsteigebeziehungen zwischen RB 31 und RB 93 in beiden Richtungen beachtet werden. Wartezeiten größer als 30 Minuten sind extrem unattraktiv, da nutzt auch ein schöner Fäktverkehr nichts.	Geplant: Ankniff der RB 31 aus Richtung Radolfzell in Friedrichshafen etwa zur Minute 05. Abfahrt der RB Richtung Friedrichshafen etwa zur Minute 05. Dies ist jede Stunde möglich, so auch gegen 18 Uhr.
710.42	S5	Bad Rappenau	-	-	-	-	Bad Rappenau	6:52uhr	-	-	-	-	-	Ist es möglich die S5 bis Bad Friedrichshall Hbf zu verlängern, so das man auch von Bad Friedrichshall Hbf, halt in Heideberg Weststadt/Sudstadt hat (wo bus straßenbahn in direkter nähe)? von Bad Rappenau fährt d S5 ein mal morgens und 1mal abends abfahrt von Bad Rappenau 18:0uhr weil von Bad Friedrichshall hbf und Heilbronn Hbf hat man keine Züge die in Heideberg Innenstadt weststadt/sudstadt altstadt halten, deshalb wäre eine verlängerung der S5 und oder der S2 von Mosbach-Neckarelz bis mindestens Bad Friedrichshall Hbf eine verbesserung.	Der Landesstandard sieht für diese Strecke nur eine stündliche Bedienung vor. Aufgrund der höheren Fahrgastströme von und nach Heilbronn haben wir uns zusammen mit den Landkreisen für eine Bedienung durch die Stadtbahn Heilbronn (S 42) entschieden. Die Bahnsteighöhen zwischen Sinsheim und Bad Friedrichshall sind auf die Stadtbahn und nicht auf die S-Bahn Rhein-Neckar ausgelegt.	
665.1-2	S2	-	-	-	-	-	Mosbach- Neckarelz	16:40	-	-	-	-	-	Ist es möglich die S2 bis Bad Friedrichshall Hbf zu verlängern? Das man in Heideberg in weststadt/sudstadt, Altstadt und orthopädie halt hat. Und man bis Ludwigshafen und Kaiserslautern direkt fahren kann.	Der Landesstandard sieht für diese Strecke nur eine stündliche Bedienung vor. Aufgrund der höheren Fahrgastströme von und nach Heilbronn haben wir uns zusammen mit den Landkreisen für eine Bedienung durch die Stadtbahn Heilbronn (S 41) entschieden. Die Bahnsteighöhen zwischen Neckarelz und Bad Friedrichshall sind auf die Stadtbahn und nicht auf die S-Bahn Rhein-Neckar ausgelegt. Die S 2 muss auf jeden Fall die große Kreisstadt Mosbach bedienen.	
650	RB15334	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Ist es möglich, die RB68 ab Heidelberg Hbf bis Heilbronn Hbf oder Bad Friedrichshall Hbf zu verlängern? Da Heilbronn /Neckarsulm /Bad Friedrichshall kein Fernverkehr haben und die RB68 nach Frankfurt das ist, was einem Fernzug zumindest ähnlich wäre. Allgemein sollte für Heilbronn geprüft werden, wie man zumindest Fernzugartige Regionzugverbindungen realisieren kann mit Zielen wie beispielsweise Frankfurt, Wiesbaden, wie früher Ulm oder die derzeit nur morgendliche Verbindung nach Baden-Baden, und damit zuge punktlisch sind mit zeitpuffer im fahrplan	Der Landesstandard sieht für diese Strecke nur eine halbstündliche Bedienung durch die S-Bahn und eine zweistündliche Bedienung durch den RE Mannheim – Heilbronn vor. Eine zusätzliche Bedienung durch eine stündliche Regionalbahn würde den Landesstandard deutlich überschreiten.	
750	RE 33631	Mosbach- Neckarelz	-	-	-	-	Stuttgart hbf	19:11 Uhr	-	-	-	-	-	Es wäre eine verbesserung wenn RE 5 bis Mosbach-Neckarelz oder mindestens bis Heilbronn Hbf verlängert könnte, damit Heilbronn und Region wieder die frühere direktverbindung nach Ulm hbf haben. Zumal die neustrecke von Stuttgart21 zwischen Stuttgart und Ulm wen ich richtig informiert bin, ende 2022 in betrieb geht! also bitte prüft ob oder wie Mosbach-Neckarelz oder mindestens Heilbronn-Ulm realisiert werden kann!	Mit der Ausschreibung der Stuttgarter Netze und dem Neuzuschnitt der Verträge bzw. Lise war eine umlagefreie Verbindung Mosbach-Neckarelz/Heilbronn - Ulm Hbf nicht geplant. Dies ist auch in der langfristigen Planung nicht mehr vorgesehen.	
710.42	S5	Bad Rappenau	-	-	-	-	Bad Rappenau	6:52uhr	-	-	-	-	-	Ist es möglich die S5 bis Bad Friedrichshall Hbf zu verlängern, so das man auch von Bad Friedrichshall Hbf, halt in Heideberg Weststadt/Sudstadt hat (wo bus straßenbahn in direkter nähe)? von Bad Rappenau fährt d S5 ein mal morgens und 1mal abends abfahrt von Bad Rappenau 18:0uhr weil von Bad Friedrichshall hbf und Heilbronn Hbf hat man keine Züge die in Heideberg Innenstadt weststadt/sudstadt altstadt halten, deshalb wäre eine verlängerung der S5 und oder der S2 von Mosbach-Neckarelz bis mindestens Bad Friedrichshall Hbf eine verbesserung.	Der Landesstandard sieht für diese Strecke nur eine stündliche Bedienung vor. Aufgrund der höheren Fahrgastströme von und nach Heilbronn haben wir uns zusammen mit den Landkreisen für eine Bedienung durch die Stadtbahn Heilbronn (S 42) entschieden. Die Bahnsteighöhen zwischen Sinsheim und Bad Friedrichshall sind auf die Stadtbahn und nicht auf die S-Bahn Rhein-Neckar ausgelegt.	