

# ÖPNV in Brandenburg 2025

## Statusbericht – Kurzfassung einer Studie für den VDV-Ost

Der ÖPNV im Land Brandenburg steht vor eminenten Herausforderungen. Einerseits bestehen ambitionierte Ziele des Landes und des Bundes im Rahmen der Klimapolitik, die sich auch auf den Mobilitätssektor auswirken. Dies findet insbesondere seinen Niederschlag im Saubere Fahrzeuge Beschaffungsgesetz des Bundes und im Mobilitätsgesetz des Landes Brandenburg. Aus diesen und weiteren gesetzlichen Auflagen erwachsen gewaltige – auch finanzielle – Aufgaben für die kommunalen Aufgabenträger und die lokalen Verkehrsunternehmen. Durch massive Kostensteigerungen im Personal-, Energie- und Sachkostenbereich sowie stagnierende Fördermittel des Landes und des Bundes ist die kommunale Seite gleichzeitig kaum in der Lage, diese Herausforderungen zu meistern. Der VDV-Ost hat daher einen Statusbericht erarbeitet, der alle wichtigen Kennzahlen in einer aktualisierten Fassung komprimiert und gleichzeitig programmatische Ansätze für einen ÖPNV formuliert, der zu einer echten Verkehrswende beitragen kann. Dabei verwendet dieser Statusbericht zum Teil Daten, Fakten und Ausarbeitungen der letzten Jahre und fügt sie zu einem Gesamtbild zusammen.

### Kernaussagen:

1. Brandenburg als Flächenland wird nur dann „Verkehrswendefähig“, wenn der ÖPNV in die Lage versetzt wird, 24/7 ein attraktives Angebot zu leisten. Dafür müssen nicht nur städtische Verkehre und SPNV-Angebote optimiert werden, sondern es bedarf eines hierarchisierten Angebots in allen Landesteilen. Dabei spielen vertaktete Buslinien eine große Rolle. Ergänzt werden diese Linien durch breit verfügbare On-Demand Verkehre.
2. Verkehrswende heißt für uns, den kommunalen ÖPNV dahingehend zu optimieren, dass eine Verdopplung der Fahrgastzahlen möglich wird. Mit dem Konzept *Faktor 2* wurde für die Städte und Landkreise des Landes Brandenburg eine planerische Grundlage für diese Verdopplung geschaffen und der Finanzbedarf konkret berechnet. Rund 140 Mio. € p.a. (Preisstand 2019) wären für die Realisierung von *Faktor 2* erforderlich. Diese Summe müssten Land und kommunale Aufgabenträger gemeinsam aufbringen.
3. Nur wenn die konzeptionellen Ansätze eines hierarchisierten und zum Teil hoch vertakteten ÖPNV zusammen mit den

Maßgaben von *Faktor 2* im Kern umgesetzt werden, ist es realistisch, dass die Ziele des Brandenburger Mobilitätsgesetzes erreicht werden können.

4. Die schrittweise Umstellung der Busflotten auf saubere bzw. emissionsfreie Fahrzeuge – gesetzlich vorgeschrieben durch europäisches und Bundesrecht – ist nur mit massiver Förderung durch Bund und Land möglich. Für das Land Brandenburg wurde ermittelt, dass bis 2030 für die Infrastruktur rund 430 Mio. € an Fördermitteln erforderlich sind. Für Fahrzeugförderung kommen im gleichen Zeitraum noch einmal 120 Mio. € hinzu. Gegenwärtig fördert der Bund überhaupt nicht mehr und das Land hat einen niedrigen 2-stelligen Millionenbetrag in einem Förderprogramm zur Verfügung.
5. Zusätzlich zu den Anforderungen aus Antriebswende und Verkehrswende wächst die Kostenbelastung für die Verkehrsunternehmen durch Energiekosten, Personalkosten und weitere Sachkosten. Offen ist zudem die Ausfinanzierung der gesetzlich vorgeschriebenen Barrierefreiheit im ÖPNV.
6. Infrastruktur und Fahrzeugflotten der kommunalen Verkehrsunternehmen müssen an die kommenden Herausforderungen angepasst werden. Aktuell sind die meisten Betriebshöfe am Ende ihres Lebenszyklus. Sanierung und Umbau im Hinblick auf neue E-Busse sind erforderlich. Die Fahrzeugflotten im Busbereich sind noch immer stark „Diesel-lastig“. Das Alter der Busflotten ist mit durchschnittlich 7 Jahren noch nicht besorgniserregend. Für die Straßenbahnen trifft diese Einschätzung nicht zu. Das Durchschnittsalter betrug im Jahr 2024 rund 30 Jahre. Betriebswirtschaftlich sinnvoll wäre ein Durchschnittsalter von ca. 15 Jahren. Einige Neubeschaffungen sind zuletzt nach der Datenerfassung für diese Studie in Betrieb genommen worden. Das Land hat seine Förderung allerdings inzwischen eingestellt.

**Die Ziele der Verkehrspolitik werden nur erreichbar sein, wenn realistische Maßnahmen ergriffen werden und adäquate Förderprogramme für Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen damit in Einklang gebracht werden.**