

Entwicklung des ÖPNV in Sachsen-Anhalt

Der öffentliche Nahverkehr wurde vielerorts über Jahre kaputtgespart und steckt heute in einer strukturellen Krise. Dabei ist für das Erreichen der Klimaschutzziele eine massive Ausbauoffensive mit dichteren Takten, besseren Verbindungen und verlässlichen Angeboten - gerade auch im ländlichen Raum - notwendig. Stattdessen mehren sich aus Fachkreisen die Warnungen, dass vielerorts bereits der Erhalt des bestehenden Angebots kaum noch gesichert ist und weitere Kürzungen drohen.

Vor diesem Hintergrund hat die Deutsche Umwelthilfe (DUH) exemplarisch untersucht, wie sich das ÖPNV-Angebot in Sachsen-Anhalt seit 2019 entwickelt hat. Im Juni 2026 wurde eine Abfrage nach dem Umweltinformationsgesetz (UIG) durchgeführt, zu der die Landkreise, kreisfreien Städte, das Ministerium für Infrastruktur und Digitales Sachsen-Anhalt sowie die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA GmbH) um Auskunft gebeten wurden. Abgefragt wurden für die Jahre 2019, 2024, 2025 und – soweit verfügbar – 2026 Angaben zum geplanten beziehungsweise bestellten Verkehrsangebot, zur tatsächlich erbrachten Verkehrsleistung, zu Ausfällen sowie zu absehbaren Angebotsänderungen für 2026 und 2027. Als zentrale Kennzahl wurden primär die tatsächlich erbrachten Fahrplankilometer zwischen 2019 und 2025 ausgewertet. Aufgrund unterschiedlicher Zuständigkeiten und Datenstrukturen sind die Angaben nicht durchgehend unmittelbar vergleichbar, ermöglichen aber dennoch eine regionale Einordnung der Angebotsentwicklung.

Die DUH-Auswertung zeigt im ländlichen Raum sehr unterschiedliche Entwicklungen. Während manche Landkreise ihre Verkehrsleistung seit 2019 ausgebaut haben, ging sie andernorts zurück oder stagnierte. Zugleich setzen einzelne Landkreise verstärkt auf flexible Bedienformen, die klassische Linienverkehre ergänzen oder teilweise ein. Demgegenüber wurde das bestellte SPNV-Angebot auf Landesebene seit 2019 ausgeweitet. ersetzen. On-Demand-Angebote können insbesondere in dünn besiedelten Räumen eine sinnvolle Ergänzung sein, dürfen einen verlässlichen Linienverkehr aber nicht ersetzen, wo ein regelmäßiges Angebot möglich ist. Die notwendige vorherige Buchung schafft zusätzliche Zugangshürden und schränkt die spontane Nutzung. Gleichzeitig zeigen die deutlich gestiegenen Ausfälle, dass neben dem Ausbau auch die Zuverlässigkeit des Angebots entscheidend ist.

Wichtig zu beachten ist, dass die Entwicklung der Fahrplankilometer allein keine vollständige Aussage darüber ermöglicht, wie gut Menschen tatsächlich an den öffentlichen Verkehr angebunden sind. Die vorliegende Abfrage betrachtet ausschließlich die Entwicklung des Angebots und nicht Faktoren wie Taktung, Erreichbarkeit oder Verbindungsqualität. Eine ergänzende Einordnung der aktuellen Angebotsqualität bietet der ÖV-Atlas 2026 von der Agora Verkehrswende. Dieser untersucht, wie gut Menschen in Deutschland an den öffentlichen Verkehr angebunden sind, und zeigt, dass die ÖPNV-Anbindung in Sachsen-Anhalt insbesondere im ländlichen Raum große Defizite aufweist. Besonders deutlich ist das Gefälle zwischen urbanen Räumen und dem ländlichen Raum.¹

¹ <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/oev-atlas-2026#c1382>

Ergebnisse

Gebiet	Veränderung der tatsächlich erbrachten Fahrplankilometer 2019 zu 2025	Besondere Entwicklungen / Hinweise aus den Antworten
Saalekreis	17%	
Altmarkkreis Salzwedel	16%	
Salzlandkreis	2%	Flexible Rufbusangebote können bei entsprechender Nachfrage in den regulären Linienverkehr überführt werden und umgekehrt.
Stadt Halle (Saale)	2%	Seit Dezember 2025 Anpassung des Linienverkehrs an den Nahverkehrsplan im Rahmen eines Energieeffizienzprogramms mit Leistungsreduzierung. Für 2026/2027 keine Angebotserweiterungen vorgesehen.
Landkreis Harz	0,6%	Fortschreibung des Nahverkehrsplans. Ab 2028 Neuordnung des Leistungsangebots geplant; Reduzierung der konventionellen Linienfahrleistung um bis zu 20 % vorgesehen. Parallel soll der Anteil flexibler und bedarfsgesteuerter Verkehre deutlich ausgebaut werden.
Landkreis Börde	-0,8%	
Stadt Dessau-Roßlau	-0,4%	2026 und 2027 sind grundsätzlich keine Änderungen des Leistungsumfanges geplant.
Landeshauptstadt Magdeburg	-2%	Temporäre Angebotsanpassungen aufgrund von Baumaßnahmen 2026; für 2027 derzeit noch keine Aussagen möglich.
Landkreis Jerichower Land	-3%	Verstärkter Einsatz flexibler Bedienformen zur Erschließung des ländlichen Raums.
Landkreis Mansfeld-Südharz	-5%	Stärkere Nutzung von On-Demand-Angeboten vorgesehen. Reduzierung von Fahrplankilometern bei einem Verkehrsunternehmen und Überführung des flexiblen Angebots in den Dauerbetrieb ab 2027 geplant.
Landkreis Stendal	-6%	Ausweitung des vollflexiblen Rufbusangebots vorgesehen; Linienfahrten werden reduziert.
Burgenlandkreis	-16%	Einführung eines On-Demand-Verkehrs sowie einer neuen Buslinie 650 ab 2026/2027 vorgesehen. Bestehende Linienangebote werden angepasst und durch flexible Bedienformen ergänzt.
Landkreise Wittenberg und Anhalt-Bitterfeld	Die Weitergabe der angefragten Informationen wurde durch die Vetter GmbH als betroffenes Verkehrsunternehmen mit Verweis auf Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse nach § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 UIG abgelehnt. Daher konnten die entsprechenden Angaben nicht in die Auswertung aufgenommen werden.	

Land Sachsen-Anhalt: Schienenpersonennahverkehr

Die Angaben der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA GmbH) und des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales Sachsen-Anhalt beziehen sich auf den durch das Land Sachsen-Anhalt verantworteten und bestellten Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Die NASA GmbH unterstützt das Land als Aufgabenträger bei der Planung, Bestellung und Organisation des SPNV. Erfasst werden bestellte Verkehrsleistungen in Form von Zugkilometern. Die Daten beziehen sich damit auf die Landesebene und sind aufgrund unterschiedlicher Zuständigkeiten und Kennzahlen nicht unmittelbar mit den Angebotsdaten des kommunalen ÖPNV der Landkreise und kreisfreien Städte vergleichbar.

Das bestellte SPNV-Angebot wurde seit 2019 ausgeweitet. Die bestellten Zugkilometer stiegen von rund 25,6 Millionen Kilometern im Jahr 2019 auf rund 28,1 Millionen Kilometer im Jahr 2025 und sollen 2026 auf rund 28,6 Millionen Kilometer steigen. Dies entspricht einer Ausweitung des bestellten Angebots um rund 10 Prozent bis 2025 beziehungsweise rund 12 Prozent bis 2026.

Gleichzeitig zeigen die Daten, dass ein Ausbau des Angebots allein nicht ausreicht. Während das bestellte Angebot zwischen 2019 und 2025 um rund 10 Prozent ausgeweitet wurde, stiegen die ausgefallenen Zugkilometer im gleichen Zeitraum von rund 0,8 Millionen auf rund 2,1 Millionen Kilometer.



ÖPNV-Angebot in Sachsen-Anhalt: Notwendiger Ausbau nur in einzelnen Regionen erkennbar.

Forderungen

Die DUH fordert eine massive Ausbauoffensive für Bus und Bahn. Bund und Länder müssen verbindliche Mindeststandards festlegen, die Finanzierung dauerhaft absichern und dafür die Kommunen deutlich stärker unterstützen. Dies kann im anstehenden Modernisierungspakt der Bundesregierung für den ÖPNV umgesetzt werden. Dort sollte eine bundeseinheitlich verbindliche Mobilitätsgarantie festgelegt und mit ausreichenden Finanzmitteln hinterlegt werden. Zusätzlich müssen den Kommunen neue Finanzierungsinstrumente wie eine Nutznießerfinanzierung ermöglicht werden, damit auch diejenigen, die von einem leistungsfähigen ÖPNV profitieren, angemessen zur Finanzierung beitragen können.

Die DUH fordert eine Mobilitätsgarantie, die sicherstellt, dass alle Orte mit mehr als 200 Einwohnern von 6 bis 22 Uhr mindestens im Stundentakt mit Anbindung ans nächste Mittel- oder Oberzentrum erreichbar sind. Im Schülerverkehr sollen Wartezeiten höchstens 30 Minuten betragen. Flexible Rufbus- und Ruftaxi-Angebote können insbesondere im ländlichen Raum eine sinnvolle Ergänzung darstellen, dürfen jedoch keinen Ersatz für einen verlässlichen Linienverkehr mit festen Takten bilden.

Gleichzeitig muss der Zugang zu Bus und Bahn bezahlbar bleiben. Die DUH fordert deshalb als kurzfristige Entlastung ein Deutschlandticket für 29 Euro für mindestens zwölf Monate sowie anschließend ein dauerhaft attraktives Deutschlandticket für maximal 49 Euro. Ergänzend braucht es ein bundesweit einheitliches vergünstigtes Angebot für Menschen mit geringem Einkommen und weitere berechnigte Gruppen.

Ein verlässlicher öffentlicher Verkehr ist nicht nur Voraussetzung für Klimaschutz, sondern auch für gesellschaftliche Teilhabe und gleichwertige Lebensverhältnisse. Es darf nicht von der Region abhängig sein, in der Menschen leben, ob sie Zugang zu Bildung, Arbeit, Gesundheitsversorgung und gesellschaftlichem Leben haben.

Stand: 16.9.2026

Bildnachweis: stock.adobe.com/Mark Lämmchen; Lütgebüter/DUH



Deutsche Umwelthilfe e.V.

Bundesgeschäftsstelle Radolfzell
Fritz-Reichle-Ring 4
78315 Radolfzell
Tel.: 0 77 32 99 95 - 0

Bundesgeschäftsstelle Berlin
Hackescher Markt 4
Eingang: Neue Promenade 3
10178 Berlin
Tel.: 030 2400867-0

Ansprechpartner

Hanna Rhein
Senior Expert für Städtische Mobilität
Verkehr und Luftreinhaltung
Tel.: 030 2400867-754
E-Mail: rhein@duh.de

Nanne Richardsen
Referentin
Verkehr und Luftreinhaltung
Tel.: 030 2400867 - 730
E-Mail: richardsen@duh.de

www.duh.de info@duh.de www.duh.de/newsletter-abo

[.../umwelthilfe](https://www.instagram.com/umwelthilfe)

Als gemeinnütziger und politisch unabhängiger Verein machen wir uns bereits seit 50 Jahren für Natur-, Umwelt- und Verbraucherrechte stark. Von der Einführung des Dosenpfands über unsere historische Klimaklage bis zum Kampf gegen Greenwashing-Kampagnen:

Wir setzen Umweltschutz durch. Für uns alle.

Transparent gemäß der Initiative Transparente Zivilgesellschaft, dem DZI Spenden-Siegel und dem Deutschen Spendenrat.



Initiative
Transparente
Zivilgesellschaft



Deutscher
Spendenrat e.V.
Die gute Tat im Blick



Bitte unterstützen Sie unsere Arbeit: www.duh.de/spenden

Spendenkonto: SozialBank | Deutsche Umwelthilfe | IBAN: DE45 3702 0500 0008 1900 02 | BIC: BFSWDE33XXX