

DIE GESCHICHTE DER AVG

1957 bis 1959

Die schmalspurige Albtalbahn verband ab 1898 Karlsruhe über Rüppurr mit Ettlingen und Herrenalb und erreichte 1900 auch Pforzheim über Ittersbach. In Karlsruhe diente sie dem Vorortverkehr nach Rüppurr, im Albtal überwog der Arbeiterverkehr nach Karlsruhe und am Wochenende nutzte sie die Karlsruher Bevölkerung zu einem Ausflug in den Schwarzwald.



Vor allem durch den 2. Weltkrieg war die Bahn stark abgewirtschaftet und konnte nur durch den unermüdlichen Einsatz ihrer Mitarbeiter in Betrieb gehalten werden. Deshalb wuchs in den 50er Jahren des vorigen Jahrhunderts die Unzufriedenheit der Fahrgäste an der verlotterten Albtalbahn. In mehrjährigen, zum Teil erbittert geführten Diskussionen wurde über die Zukunft der Bahn beraten und dabei verschiedene Varianten untersucht:

- Umspurung auf Normalspur und Anschluß in Ettlingen-West an die Bundesbahn und Weiterführung nach Karlsruhe Hbf. Die Bundesbahn lehnte dies allerdings ab, ausserdem hätte dies die Probleme des Vorortverkehrs nach Rüppurr nicht gelöst.
- Umspurung auf Normalspur bis Ettlingen und Modernisierung der verbleibenden Schmalspurstrecken, dies hätte aber nur den Verkehrsbruch, d.h. den Umsteigezwang nach Ettlingen verlegt.
- Umstellung auf Omnibus oder sogar Oberleitungsomnibus, dies schien aber nicht genug leistungsfähig, vor allem für den sehr starken Vorortverkehr nach Rüppurr und Ettlingen.

Schließlich setzte sich die Einsicht durch, dass nur mit einem „Schienengebundenen Nahverkehrsmittel“ die Aufgaben lösen werden.

Die Deutsche Eisenbahn Betriebs Gesellschaft (DEBG) als Besitzerin der Bahn dachte natürlich an die Modernisierung der Schmalspurbahn. Dies hätte aber nicht das Umsteigeproblem von der Schmalspurbahn in die Straßenbahn am Albtalbahnhof gelöst.

So setzte sich schließlich die Stadt Karlsruhe mit ihrem von Anfang an verfolgtem Ziel der Umspurgung der Bahn auf Normalspur und Verbindung mit dem Straßenbahnnetz durch.

Besondere Verdienste um diese Lösung erwarben sich Oberbürgermeister Klotz von Karlsruhe und Bürgermeister Rimmelsbach von Ettlingen.

Das Land Baden-Württemberg machte von seinem Vorkaufsrecht der Bahn Gebrauch und kaufte die Albtalbahn am 26. September 1956 der DEBG für 2,5 Millionen DM ab.

Am 2. März 1957 konnte dann auch ein Vertrag zwischen dem Land Baden-Württemberg, den Städten Karlsruhe und Ettlingen, sowie den Landkreisen Karlsruhe und Calw über die Gründung der Albtal Verkehrs Gesellschaft (AVG) mit dem Ziel der Sanierung der Albtalbahn durch Umbau auf Normalspur und Verbindung mit dem Karlsruher Straßenbahnnetz geschlossen werden. Dies führte dann zur Gründung der Albtal Verkehrs Gesellschaft am 17.04.1957. Bereits am 01.04.1957 hatte die in Gründung befindliche AVG die Betriebsführung auf der Albtalbahn übernommen.

Damals ahnten die Verantwortlichen nicht im Geringsten, dass die AVG durch ihre innovativen Ideen, dem „Karlsruher Modell“, einmal weltweit bekannt sein würde.



Umspurgung und Anschluß an das Straßenbahnnetz von Karlsruhe

Da die Stadt Karlsruhe im Gegensatz zu vielen anderen Städten bei der Umstellung der Pferdebahn auf elektrischen Betrieb die Normalspur beibehalten hatte, wurde die Albtalbahn natürlich auch auf Normalspur umgebaut. Zwischen dem Staatsbahnhof Ettlingen-West und Etzenrot war die Schmalspurstrecke bereits seit 1906 durch eine dritte Schiene für die Beförderung normalspuriger Güterwagen zu den Fabriken in Busenbach und Etzenrot ertüchtigt worden. So war auch aus diesen Gründen die

Umspurung auf Normalspur sinnvoll. Die Elektrifizierung der neuen normalspurigen Albtalbahn erfolgte mit 750 Volt Gleichspannung.

Am Albtalbahnhof in Karlsruhe erfolgte über ein Gleisdreieck die Verbindung mit dem Karlsruher Straßenbahnnetz, wodurch das sehr unfallträchtige Umsteigen zwischen Schmalspurbahn und Straßenbahn entfiel. In Etappen wurde dann die Strecke vom Albtalbahnhof bis nach Herrenalb (heute Bad Herrenalb) umgespurt und mit sechs- und achtschigen Gelenktriebwagen von den Waggonfabriken Rastatt und der Düwag in Betrieb genommen. Alle Sechssachser wurden im Lauf der Jahre zu Achtsachsern umgebaut. Die Fahrzeuge sind alle zugverbandsfähig, wovon von Anfang an Gebrauch gemacht wurde. Zur Sicherstellung der Stromversorgung war die Fahrleitung deshalb mit entsprechend großem Querschnitt ausgerüstet.



Als erstes ging am 18.04.1958 das Gleisdreieck am Albtalbahnhof als Verbindung zum Straßenbahnnetz und die Normalspurstrecke bis zur Wendeschleife Rüppurr-Battstraße in Betrieb, gefolgt am 15.05.1959 vom Abschnitt Battstraße bis Ettlingen-Freibad. Deshalb musste nun in Ettlingen-Stadt in die Schmalspurbahn umgestiegen werden.



1960 bis 1969

Die weitere Umspurung erfolgte zügig, am 15.04.1960 konnte man bis zur neuen Wendeschleife in Busenbach fahren und am 12.05.1960 wurde Etzenrot erreicht. Am 12.12.1960 fuhren die Gelenktriebwagen bereits bis Marxzell, lediglich der Abschnitt von Marxzell bis Herrenalb erforderte eine längere Bauzeit, aber am 01.09.1961 ging auch dieser Abschnitt in Betrieb.



Die Schmalspurstrecke nach Ittersbach wurde beibehalten, hierzu musste in Busenbach umgestiegen werden. Auch hier wurde einige Zeit diskutiert, bis man sich entschloss, den Abschnitt Busenbach – Langensteinbach ebenfalls auf Normalspur umzubauen. Nachdem hier am 14.11.1964 der letzte Schmalspurzug der Albtalbahn gefahren war, wurde die neue Normalspurstrecke am 30.06.1966 eröffnet. Von Langensteinbach bis Ittersbach wurde lediglich eine Omnibuslinie eingerichtet.



1968 wurde übrigens auch die Kleinbahn von Pforzheim nach Ittersbach stillgelegt, diese ehemalige Albtalbahnstrecke war 1931 von der Stadt Pforzheim übernommen worden.

Die 60er Jahre nutzte die AVG hauptsächlich zur Ertüchtigung der Infrastruktur. In Ettlingen-Stadt entstanden neue Mehrzweckbauten zur Wartung der Schienenfahrzeuge der AVG, aber auch der Busse und LKW. Eine Lackierhalle und Abstellhallen für Busse, sowie eine neue Güterhalle wurden errichtet, ebenso eine Reihe von Wartehallen an den Haltestellen.

1967 wurde ein Gleisbildstellwerk in Betrieb genommen, von welchem die Strecken der AVG überwacht werden. Die von der Schmalspurbahn übernommenen engen Kurven wurden aufgeweitet und damit eine höhere Streckengeschwindigkeit ermöglicht.

Der Fahrzeugpark war inzwischen auf 21 Gelenktriebwagen angewachsen und die sechsachsig gelieferten Gelenkwagen waren zu Achtsachsern umgebaut worden. Für den Güterverkehr hatte man eine erste Diesellokomotive beschafft.



Ihre Konzession als Eisenbahn hatte die AVG von der Albtalbahn übernommen und gehört heute zu den Nicht Bundes Eigenen Eisenbahnen (NE). So unterliegt sie auch der Eisenbahn Betriebs Ordnung (EBO) und ihre Fahrzeuge haben damit breitere Radreifen als herkömmliche Straßenbahnwagen, Induktive Zugbeeinflussung, Sicherheitsfahrerschaltung und Pfeife. Bei der Fahrt durch Karlsruhe unterliegt sie dagegen der Betriebsordnung der Straßenbahnen mit Bremslichtern, Blinkern und Klingel (BOStrab).

1970 bis 1979

1970 wurde bei allen Fahrzeugen die induktive Zugsicherung in Betrieb genommen, während die Sicherheitsfahrerschaltung von Anfang an vorhanden war.

Da sich der Busverkehr als unzulänglich herausgestellt hatte, wurde 1975 auch der stillgelegte Abschnitt Langensteinbach – Ittersbach auf Normalspur umgebaut, allerdings mit einer teilweise neuen Trassenführung über Spielberg.

Damit war das gesamte Schmalspurnetz, so wie von der AVG vorgefunden, voll umgestellt.

Mit der Inbetriebnahme des Abschnittes von Langensteinbach nach Ittersbach wurden vier etwas modernere, ebenfalls achtachsige, Gelenktriebwagen beschafft, diesmal aber von der Waggon Union in Berlin. Auch diese waren zugverbandsfähig und mit den vorhandenen Fahrzeugen kuppelbar.



Die Verbindung zwischen Ettlingen-Stadt und Ettlingen-West wurde ebenfalls elektrifiziert und der Personenverkehr mit Triebwagen aufgenommen. Da die DB inzwischen die Rheintalstrecke elektrifiziert hatte, wurde im Bahnhof Ettlingen-West die Fahrleitung von drei Gleisen umschaltbar zwischen Gleich- und Wechselspannung eingerichtet.

Auch in den 70er Jahren wurde weiter die Infrastruktur verbessert. Weichen erhielten Weichenheizung und konnten über die Integrierte Weichensteuerung (IWS) vom Fahrzeug aus gestellt werden. Eine Reihe neuer Haltepunkte verbesserte den Zugang zu den Zügen der AVG. Durch den Bau der Südtangente bedingt, erhielt die AVG auch neue Brücken über den Rangierbahnhof, damit entfiel die von der Schmalspurbahn übrig gebliebene enge Gleisführung.

Herausragendes Ereignis war aber die Inbetriebnahme der Strecke nach Neureut, nordwestlich von Karlsruhe an der DB-Strecke Karlsruhe-Mühlburg – Leopoldshafen – Graben-Neudorf gelegen. Es hatte

schon 1910 einen Straßenbahnanschluss an Karlsruhe gewünscht. Diese Pläne waren weit gediehen, scheiterten aber am 1. Weltkrieg. Nach der Eingemeindung von Neureut nach Karlsruhe wurden diese Pläne aber wieder aktuell.



Die Stadt Karlsruhe eröffnete deshalb am 14.11.1975 als ersten Abschnitt eine neue zweigleisige Straßenbahnstrecke in die Nordweststadt. Von dort sollte die Straßenbahn geradlinig nach Neureut mitten durch ein geplantes Neubaugebiet führen. Als sich dessen Bebauung verzögerte, erinnerte man sich der bereits mitten durch Neureut führenden DB-Strecke, die nur noch von Güterzügen zu den Kasernen in Neureut und zum Forschungszentrum in Leopoldhafen befahren wurde. Man trat an die DB heran, um diese Strecke mit der Straßenbahn benutzen zu können, schließlich fuhren ja auch im Albtal Straßenbahnen und Güterzüge auf einem Gleis.

Für die DB war natürlich erst einmal ein Mischbetrieb zwischen Straßenbahnen und Güterzügen auf einer DB-Strecke undenkbar. Nach intensiven Verhandlungen stimmte sie aber doch zu. So konnte von der Nordweststadt eine neue zweigleisige Strecke bis zur Einmündung in die eingleisige DB-Strecke in Neureut gebaut, am nördlichen Ende von Neureut eine Wendeschleife errichtet und der gesamte Bereich elektrifiziert werden. Die neuen Signale wurden an das Gleisbildstellwerk in Ettlingen angeschlossen. Da die Triebwagen der AVG schon der EBO genügten, wurde die AVG mit der Betriebsführung auf der neuen Strecke betraut.

Am 05.10.1979 ging die Strecke als Linie „A“ von Herrenalb bis nach Neureut in Betrieb. Das Fahrgastaufkommen stieg bedingt durch die nun direkte Erreichbarkeit der Innenstadt von Karlsruhe stark an. Mehrfach musste der Fahrplan verdichtet und die eingleisige Strecke auf zwei Gleise erweitert werden.

Man kann diese Mitbenutzung von Eisenbahnstrecken in der Region durch Straßenbahnen und Führung

der Züge direkt in die Innenstadt von Karlsruhe auch als ersten Meilenstein zum bekannten „Karlsruher Modell“ betrachten.

Ebenfalls 1979 wurde in Bad Herrenalb (seit 1971 Bad) eine in Baden-Baden abgebaute Bahnhofshalle zum Schutz der Fahrgäste errichtet.



1980 bis 1989

Die 1979 eröffnete Strecke nach Neureut war so erfolgreich, dass sie in Etappen, 13.12.1986 bis Leopoldshafen, und am 03.06.1989 bis Hochstetten verlängert werden konnte. Ab 18.12.1989 konnten die Mitarbeiter des Kernforschungszentrums mit der AVG direkt zu ihrer Arbeitsstätte fahren.

Wegen Verbreiterung der Autobahn und Neubau der B3 konnte die AVG-Strecke zwischen Rüppurr und Neuwiesenreben neutrassiert werden.



Der Bahnhof Ettlingen-Stadt wurde modernisiert und über den Bahnsteigen ebenfalls eine Bahnsteighalle aus Teilen der ehemaligen Bahnhofshalle von Baden-Baden errichtet. Auch der Albtalbahnhof erhielt eine Bahnsteighalle, allerdings in moderner Form.



1983 wurde als Nachfolger für die Gelenktriebwagen der erste sechsachsige Stadtbahntriebwagen ausgeliefert. Durch seine größere Breite gegenüber den bisherigen Fahrzeugen, erlaubt er vier bequeme Sitze nebeneinander und durch seine höhere Geschwindigkeit beachtliche Fahrzeitverkürzungen. Während zuerst nur sechsachsige Stadtbahnwagen geliefert wurden setzte man bald auf achtsachsige Fahrzeuge und baute vorhandene Sechssachser in Achtsachser um oder beschaffte gleich achtsachsige Fahrzeuge. Einige Stadtbahnwagen erhielten dabei ein komfortables Mittelteil mit Panoramasscheiben und nur drei Sitzen in einer Reihe für die „Fernstrecken“ der AVG, während die hauptsächlich in der Stadt fahrenden Triebwagen im Mittelteil eine fünfte Türe für schnellen Fahrgastwechsel erhielten. Inzwischen waren nämlich genügend Stadtbahnwagen vorhanden, dass sie auch durch die Verkehrsbetriebe Karlsruhe eingesetzt wurden.



In der Region Karlsruhe gibt es ein recht gut ausgebautes Eisenbahnnetz, aber die Entfernung vom Stadtzentrum bis zum Hauptbahnhof beträgt etwa 2.2 km. Deshalb musste man dort in die Straßenbahn umsteigen, wenn man in die Innenstadt wollte. Dies war unattraktiv, weshalb die Fahrgastzahlen auf der DB zurückgingen.

Eine durch das Bundesministerium für Forschung geförderte Studie ergab, dass man das Straßenbahnnetz in Karlsruhe an einigen Stellen aufwandsarm mit den DB-Gleisen verbinden kann. Dann braucht man nur noch ein geeignetes Straßenbahnfahrzeug, welches auch auf der DB fahren kann. Damit musste es als Zweisystemfahrzeug außer mit 750 Volt Gleichspannung auch mit 15.000 Volt Wechselspannung betrieben werden können.

In einem der neuen Stadtbahntriebwagen wurde provisorisch ein Trafo, Gleichrichter und Glättungsdrossel eingebaut, die Verbindungstrecke zwischen Betriebshof-West der Verkehrsbetriebe Karlsruhe und der DB elektrifiziert und mit einer Systemwechselstelle ausgerüstet. Damit konnte der Versuchstriebwagen am 05.09.1986 den Betriebshof verlassen und in wenigen Wochen etwa 1100 km erfolg-

reich auf der DB zurücklegen.



Geplant war als erstes die Verbindung von Karlsruhe nach Wörth, da hier ein sehr starker Pendlerverkehr nach Karlsruhe herrscht. Dies war aber der DB bei dieser stark befahrenen Strecke zu riskant, weshalb man sich auf die Strecke von Karlsruhe über Grötzingen nach Bretten einigte. Nachdem ein Vertrag dazu abgeschlossen war, an den Kosten mussten sich übrigens erstmals auch die Gebietskörperschaften beteiligen, wurden die ersten zehn Zweisystemtriebwagen bestellt.

1990 bis 1999

Eine Rampe wurde von der Straßenbahnstrecke in der Durlacher Allee zu zwei neuen Bahnsteiggleisen im Bf Durlach mit einer anschließenden Wendeschleife gebaut, allerdings noch mit 750 Volt Gleichspannung elektrifiziert. Damit konnten ab Dezember 1991 schon Einsatzwagen der Straßenbahn Fahrgäste direkt im Bahnhof Durlach zur Weiterfahrt in die Innenstadt abholen.

Von Durlach aus wurde eine zweigleisige Strecke bis Grötzingen neu parallel zur DB-Strecke nach Pforzheim gebaut und dort in die DB-Strecke eingefädelt. Innerhalb der Neubaustrecke ist auch der Systemwechsel zwischen Gleich- und Wechselspannung untergebracht. Von Grötzingen bis Bretten musste die Strecke noch mit 15000 Volt Wechselspannung elektrifiziert und an dieser Strecke, aber auch in Bretten, eine Reihe neuer Haltepunkte errichtet werden. Endpunkt war ein Stumpfgleis an einem neuen Bahnsteig in Bretten-Gölshausen.



Bereits 1991 wurden die ersten Zweisystemstadtbahnwagen geliefert. Da die Strecke nach Bretten noch nicht fertig war, liefen sie ein Jahr im Stadtbahnvorlaufbetrieb, d.h. nur auf DB-Strecken von Karlsruhe Hbf und Pforzheim und hatten damit ihre Kinderkrankheiten bereits überwunden.

Am 25.09.1992 konnte die erste Zweisystemstrecke von Karlsruhe nach Bretten als Linie „B“ eröffnet werden. Alle 10 vorhandenen Zweisystemtriebswagen mussten eingesetzt werden um, denn die

Fahrgastzahlen stiegen schlagartig von 2000 Fahrgästen pro Tag auf über 8000.

Dieser Erfolg gab den Verantwortlichen recht, genannt sei hier Dr. Dieter Ludwig, Geschäftsführer der AVG und VBK und Horst Emmerich von der DB, die das Projekt gegen viele Widerstände, vor allem bei der DB vorangetrieben haben.



Die Zweisystemtechnik mit der Verbindung von Straßen- und Eisenbahnstrecken ist als „Karlsruher Modell“, heute „Tram-Train“, weltweit bekannt geworden.

Was noch fehlte war ein Verkehrsverbund, der mit einer Fahrkarte die Benutzung aller öffentlicher Verkehrsmittel erlaubt. Dieser Verbund, der Karlsruher Verkehrs Verbund (KVV) konnte am 15.11.1993 gegründet werden und übernahm am 28.05.1994 den Öffentlichen Personennahverkehr auf Eisenbahnen, Straßenbahnen und Bussen in der Region Karlsruhe.

Die Linie „A“ wurde zur „S 1/11“ und die Linie „B“ zu „S 4“. Die DB kaufte vier Zweisystemtriebswagen, reihte sie als Reihe 450 in ihren Fahrzeugpark ein und betrieb damit eine „S 7“ Karlsruhe – Durmersheim – Rastatt - Baden-Baden und zeitweilig eine „S 6“ Karlsruhe – Ettlingen-West – Rastatt, sowie „S 8“ Karlsruhe – Wörth. Von Bruchsal nach Bretten für eine Stadtbahnlinie „S 9“

Da die Strecken Bruchsal – Menzingen und Odenheim in den Verbund integriert und auf Stadtbahnbetrieb umgestellt werden sollten, übernahm die AVG diese von der Südwestdeutschen Eisenbahngesellschaft, die an der notwendigen Elektrifizierung kein Interesse hatte. Zuerst als Regionallinien „R 3“ und „R 31“ betrieben, wurden sie elektrifiziert und der Stadtbahnbetrieb am 29.09.1996 bis Menzingen („S 3“) und am 26.09.1998 bis Odenheim („S 31“) aufgenommen. Bis zur Inbetriebnahme der Stadtbahnlinien endete die „S 3“ von Karlsruhe Hbf in Bruchsal.

Am 15. 12. 1996 war bereits eine Rampe zwischen dem Albtalbahnhof und dem Gleisvorfeld des Karlsruher Hbfs in Betrieb gegangen. Dadurch konnte die „S 4“ mit der „S 7“ zur Linie Bretten – Baden-Baden durch die Innenstadt von Karlsruhe verknüpft werden.



1997 ging auch die eigentlich als erste Zweisystemlinie geplante „S 5“ von Karlsruhe nach Würth am 24.09.1997 und bereits am 31.05.1997 von Karlsruhe nach Pforzheim in Betrieb. Für erstere war hinter Knielingen eine Neubaustrecke zur kreuzungsfreien Einfädelung in die DB-Strecke gebaut worden, so wie in Würth hinter dem Bahnhof eine Innenstadtstrecke zum Rathaus.

Im Osten war für eine dichte Zugfolge ein drittes Gleis von Grötzingen parallel zur DB-Strecke nach Pforzheim errichtet worden. Kurz vor Söllingen erlaubt eine Einfädelung in die DB-Strecke die Weiterfahrt nach Pforzheim. 1999 wurde die „S 5“ bis Bietigheim-Bissingen und zum gleichen Termin auch die „S 9“ Bruchsal – Bretten bis Mühlacker verlängert.



Am 01.06.1997 wurde die „S 4“ im nördlichen Teil auf der Kraichgaubahn bis Eppingen verlängert, 1999 im Frühjahr bis Heilbronn Hbf weitergeführt, allerdings infolge Fahrzeugmangels erst ab 26.09.1999 täglich.

2000 bis 2009

Am 21.07.2001 konnte die „S 4“ als Straßenbahn durch die Innenstadt von Heilbronn weitergeführt werden bis zum Endpunkt Heilbronn-Harmonie, am 25.11.2004 bis Heilbronn-Pfuhlpark und ab 10.12.2005 über eine neue Verbindung mit der Hohenlohebahn bei Trappensee kurz vor dem Weinsberger Tunnel bis Öhringen-Cappel verlängert werden.



In Wörth fuhr ab 14.06.2003 die Stadtbahn „S 5“ bis Wörth-Badepark.

Bereits am 15.06.2002 war als spektakulärste Strecke der AVG die Inbetriebnahme des ersten Abschnittes der Stadtbahn „S 4“ auf der Murgtalbahn von Rastatt bis Raumünzach in Betrieb gegangen. Da die AVG diese Strecke ebenso wie vorher schon die Strecke Grötzingen – Bretten – Heilbronn von der DB pachten konnte, war die Ertüchtigung für den Stadtbahnbetrieb relativ reibungslos durchführbar gewesen.

Hier wurde erstmals in Deutschland auf einer Eisenbahnstrecke in den Tunnel eine feste Fahrleitung nach dem System von Furrer&Frey verwendet. Mit dieser und dem Einbau von Y-Schwellen ersparte man sich die kostspielige Absenkung der Tunnelsohle in den auf diesem Abschnitt vorhandenen 7 Tunnel.

Bis Freudenstadt-Stadt konnte man ab 13.12.2003 fahren, der Hbf Freudenstadt wurde am 20.05.2004 erreicht.

Die Speisung der 58 km langen Murgtalbahn erfolgte zuerst nur von Rastatt aus, was vor allem auf den Steilstrecken um Freudenstadt-Stadt Behinderungen brachte. Deshalb verlegte man vom Unterwerk Eutingen im Gäu der DB eine Speiseleitung nach Freudenstadt, nutzte die Masten aber gleich zur Elektrifizierung dieser Strecke und nahm diese am 11.12.2006 in Betrieb.



Nachdem die DB ihre Strecke zwischen Rastatt und Offenburg auf vier Gleise ausgebaut hatte, konnte ab 11.12.2004 die Stadtbahn „S 4“ bis Achern verlängert werden.

Aber auch im Enzkreis wurde die AVG aktiv und eröffnete am 15.12.2002 den Stadtbahnbetrieb auf der Enztalbahn zwischen Pforzheim und Bad Wildbad-Bf, ergänzt am 04.10.2003 durch die Verlängerung bis Bad Wildbad-Kurpark. Auch diese Strecke konnte von der DB gepachtet und dadurch günstig ausgebaut werden.



Auf etwa 600 km in der Region um Karlsruhe ermöglichen heute 60 Stadtbahntriebwagen für Gleichspannung und 121 Zweisystemtriebwagen einen dichten Zugbetrieb. Da die Strecken alle von zentralen Stellwerken aus personalsparend überwacht und die Bahnübergänge technisch gesichert sind, ist ein kostengünstiger Betrieb bis spät in die Nacht hinein möglich, was viel zu den immensen Fahrgastzuwächsen beigetragen hat.

Als nächste Strecke zur Einbindung in das Karlsruher S-Bahn-System steht nun die Elektrifizierung der Strecke Wörth – Germersheim an, die durch einen hohen Pendleranteil nach Karlsruhe einen wirtschaftlichen Betrieb erwarten läßt.

Zu erwähnen ist auch noch, dass die AVG mit den im Lauf der Jahre beschafften 5 Diesellokomotiven auf der Schiene und einer Reihe von Lastkraftwagen auf der Straße auch im Güterverkehr recht erfolgreich tätig ist und natürlich auch mit Omnibuslinien Anschlüsse an den Schienenverkehr herstellt.

Über ein Reisebüro vermarktet die AVG ihre eigenen Fahrzeuge auf der Schiene und Straße, bietet aber auch das gesamte Spektrum eines Reisebüros für Reisen in alle Welt an.