

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Marcus Faber, Frank Sitta, Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/26673 –

Entwicklung des Schienenpersonenverkehrs in Sachsen-Anhalt

Vorbemerkung der Fragesteller

Sachsen-Anhalt gilt weiterhin als ein Pendlerland, da etwa jeder sechste Arbeitnehmer außerhalb des Bundeslandes arbeitet (<https://www.mdr.de/sachsen-anhalt/pendler-land-sachsen-anhalt-statistik-100.html>). Viele Menschen sind deshalb tagtäglich auf Züge angewiesen, um beispielsweise zu ihrem Arbeitsplatz zu gelangen. Auch wenn die Corona-Pandemie die Fahrgastzahlen einbrechen lässt, ist der reibungslose Betrieb des Schienenpersonenverkehrs (SPV) nach Ansicht der Fragesteller von zentraler Bedeutung. Denn Einschränkungen des SPV hätten weitreichende Auswirkungen auf verschiedenste wirtschaftliche und gesellschaftliche Bereiche in Sachsen-Anhalt. Insbesondere verbindet ein gut ausgebautes SPV-Netz die Großstädte mit dem ländlichen Raum, wodurch gesellschaftliche als auch berufliche Mobilität als Grundvoraussetzung für Teilhabe sichergestellt wird. Hierzu sind neben einer leistungsstarken und verlässlichen Bahninfrastruktur auch effiziente Planung und Durchführung notwendig. Ein starker SPV bildet somit eine wichtige Voraussetzung für die Wirtschaft, deren Wettbewerbsfähigkeit und die sich daraus ergebenden Konsequenzen für Wohlstand und Arbeitsplätze.

Die Fraktionen der CDU, CSU und SPD haben in ihrem Koalitionsvertrag für die 19. Legislaturperiode „Ein neuer Aufbruch für Europa. Eine neue Dynamik für Deutschland. Ein neuer Zusammenhalt für unser Land“ vereinbart, dass der Schienenverkehr besonders gefördert werden soll. Damit steht die Bundesregierung unter der Maßgabe, diese Vereinbarung umzusetzen und die Schiene zu stärken.

1. Welche sind die 20 größten Bahnhöfe in Sachsen-Anhalt, gemessen an der Zahl der durchschnittlichen täglichen Ein- und Ausstiege sowie Personenzüge, und wie haben sich die Ein- und Ausstiegszahlen in den vergangenen zehn Jahren entwickelt (bitte in Jahresscheiben aufschlüsseln)?

Für die Bahnhöfe nebst Ein- und Ausstiegszahlen wird auf die Anlage verwiesen.

2. Welche Prognose gibt es für die Entwicklung der durchschnittlichen Ein- und Ausstiege sowie der Personenzüge an den 20 größten Bahnhöfen in Sachsen-Anhalt sowie in Sachsen-Anhalt insgesamt für die kommenden fünf Jahre?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) liegt keine Prognose für den kommenden Fünfjahreszeitraum vor. Langfristig rechnet die DB AG mit mehr Reisenden.

3. Was waren die Durchfahrtszahlen für die Schienenfernverkehrsstrecken in Sachsen-Anhalt für die vergangenen zehn Jahre (bitte in Jahresscheiben aufschlüsseln)?

Nach Auskunft der DB AG sind Fernverkehrszüge erfasst, die in dem betreffenden Jahr über die in Sachsen-Anhalt liegenden Strecken durchgefahren sind.

Kalenderjahr	Anzahl Züge Schienenpersonenfernverkehr
2011	75.308
2012	76.501
2013	70.719
2014	75.622
2015	73.693
2016	76.395
2017	79.396
2018	75.264
2019	76.946
2020	74.691

Quelle: LeiPro-A Südost

4. Wie hat sich die Zahl der Fernverkehrsverbindungen aus und durch Sachsen-Anhalt in den vergangenen 20 Jahren entwickelt (bitte in Jahresscheiben aufschlüsseln)?
6. Wie hat sich die Zahl der Fernverkehrsverbindungen von und nach den zwanzig größten Bahnhöfen in Sachsen-Anhalt in den vergangenen 20 Jahren entwickelt (bitte in Jahresscheiben aufschlüsseln)?

Die Fragen 4 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG gibt es in Sachsen-Anhalt neun Bahnhöfe, an denen Züge der DB Fernverkehr AG halten. Diese Bahnhöfe gehören zu den 20 größten Bahnhöfen des Landes. Die entsprechenden Daten liegen bei der DB Fernverkehr AG ab 2003 vor.

Jahr	Summe der durchschnittlichen täglichen Zugfahrten
2003	238
2004	241
2005	231
2006	225
2007	229
2008	223
2009	224

Jahr	Summe der durchschnittlichen täglichen Zugfahrten
2010	230
2011	231
2012	233
2013	237
2014	228
2015	225
2016	178
2017	208
2018	197
2019	219
2020	220

Quelle: DB AG

5. Wie haben sich die Fahrgastzahlen auf den Fernverkehrsverbindungen aus und durch Sachsen-Anhalt in den vergangenen 20 Jahren entwickelt (bitte in Jahresscheiben aufschlüsseln)?
7. Wie hat sich die Fahrgastzahl im Schienenfernverkehr von und nach den zwanzig größten Bahnhöfen in Sachsen-Anhalt in den vergangenen 20 Jahren entwickelt (bitte in Jahresscheiben aufschlüsseln)?

Die Fragen 5 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei den erfragten Informationen handelt es sich um sensible Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse. Eine Offenlegung der erbetenen regionsspezifischen Fahrgastzahlen würde das wirtschaftliche Handeln der DB AG deutlich beeinträchtigen und könnte erhebliche Wettbewerbsnachteile nach sich ziehen. Eine Kenntnis der regionsspezifischen Fahrgastzahlen würde es konkurrierenden Anbietern von Mobilität ermöglichen, ihr Verhalten entsprechend zu Lasten der DB AG auszurichten.

Die DB Fernverkehr AG steht bereits in intensivem intermodalem und intramodalem Wettbewerb und erwartet in den kommenden Jahren einen weiter zunehmenden Wettbewerb.

Spezifische Fahrgastzahlen sind wertvoll, um die eigene Angebots- und Preisgestaltung so zu konzipieren. Sämtliche aktuellen und auch potenziellen künftigen Wettbewerber wären in der Lage, diese Informationen zur Planung ihrer eigenen Angebote und ihrer Preisstruktur zu nutzen. Es besteht nicht nur das theoretische, sondern auch das praktische Risiko von Kundenverlusten für die DB AG, sowohl an die aktuellen Wettbewerber als auch an solche, für die es durch die Kenntnis von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen der DB AG attraktiver wäre, in den Markt einzutreten. Die DB AG hätte die o. g. Möglichkeiten hingegen nicht, da gleichartige Informationen ihrer Wettbewerber nicht öffentlich zugänglich sind. Eine einseitige Veröffentlichung von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen nur eines Marktteilnehmers könnte daher die DB AG im Wettbewerb benachteiligen.

Unter Abwägung zwischen dem parlamentarischen Auskunftsanspruch einerseits und dem Schutz von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen unter Berücksichtigung möglicher nachteiliger Wirkungen für die betroffenen privaten Unternehmen andererseits, hat die Bundesregierung die erbetenen Informationen als Verschlusssache „VS – Vertraulich“ eingestuft und der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages übermittelt. Die Antwort der Bundesregierung ist

in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort nach Maßgabe der Geheimschutzordnung des Deutschen Bundestages eingesehen werden.

8. Welche Maßnahmen wurden in den vergangenen zehn Jahren unternommen, um die 20 größten Bahnhöfe in Sachsen-Anhalt als Schienenfernverkehrsstandorte zu stärken?

Nach Auskunft der DB AG wurde mit der Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke VDE 8 insbesondere der Fernverkehrsstandort Halle (Saale) und Sachsen-Anhalt mit schnellen und häufigen Direktverbindungen gestärkt, z. B. nach Berlin (ca. 1 ¼ h), Frankfurt (ca. 2 ¾ h) und München (ca. 3 h). Zudem hat die DB AG in den vergangenen fünf Jahren über 800 Mio. Euro in den Ausbau und die Modernisierung des inneren Knoten Halle und der Zugbildungsanlage investiert, um diesen als Eisenbahnknoten für die Region zu ertüchtigen. Der Investitionsanteil in den Bahnhof Halle selbst (Station) beträgt dabei ca. 100 Mio. Euro. Darüber hinaus wurde bzw. wird die Infrastruktur der Bahnhöfe Köthen, Magdeburg, Lutherstadt Wittenberg und Stendal saniert, um deren Kapazität und Qualität zu erhöhen.

9. Wie hat sich jeweils die Pünktlichkeit im Schienennah- und Fernverkehr in Sachsen-Anhalt in den vergangenen zehn Jahren entwickelt (bitte in Jahresscheiben aufschlüsseln)?
10. Wie viele Fälle von Verspätungen und Zugausfällen gab es in den vergangenen zehn Jahren in Sachsen-Anhalt (bitte nach Typ, betroffener Strecke und Datum aufschlüsseln)?
- Was sind die Ursachen für Verspätungen und Zugausfälle gewesen (bitte in absoluten Zahlen und Prozent aufschlüsseln)?
 - Wurden Haltestellen in den vergangenen fünf Jahren unplanmäßig ausgelassen, und wenn ja, warum (bitte nach Zug, Haltestelle und Datum aufschlüsseln)?
 - Welche Maßnahmen wurden bisher unternommen, um Verspätungen und Zugausfälle in Sachsen-Anhalt zu reduzieren bzw. zu verhindern (bitte nach Maßnahmen nebst Erläuterungen aufschlüsseln)?

Die Fragen 9 und 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG konnte die Pünktlichkeit in Sachsen-Anhalt im Nahverkehr der DB Regio AG von 2010 – 2020 um insgesamt 6,6 Prozentpunkte gesteigert werden.

Jahr	Pünktlichkeitsniveau DB Regio AG in Prozent
2010	89,7
2011	92,4
2012	92,7
2013	91,7
2014	94,6
2015	90,5
2016	92,0
2017	93,2
2018	94,4

Jahr	Pünktlichkeitsniveau DB Regio AG in Prozent
2019	95,3
2020	96,3

Quelle: DB AG

Die Pünktlichkeitsquote im Fernverkehr der DB AG konnte von 2015 bis 2020 um insgesamt 7,7 Prozentpunkte gesteigert werden und lag in jedem dieser Jahre über der Gesamtpünktlichkeit in Deutschland. Verspätungen mit geographischem Bezug werden erst seit dem Jahr 2015 erfasst.

Jahr	Pünktlichkeit Fernverkehr in Prozent
2015	79,7
2016	82,4
2017	83,8
2018	83,1
2019	85,3
2020	87,4

Quelle: DB AG

Der Anteil an durch Zugausfälle der DB Regio AG nicht bedienten Halten der hauptsächlich betroffenen Haltestellen ist nach Auskunft der DB AG wie folgt:

Jahr	Anteil Zugausfälle DB Regio AG in Prozent
2010	4,1
2011	2,9
2012	2,8
2013	3,6
2014	3,3
2015	8,5
2016	3,8
2017	5,3
2018	8,5
2019	4,7
2020	8,1

Quelle: DB AG

Im Zeitraum 2010 bis 2020 gab es rund sieben Prozent verspätete Fahrten der DB Regio AG. Als Hauptverspätungs- und Ausfallursachen sind u. a. Baustellen (ca. 62,8 Prozent), Streik (ca. 7,3 Prozent) und Naturereignisse (ca. 2,7 Prozent) zu nennen.

Die Fahrten mit Haltausfällen lassen sich aus den Daten der DB Regio AG nur ab 2018 generieren. In diesem Zeitraum gab es 137 Fahrten mit Haltausfällen. Gründe für operative Haltausfälle sind i.d.R. behördliche Anordnungen nach Vandalismus an Fahrkartensautomaten (Sprengungen), Weichenstörungen, Personen im Gleis, witterungsbedingte Störungen an lokaler Infrastruktur.

Die Zahl der Ausfälle im Fernverkehr in Sachsen-Anhalt ist seit Mai 2018 insgesamt stabil. Vermehrte Ausfälle gab es zeitweise im Sommer 2018 durch Sturmtief Nadine sowie im Frühjahr 2020 aufgrund von Sturmtief Sabine und der Corona-Pandemie.

Unterschieden werden muss zwischen Ausfällen (kompletter Laufweg des Zuges fällt aus) und Teilausfällen (ein Teil des Laufwegs oder einzelne Halte des Zuges fallen aus). Berücksichtigt sind in der untenstehenden Tabelle diejenigen

Teilausfälle, von denen auch mindestens ein Halt in Sachsen-Anhalt betroffen war. Für die Zeit vor Mai 2018 liegen der DB Fernverkehr AG keine vergleichbaren Daten vor.

Monat/Jahr	Anteil Ausfälle an Gesamtanzahl Fernverkehrszüge mit Halt in Sachsen-Anhalt	Anteil Teilausfälle an Gesamtanzahl Fernverkehrszüge mit Halt in Sachsen-Anhalt
5/2018	0,3	0,5
6/2018	0,3	0,4
7/2018	0,4	0,6
8/2018	1,0	1,2
9/2018	0,2	0,5
10/2018	0,8	0,7
11/2018	0,9	0,9
12/2018	1,1	0,6
1/2019	0,8	1,0
2/2019	0,5	0,6
3/2019	0,4	0,5
4/2019	0,2	0,5
5/2019	0,3	0,4
6/2019	1,1	0,8
7/2019	0,6	0,6
8/2019	0,5	0,2
9/2019	0,3	0,7
10/2019	0,2	0,5
11/2019	0,5	0,5
12/2019	0,5	0,3
1/2020	0,6	0,5
2/2020	3,1	1,1
3/2020	3,2	0,5
4/2020	0,3	0,2
5/2020	0,2	0,4
6/2020	0,4	0,4
7/2020	0,3	0,4
8/2020	0,7	0,5
9/2020	0,4	0,4
10/2020	0,3	0,6
11/2020	0,1	0,6
12/2020	0,6	0,4

Quelle: DB AG

Die folgenden Tabellen zeigen für die DB Fernverkehr AG die Ursachen für Zugausfälle in Sachsen-Anhalt seit Mai 2018 sowie für verspätete Halte in Sachsen-Anhalt seit Januar 2015. Zu unterscheiden sind technische Ursachen an Fahrzeugen, betriebliche Ursachen der EVU, Infrastruktur-Ursachen (z. B. Baustellen oder Langsamfahrstellen), sekundäre Ursachen (z. B. Zugfolgekonflikte durch Verspätungen anderer Züge) und externe Ursachen (z. B. Witterung, Personunfälle oder Fremdeinwirkung).

Zugausfälle (05/2018-01/2021)	Fahrzeug-Ursache	Externe Ursache	EVU-Ursache	Infrastruktur-Ursache
Absolut	513	322	70	24
Anteil an allen Fahrten in Prozent	0,4	0,2	0,0	0,0

Verspätete Halte (01/2015-01/2021)	Infrastruktur- Ursache	Sekundäre Ursache	Fahrzeug- Ursache	Externe Ursache	EVU- Ursache
Absolut	18.279	17.545	15.767	10.943	9.574
Anteil an allen Halten in Prozent	4,1	4,0	3,6	2,5	2,2

Quelle: DB AG

Sachsen-Anhalt hat für den Personenfernverkehr die Schnellfahrstrecke VDE 8 und den Systemhalt Halle (Saale). Eine Steigerung der Pünktlichkeit und der Betriebsqualität in Sachsen-Anhalt konnte nach Auskunft der DB AG u. a. durch den Einsatz neuer Intercity 2-Fahrzeuge auf den Linien Dresden – Magdeburg – Köln und Norddeich-Mole – Magdeburg – Leipzig erzielt werden. Zudem ermöglicht Leipzig als Standortwahl des Leitwerks dieser Flotte kurzfristig ein schnelles und konzentriertes Nachhalten bei Störungen vor Ort. Optimierungsmaßnahmen fanden nach Auskunft der DB AG zudem durch intelligente Fahrplanmaßnahmen statt. So wurde in Hannover für Verkehre in Richtung Sachsen-Anhalt die Pünktlichkeit und die betriebliche Präzision unterstützt. Zudem gab es in den letzten Jahren wesentliche infrastrukturelle Verbesserungen durch die Inbetriebnahme des elektronischen Stellwerks Halle (Saale) Hbf und die Erneuerung des elektronischen Stellwerks Köthen. Durch die höhere Ein- und Ausfahrgeschwindigkeiten in Halle (Saale) Hbf möglich sind, die die Betriebsqualität im gesamten Knoten erhöhen.

Wesentliche Projekte/Programme zur Pünktlichkeitsverbesserung bei DB Regio AG waren:

- 2011: regionales Projekt Impakt.Südost mit Teilprojekt Pünktlichkeitsstabilisierung. U.a. Analyse Streckenbelegungen bei Baumaßnahmen, z. B. im Bereich Wolmirstedt-Magdeburg;
- 2012-13: ZukunftBahn Regio – Programm mit regionalem Projekt zur Pünktlichkeitsstabilisierung. U.a. Einführung von sog. Pünktlichkeitsparten;
- 2013/14: Inbetriebnahme Mitteldeutsches S-Bahn Netz mit Fokus auf Stabilisierung Betrieb mit Ausstrahleffekten aus dem Betrieb im City-Tunnel Leipzig auf Sachsen-Anhalt;
- Seit 2015 regelmäßiger Austausch zur Pünktlichkeitsverbesserung mit der DB Netz AG;
- 2016-2018: Projekt Pünktlichkeitsverbesserung im Netz Mitteldeutsches S-Bahn-Netz Teil II von DB Regio AG, DB Netz AG und Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA) zur Analyse von Schwachstellen und Anpassung der Planung;
- Seit 2019: Regelmäßige Pünktlichkeitsworkshops zur Pünktlichkeitsverbesserung Elektronetz Nord. Fokuslinie dabei RB 40 Braunschweig-Magdeburg-Burg) von DB Regio AG, DB Netz AG und Aufgabenträgern (NASA, Regionalverband Großraum Braunschweig);
- Seit 2020: Untersuchung Pünktlichkeitsauswirkung durch Corona-bedingte Reduzierungen der Verkehre.

Anlage

Jahr	Bahnhof	Reisende pro Tag [in Tsd.]	Zughalte pro Jahr [in Tsd.]
2010	Halle (Saale) Hbf	27	120
2011	Halle (Saale) Hbf	27	120
2012	Halle (Saale) Hbf	28	120
2013	Halle (Saale) Hbf	27	120
2014	Halle (Saale) Hbf	28	120
2015	Halle (Saale) Hbf	30	110
2016	Halle (Saale) Hbf	36	110
2017	Halle (Saale) Hbf	35	90
2018	Halle (Saale) Hbf	36	110
2019	Halle (Saale) Hbf	37	110
2010	Magdeburg	22	100
2011	Magdeburg	22	100
2012	Magdeburg	21	100
2013	Magdeburg	23	100
2014	Magdeburg	23	100
2015	Magdeburg	25	100
2016	Magdeburg	26	100
2017	Magdeburg	30	100
2018	Magdeburg	32	100
2019	Magdeburg	32	100
2010	Dessau	5	33
2011	Dessau	5	40
2012	Dessau	5	40
2013	Dessau	7	40
2014	Dessau	6	40
2015	Dessau	7	40
2016	Dessau	7	40
2017	Dessau	7	41
2018	Dessau	7	40
2019	Dessau	6	50
2010	Stendal	5	50
2011	Stendal	5	50
2012	Stendal	6	50
2013	Stendal	6	50
2014	Stendal	6	50
2015	Stendal	6	50
2016	Stendal	6	50
2017	Stendal	6	50
2018	Stendal	6	50
2019	Stendal	6	50
2010	Bitterfeld	5	40
2011	Bitterfeld	5	50
2012	Bitterfeld	4	50
2013	Bitterfeld	4	50
2014	Bitterfeld	5	50

Anlage

Jahr	Bahnhof	Reisende pro Tag [in Tsd.]	Zughalte pro Jahr [in Tsd.]
2015	Bitterfeld	5	50
2016	Bitterfeld	6	50
2017	Bitterfeld	6	50
2018	Bitterfeld	5	52
2019	Bitterfeld	6	62
2010	Naumburg (Saale) Hbf	4	46
2011	Naumburg (Saale) Hbf	5	44
2012	Naumburg (Saale) Hbf	5	43
2013	Naumburg (Saale) Hbf	5	46
2014	Naumburg (Saale) Hbf	5	46
2015	Naumburg (Saale) Hbf	5	47
2016	Naumburg (Saale) Hbf	3	55
2017	Naumburg (Saale) Hbf	3	57
2018	Naumburg (Saale) Hbf	4	47
2019	Naumburg (Saale) Hbf	5	60
2010	Lutherstadt Wittenberg Hbf	3	37
2011	Lutherstadt Wittenberg Hbf	3	37
2012	Lutherstadt Wittenberg Hbf	4	38
2013	Lutherstadt Wittenberg Hbf	3	37
2014	Lutherstadt Wittenberg Hbf	4	38
2015	Lutherstadt Wittenberg Hbf	3	36
2016	Lutherstadt Wittenberg Hbf	4	38
2017	Lutherstadt Wittenberg Hbf	4	38
2018	Lutherstadt Wittenberg Hbf	4	35
2019	Lutherstadt Wittenberg Hbf	5	36
2010	Halberstadt	3	37
2011	Halberstadt	3	37
2012	Halberstadt	3	37
2013	Halberstadt	3	35
2014	Halberstadt	3	35
2015	Halberstadt	3	35
2016	Halberstadt	2	35
2017	Halberstadt	4	35
2018	Halberstadt	4	34
2019	Halberstadt	3	35
2010	Merseburg	3	29
2011	Merseburg	3	28
2012	Merseburg	2	28
2013	Merseburg	2	28
2014	Merseburg	3	28
2015	Merseburg	3	24
2016	Merseburg	3	30
2017	Merseburg	2	28
2018	Merseburg	2	30

Anlage

Jahr	Bahnhof	Reisende pro Tag [in Tsd.]	Zughalte pro Jahr [in Tsd.]
2019	Merseburg	3	33
2010	Magdeburg- Neustadt	2	90
2011	Magdeburg- Neustadt	2	90
2012	Magdeburg- Neustadt	2	82
2013	Magdeburg- Neustadt	2	82
2014	Magdeburg- Neustadt	3	85
2015	Magdeburg- Neustadt	3	85
2016	Magdeburg- Neustadt	3	87
2017	Magdeburg- Neustadt	3	88
2018	Magdeburg- Neustadt	3	80
2019	Magdeburg- Neustadt	3	79
2010	Weißenfels	3	34
2011	Weißenfels	3	32
2012	Weißenfels	3	32
2013	Weißenfels	3	32
2014	Weißenfels	3	32
2015	Weißenfels	3	32
2016	Weißenfels	3	43
2017	Weißenfels	3	41
2018	Weißenfels	2	40
2019	Weißenfels	3	53
2010	Schönebeck (Elbe)	2	54
2011	Schönebeck (Elbe)	2	54
2012	Schönebeck (Elbe)	2	55
2013	Schönebeck (Elbe)	3	52
2014	Schönebeck (Elbe)	3	58
2015	Schönebeck (Elbe)	3	58
2016	Schönebeck (Elbe)	2	58
2017	Schönebeck (Elbe)	3	57
2018	Schönebeck (Elbe)	3	57
2019	Schönebeck (Elbe)	3	58
2010	Köthen	3	34
2011	Köthen	3	34
2012	Köthen	3	34
2013	Köthen	3	32
2014	Köthen	3	32
2015	Köthen	3	32
2016	Köthen	2	32
2017	Köthen	3	37
2018	Köthen	3	30
2019	Köthen	2	20
2010	Burg b Magdeburg	1	21
2011	Burg b Magdeburg	1	21
2012	Burg b Magdeburg	1	21
2013	Burg b Magdeburg	2	21

Anlage

Jahr	Bahnhof	Reisende pro Tag [in Tsd.]	Zughalte pro Jahr [in Tsd.]
2014	Burg b Magdeburg	2	21
2015	Burg b Magdeburg	2	22
2016	Burg b Magdeburg	2	22
2017	Burg b Magdeburg	2	22
2018	Burg b Magdeburg	2	22
2019	Burg b Magdeburg	2	20
2010	Ascherleben	2	25
2011	Ascherleben	2	25
2012	Ascherleben	2	22
2013	Ascherleben	2	23
2014	Ascherleben	2	23
2015	Ascherleben	2	23
2016	Ascherleben	2	24
2017	Ascherleben	2	48
2018	Ascherleben	2	25
2019	Ascherleben	2	23
2010	Magdeburg Buckau	1	48
2011	Magdeburg Buckau	1	49
2012	Magdeburg Buckau	1	49
2013	Magdeburg Buckau	1	49
2014	Magdeburg Buckau	1	49
2015	Magdeburg Buckau	1	49
2016	Magdeburg Buckau	1	62
2017	Magdeburg Buckau	1	61
2018	Magdeburg Buckau	2	61
2019	Magdeburg Buckau	2	69
2010	Sangerhausen	1	27
2011	Sangerhausen	1	27
2012	Sangerhausen	2	26
2013	Sangerhausen	2	27
2014	Sangerhausen	1	27
2015	Sangerhausen	1	26
2016	Sangerhausen	1	26
2017	Sangerhausen	1	26
2018	Sangerhausen	2	26
2019	Sangerhausen	2	25
2010	Wolfen	1	20
2011	Wolfen	1	21
2012	Wolfen	1	21
2013	Wolfen	1	21
2014	Wolfen	1	21
2015	Wolfen	1	21
2016	Wolfen	1	22
2017	Wolfen	1	22
2018	Wolfen	1	25

Anlage

Jahr	Bahnhof	Reisende pro Tag [in Tsd.]	Zughalte pro Jahr [in Tsd.]
2019	Wolfen	1	23
2010	Wolmirstedt	2	30
2011	Wolmirstedt	1	30
2012	Wolmirstedt	1	29
2013	Wolmirstedt	1	30
2014	Wolmirstedt	1	31
2015	Wolmirstedt	1	31
2016	Wolmirstedt	1	32
2017	Wolmirstedt	1	31
2018	Wolmirstedt	1	32
2019	Wolmirstedt	1	30
2010	Bernburg	1	20
2011	Bernburg	1	20
2012	Bernburg	1	20
2013	Bernburg	1	21
2014	Bernburg	1	21
2015	Bernburg	1	21
2016	Bernburg	1	22
2017	Bernburg	1	22
2018	Bernburg	1	21
2019	Bernburg	1	16

Quelle: DB AG