

## **Kleine Anfrage**

**des Abg. Dennis Birnstock FDP/DVP**

**und**

## **Antwort**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Pünktlichkeit und Erreichbarkeit des Fernverkehrs auf der Strecke Stuttgart–Ulm durch die Zubringer MEX 16 und RE 5**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie haben sich die Fahrgastzahlen der Linien MEX 16 sowie RE 5 zwischen Stuttgart und Ulm sowie zwischen Stuttgart und Friedrichshafen (via Ulm) in den letzten fünf Jahren entwickelt? (Bitte aufgeschlüsselt nach Linien und einzelnen Jahren)
2. Wie haben sich die Verspätungen und Zugausfälle auf besagten Strecken in diesem Zeitraum entwickelt?
3. Wie wirken sich diese Verspätungen und Zugausfälle auf die Erreichbarkeit von Anschlussverkehren an den Fernverkehrsknoten Stuttgart und Ulm aus?
4. Wie viele der unter Frage 2 erfragten Zugausfälle sind auf (kurzfristige) Erkrankungen des Personals zurückzuführen?
5. Wie hat sich die Zahl der Lokführer der auf oben genannter Strecke eingesetzten Betreiber im besagten Zeitraum entwickelt?
6. Wie hat sich die Zahl der Fahrdienstleiter auf der Strecke Stuttgart–Ulm im besagten Zeitraum entwickelt?
7. Wie beurteilt sie auf Grundlage der Erkenntnisse zu den in den Fragen 2 und 3 benannten Punkten Zuverlässigkeit und Anslusserreichbarkeit die künftigen Entwicklungsperspektiven der Regionalexpress-Linien zwischen Stuttgart und Ulm?
8. Was unternimmt sie (insbesondere kurzfristig) zur Steigerung der Zuverlässigkeit und Fahrgastzufriedenheit auf den oben benannten Regionalexpresslinien, insbesondere mit Blick auf Reisende aus dem Landkreis Esslingen, die auf zuverlässige Anschlussverbindungen an den Fernverkehrsknoten Stuttgart und Ulm angewiesen sind?

17.7.2025

Birnstock FDP/DVP

Eingegangen: 17.7.2025 / Ausgegeben: 25.8.2025

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet  
abrufbar unter: [www.landtag-bw.de/Dokumente](http://www.landtag-bw.de/Dokumente)*

*Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.*

## Begründung

Die Situation der Pünktlichkeit und damit einhergehend der Erreichbarkeit von Anschlussverkehren auf der Strecke Stuttgart–Ulm ist nach Ansicht des Fragestellers noch immer verbesserungswürdig. Mit dieser Kleinen Anfrage sollen insbesondere kurzfristige Lösungswege zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Anschlüsse von Pendlern aus dem Landkreis Esslingen und weiteren an der Strecke befindlichen Orten aufgezeigt werden.

## Antwort

Mit Schreiben vom 18. August 2025 Nr. VM3-0141.5-34/60/3 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

*1. Wie haben sich die Fahrgastzahlen der Linien MEX 16 sowie RE 5 zwischen Stuttgart und Ulm sowie zwischen Stuttgart und Friedrichshafen (via Ulm) in den letzten fünf Jahren entwickelt? (Bitte aufgeschlüsselt nach Linien und einzelnen Jahren)*

Zu 1.:

Folgende Tabelle zeigt die Entwicklung der Personenkilometer (Pkm) je Tag auf den Linien MEX 16 und RE 5 in den Jahren von 2020 bis 2024. Es werden die Durchschnittswerte eines Schulwerktags (Mo. bis Fr. Schule) dargestellt.

	<b>Pkm je Tag 2020</b>	<b>Pkm je Tag 2021</b>	<b>Pkm je Tag 2022</b>	<b>Pkm je Tag 2023</b>	<b>Pkm je Tag 2024</b>
<b>MEX 16</b>	189.300	232.697	441.271	457.659	549.723
<b>RE 5</b>	639.475	591.061	865.735	858.602	1.095.158

*2. Wie haben sich die Verspätungen und Zugausfälle auf besagten Strecken in diesem Zeitraum entwickelt?*

Zu 2.:

Die ausgefallenen Zugkilometer (Zkm) haben sich auf der Linie MEX 16 (Stuttgart–Ulm), wie in folgender Tabelle dargestellt, entwickelt.

<b>MEX 16</b>	<b>Ausfall-Zkm 2020</b>	<b>Ausfall-Zkm 2021</b>	<b>Ausfall-Zkm 2022</b>	<b>Ausfall-Zkm 2023</b>	<b>Ausfall-Zkm 2024</b>
EVU-bedingt	60.421	11.952	33.725	60.804	94.878
extern verursacht	27.793	22.911	22.144	115.301	116.917
<b>Summe</b>	<b>88.214</b>	<b>34.863</b>	<b>55.869</b>	<b>176.105</b>	<b>211.795</b>

Die Zuverlässigkeitsquote hat sich auf der Linie MEX 16 (Stuttgart–Ulm), wie in folgender Tabelle dargestellt, entwickelt.

<b>MEX 16</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
EVU-bedingt	97,48 %	99,50 %	98,59 %	97,46 %	96,04 %
extern verursacht	98,84 %	99,04 %	99,08 %	95,19 %	95,12 %
<b>Summe</b>	<b>96,32 %</b>	<b>98,54 %</b>	<b>97,67 %</b>	<b>92,65 %</b>	<b>91,16 %</b>

Die ausgefallenen Zugkilometer (Zkm) haben sich auf der Linie RE 5 (Stuttgart–Friedrichshafen), wie in folgender Tabelle dargestellt, entwickelt. Für diese Linie können lediglich Daten ab dem Jahr 2022 ausgewertet werden, da zuvor ein anderes Datenformat verwendet wurde, das keine Vergleichbarkeit der Daten ermöglicht und nicht mit vertretbarem Aufwand angepasst werden kann.

Die Zuverlässigkeitsquote hat sich auf der Linie RE 5 (Stuttgart–Friedrichshafen), wie in folgender Tabelle dargestellt, entwickelt.

RE 5	Quote 2022	Quote 2023	Quote 2024
EVU-bedingt	96,60 %	96,55 %	95,48 %
extern verursacht	96,52 %	87,69 %	91,97 %
<b>Summe</b>	<b>93,12 %</b>	<b>84,24 %</b>	<b>87,45 %</b>

RE 5	Ausfall-Zkm 2022	Ausfall-Zkm 2023	Ausfall-Zkm 2024
EVU-bedingt	43.316	43.929	57.573
extern verursacht	44.260	156.756	102.276
<b>Summe</b>	<b>87.576</b>	<b>200.685</b>	<b>159.850</b>

Die 3:59-min-Pünktlichkeit der Linien RE 5 und MEX 16 auf dem jeweiligen Gesamtstreckenlauf hat sich in den Jahren von 2020 bis 2024, wie in folgender Tabelle dargestellt, entwickelt.

	2020	2021	2022	2023	2024
<b>RE 5</b>	84,70 %	76,73 %	75,11 %	78,12 %	80,29 %
<b>MEX 16</b>	-	82,57 %	71,23 %	77,75 %	79,42 %

Für das Jahr 2020 liegen nur Daten für das Gesamtnetz Netz 1 Los 2, das u. a. die Linie MEX 16 umfasst, vor. Es kann daher kein Vergleichswert angegeben werden.

Zugausfälle werden in der Pünktlichkeitsstatistik nicht berücksichtigt. Ab einer Verspätung von 31 Minuten werden Fahrten als Ausfall gewertet.

3. *Wie wirken sich diese Verspätungen und Zugausfälle auf die Erreichbarkeit von Anschlussverkehren an den Fernverkehrsknoten Stuttgart und Ulm aus?*

Zu 3.:

Die Anslusserreichungsquoten der Linien MEX 16 und RE 5 in den Knotenbahnhöfen Stuttgart und Ulm haben sich seit dem Jahr 2020 wie in den folgenden zwei Tabellen dargestellt entwickelt.

Die Linien sind dabei jeweils als Zubringer bezeichnet, wenn Fahrgäste in Richtung Stuttgart oder Ulm fahren, um dort auf andere Züge umzusteigen. Die Linien fungieren als Abbringer, wenn sie in Stuttgart oder Ulm Fahrgäste aus anderen Zügen aufnehmen.

Zu den Anschlüssen auf oder von Fernverkehrszügen liegen keine Daten vor. Grundsätzlich ist anzunehmen, dass sich Verspätungen und Zugausfälle immer negativ auf die Erreichbarkeit von Anschlussverkehren auswirken.

<b>MEX 16</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
Zubringer in Stuttgart	Keine Daten	91,52 %	89,25 %	91,94 %	92,35 %
Abbringer in Stuttgart	Keine Daten	96,54 %	96,22 %	94,63 %	96,08 %
Zubringer in Ulm	97,39 %	97,02 %	93,55 %	89,66 %	89,64 %
Abbringer in Ulm	99,81 %	99,71 %	99,74 %	99,06 %	98,91 %

<b>RE 5</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
Zubringer in Stuttgart	93,18 %	88,75 %	87,34 %	85,44 %	88,58 %
Abbringer in Stuttgart	96,87 %	96,45 %	94,55 %	87,64 %	92,92 %
Zubringer in Ulm	95,04 %	93,38 %	87,09 %	95,17 %	94,08 %
Abbringer in Ulm	99,67 %	99,07 %	97,74 %	92,90 %	89,01 %

4. *Wie viele der unter Frage 2 erfragten Zugausfälle sind auf (kurzfristige) Erkrankungen des Personals zurückzuführen?*

Zu 4.:

Die ausgefallenen Zugkilometer (Zkm) sowie die Ausfallquote infolge kurzfristiger Ausfälle bei Triebfahrzeugpersonal haben sich auf der Linie MEX 16, wie in folgender Tabelle dargestellt, entwickelt.

<b>MEX 16</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
Ausfall-Zkm	10.336	4.061	9.936	20.751	14.182
Ausfallquote	0,43 %	0,17 %	0,41 %	0,87 %	0,59 %

Auf der Linie RE 5 sind im Jahr 2023 1 706 Zkm bzw. 0,13 % der bestellten Verkehrsleistung aufgrund kurzfristiger Erkrankung des Triebfahrzeugpersonals ausgefallen. Für die Linie RE 5 konnten die Daten nur für das Jahr 2023 ausgewertet werden, da für die anderen Jahre die Ausfallursachen in einem anderen Format vorliegen und mit vertretbarem Aufwand nicht in vergleichbarer Weise ausgewertet werden können.

*5. Wie hat sich die Zahl der Lokführer der auf oben genannter Strecke eingesetzten Betreiber im besagten Zeitraum entwickelt?*

Zu 5.:

In der Konsequenz der Bahnreform im Jahr 1994 wird der Schienenpersonennahverkehr von privatwirtschaftlichen Unternehmen durchgeführt. Diesen obliegt die Personalverantwortung. Das Land hat weder Zugriff auf die Daten noch Zugriff auf die Personalentscheidungen der beauftragten Unternehmen.

Laut den beiden Verkehrsunternehmen Arverio und DB Regio, die die Linien MEX 16 bzw. RE 5 betreiben, wird Triebfahrzeugpersonal nicht streckenbezogen vorgehalten. Das Fahrpersonal wird in der Regel auf mehreren Strecken eingesetzt, um die Flexibilität bei der Einsatzplanung zu erhöhen. Für die Unternehmen ist die Gesamtzahl der verfügbaren Triebfahrzeugführer ausschlaggebend. Diese Daten sind vertraulich und werden in der Regel nicht veröffentlicht. Daher können hier keine genauen Daten genannt werden.

*6. Wie hat sich die Zahl der Fahrdienstleiter auf der Strecke Stuttgart–Ulm im besagten Zeitraum entwickelt?*

Zu 6.:

Laut DB InfraGO gibt es derzeit auf der Strecke keine systematischen Unterbesetzungen oder Personalrisiken in den Stellwerken. Genaue Zahlen stehen dem Land jedoch nicht zur Verfügung.

*7. Wie beurteilt sie auf Grundlage der Erkenntnisse zu den in den Fragen 2 und 3 benannten Punkten Zuverlässigkeit und Anschlussreichbarkeit die künftigen Entwicklungsperspektiven der Regionalexpress-Linien zwischen Stuttgart und Ulm?*

Zu 7.:

Das Land beurteilt die Entwicklungsperspektive der Strecke Stuttgart–Ulm als positiv.

Durch die vollständige Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Stuttgart–Ulm und des neuen Eisenbahnknotens Stuttgart 21 ergeben sich einige Verbesserungen für die Anbindung des Filstals und des Landkreises Göppingen. Der MEX wird in einem „sauberen“ 30-Minuten-Takt zwischen Stuttgart und Geislingen verkehren. In der Hauptverkehrszeit sind vereinzelt zusätzliche Fahrten vorgesehen. Im Regionalverkehr wird die minimale Reisezeit von Göppingen zum neuen Flughafenbahnhof mit einem Umstieg im neuen Tiefbahnhof ca. 45 Minuten betragen. Dies stellt einen Reisezeitvorteil von über 20 Minuten gegenüber der heute schnellsten Verbindung dar. Der Regionalexpress RE 5 wird zukünftig von Karlsruhe über Göppingen bis Ulm verkehren. Grundsätzlich bestehen in Ulm, Stuttgart und Karlsruhe jeweils Fernverkehrsanschlüsse.

Zudem plant DB InfraGO, die Stationen entlang der Filstalstrecke im Rahmen des Hochleistungskorridors 2029 zu sanieren. Der Beginn der Sanierung des Bahnhofs Göppingen ist für das Jahr 2028 geplant. Diese Maßnahme soll unabhängig von der HLK-Sanierung im Frühjahr 2029 abgeschlossen sein. Darüber hinaus steht das Land mit den Landkreisen im Filstal bezüglich der Fahrpläne des SPNV in engem Austausch, sodass diese die Möglichkeit haben, ihre Busverkehre anchlussgerecht zu optimieren.

Hinsichtlich der Anchlussreichbarkeit können aktuell nur Aussagen zum Umstieg auf Züge des Nahverkehrs getroffen werden. Die Fernverkehrsfahrpläne sowohl der DB Fernverkehr AG als auch anderer privater Unternehmen (z. B. Flixtrain, Westbahn etc.) für die Zeit nach der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 sind derzeit noch nicht bekannt. Sofern vom Infrastrukturbetreiber im Tiefbahn-

hof Stuttgart eine stabile Betriebsabwicklung gewährleistet werden kann, ist mit einer verbesserten Anschlussreichbarkeit in den Fernverkehrsknoten Stuttgart und Ulm zu rechnen.

Bezüglich des Nahverkehrs wird zudem auf die Netzgrafik des Zukunftsfahrplans verwiesen, die das zukünftige Fahrplankonzept des SPNV im Filstal mit der Inbetriebnahme Stuttgart 21 darstellt: [https://www.zukunftsfahrplan.de/files/content/downloads/Netzgrafik\\_Etappen\\_Blick\\_in\\_die\\_Werkstatt.pdf](https://www.zukunftsfahrplan.de/files/content/downloads/Netzgrafik_Etappen_Blick_in_die_Werkstatt.pdf).

Zu beachten ist, dass diese Fahrpläne erst nach abgeschlossenem Inbetriebnahmeprozess von Stuttgart 21 (vorgesehen Dezember 2027) gelten werden. Für die Interimszeit der gestaffelten Inbetriebnahme ab Dezember 2026 werden die Fahrpläne noch erstellt.

*8. Was unternimmt sie (insbesondere kurzfristig) zur Steigerung der Zuverlässigkeit und Fahrgastzufriedenheit auf den oben benannten Regionalexpresslinien, insbesondere mit Blick auf Reisende aus dem Landkreis Esslingen, die auf zuverlässige Anschlussverbindungen an den Fernverkehrsknoten Stuttgart und Ulm angewiesen sind?*

Zu 8.:

Die Verlagerung von Fernverkehrszügen auf die Neubaustrecke reduziert Verspätungsübertragungen vom Fernverkehr auf den Nahverkehr. Dies wird sich weiter verbessern, wenn Fernverkehrszüge zwischen Wendlingen und Stuttgart Durchgangsbahnhof direkt anstatt wie bisher über Plochingen geleitet werden.

Die Wendezeiten des MEX 16 in Geislingen wurden verlängert, um eine höhere Betriebsstabilität zu erreichen und anfallende Verspätungen im Laufe des Tages abzubauen. Die neue Fahrlage des RE 5 führt zu weniger Zugfolgeverspätungen auf der Filstalbahn.

Darüber hinaus finanziert das Land im Rahmen des Verkehrsvertrags 2.0 zusätzliche Personale in den Leitstellen der Verkehrsunternehmen ab Januar 2025. Diese sind exklusiv für die Fahrgastinformation und die Anschlusssicherung zuständig. Zudem wird derzeit an einer technischen Lösung für eine automatisierte Sicherung der Anschlüsse innerhalb der geltenden Wartezeitregelungen gearbeitet.

Nähere Erläuterungen zur Entwicklung der Qualität auf der Filstalbahn können den Drucksachen des Landtags 17/8481, 17/7208 und 17/5163 entnommen werden.

In Vertretung

Frieß

Ministerialdirektor