

ÖPNV in Sachsen - Anhalt 2025

Statusbericht – Kurzfassung einer Studie für den VDV-Ost

Der ÖPNV in Sachsen-Anhalt 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 u.a. seinen Niederschlag in den Klimazielen und im Saubere Fahrzeuge Beschaffungsgesetz des Bundes. Aus diesem 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. Sachsen-Anhalt 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 konsequent 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 Sachsen-Anhalt eine planerische Grundlage für diese Verdopplung geschaffen und der Finanzbedarf konkret berechnet. Rund 80 Mio. € p.a. (Preisstand 2019 – ohne Halle/Saale) wären für die Realisierung von Faktor 2 erforderlich. Diese Summe müssten Land und kommunalen Aufgabenträger gemeinsam aufbringen. Bei aktuellen Gesamtkosten von rund 430 Mio. Euro für den kommunalen ÖPNV (VDV-Ost Studie von 2023) bedeutet dies eine Steigerung um ca. 20 % (zzgl. Halle Saale).
3. 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 Sachsen-Anhalt ist davon auszugehen, dass ein mittlerer dreistelliger Millionenbetrag für die Anpassung der notwendigen Infrastruktur bei den Unternehmen erforderlich sein wird (Ladeinfrastruktur und Betriebshöfe). Hinzu kommen allein für die Fahrzeugflotten der VDV-Unternehmen in Sachsen-Anhalt jährliche Mehrkosten von rund 3,5 Mio. € zur Erfüllung der aktuell vorgeschriebenen Quoten (Eigene Erhebung 2021). Gegenwärtig fördert der Bund überhaupt nicht mehr und das Land hat erwägt einen Einstieg in die Förderung der Infrastruktur.
4. 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.
5. 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 ohnehin erforderlich (s. 3.). Erste Erfahrungen mit E-Bussen werden z.Zt. in Halle/Saale (HAVAG) gemacht.
6. Das Alter der Busflotten ist mit durchschnittlich 7 Jahren noch nicht besorgniserregend. Bei den Straßenbahnen beträgt das Durchschnittsalter im Jahr 2023 rund 22 Jahre. Betriebswirtschaftlich sinnvoll wäre ein Durchschnittsalter von ca. 15-17 Jahren. Einige Neubeschaffungen stehen aktuell bevor und werden sich positiv auf die Altersstruktur auswirken.

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.