

## **Der öffentliche Personennahverkehr im Saarland**

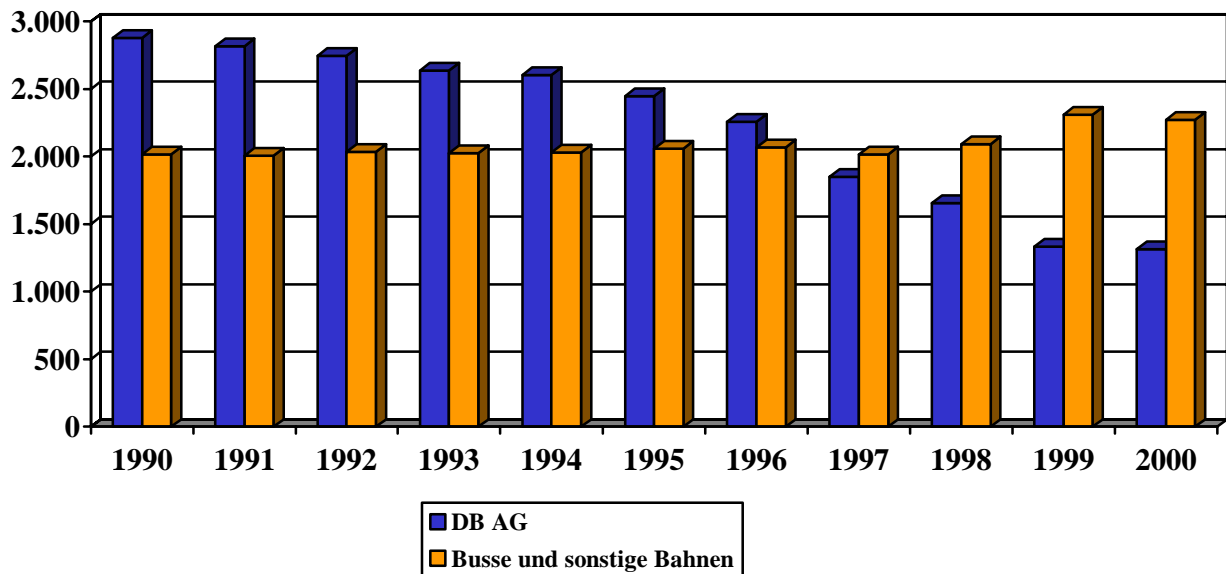
**Von Andreas Blügel**

Busse und Bahnen sichern einen erheblichen Teil unserer täglichen Mobilität. In den Städten und großen Ballungszentren ist der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) längst lebenswichtig geworden – ohne seinen Beitrag wäre der Verkehr in den Innenstädten und auf den Hauptzufahrtsstraßen längst zum Erliegen gekommen. Durch kürzere Taktzeiten, bessere Fahrplanabstimmung und komfortableres Wagenmaterial hat der ÖPNV in den letzten Jahren durchaus an Attraktivität gewonnen. Allerdings: Er muss noch deutlich effizienter und produktiver werden, um in dem zunehmend internationaler werdenden Wettbewerb bestehen zu können. Dies gilt nicht nur für die Bundesrepublik insgesamt; dies gilt auch für das Saarland. Zwar gibt es einige interessante Ansätze, doch haben sich die Akteure zu einem echten Verkehrsverbund mit einheitlichen Tarifen noch nicht durchringen können.

### **Rund 3.500 Beschäftigte**

Im Saarland waren im Jahr 2000 in der Personenbeförderung noch knapp 3.600 Menschen sozialversicherungspflichtig beschäftigt, gut ein Drittel davon bei der Deutschen Bahn AG. Allerdings haben sich die Beschäftigtenzahlen bei der ehemaligen Bundesbahn im zurückliegenden Jahrzehnt mehr als halbiert. In den übrigen Bereichen nahm die Zahl der Arbeitsplätze dagegen nur um knapp 13 Prozent zu. Nennenswerte Steigerungen gab es dabei nur im Omnibus-Gelegenheitsverkehr, bei Taxen und Mietwagen und – im Zuge des Saarbahnneu- bzw. -ausbaus wenig überraschend – bei den Stadt- und Straßenbahnen.

## Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im saarländischen ÖPNV



### Die ÖPNV-Unternehmen im Saarland

Bedingt durch die Knappheit des Raumes in den verdichteten Siedlungsräumen, aber auch für Personengruppen, die nicht auf den eigenen Pkw zurückgreifen können oder wollen müssen die Mobilitätsbedürfnisse zunehmend durch Verkehrsmittel wie Bus und Bahn erfüllt werden. Im Saarland nehmen diese Aufgaben die DB AG und die Saarbahn auf der Schiene, die Regionalbus Saar-Westpfalz GmbH (RSW), vier kommunale sowie ein privates Busunternehmen auf der Straße wahr. Es sind dies die Gesellschaft für Straßenbahnen im Saartal AG (GSS), die Stadtwerke Völklingen (SWV), die Kreisverkehrsbetriebe Saarlouis AG (KVS), die Neunkircher Verkehrs-AG (NVG) sowie die Firma Lay GmbH. Bei der Verkehrsleistung haben Privatunternehmen im Anmietverkehr bereits einen Anteil von rund 60 Prozent bei der RSW und über 30 Prozent bei den kommunalen Unternehmen.

Als einzig privates Unternehmen ist die Firma **Lay Reisen on Tour GmbH** im Linienverkehr tätig. Mit zwei Fahrzeugen und 6 Mitarbeitern betreibt sie den Ringbusverkehr in der Stadt Püttlingen und beförderte dort im Jahr 2000 rund 250.000 Fahrgäste. Auf dem Streckennetz von 35 Kilometern Länge wurden rund 150.000 Buskilometer gefahren.

Die **Deutsche Bahn AG** hatte mit ihrem Verkehrsbetrieb Süd (Saarland und Teile von Rheinland-Pfalz) im Jahr 2000 rund 24 Mio. Fahrgäste zu verzeichnen. Mit rund 1.100 Mitarbeitern wurden auf einem Streckennetz von 880 Kilometern Länge rund 18 Mio. Zugkilometer geleistet.

Die **Regionalbus Saar-Westpfalz** GmbH beförderte im gleichen Zeitraum rund 24,6 Mio. Fahrgäste. 345 Mitarbeiter mit 135 Fahrzeugen erbrachten auf einem Liniennetz von 2.600 Kilometern Länge rund 20,6 Mio. Buskilometer.

Rund 30,1 Mio. Personen wurden von der **Gesellschaft für Straßenbahnen im Saartal** AG befördert. 295 Beschäftigte brachten es mit 130 Fahrzeugen auf einem Streckennetz von 282 Kilometern auf 9,8 Mio. Buskilometer. Hinzu kamen 11 Mio. Fahrgäste, die die 22 Fahrzeuge der **Saarbahn** GmbH in Anspruch nahmen. Auf 25 Kilometern Strecke wurden von 134 Mitarbeitern 1,1 Mio. Zugkilometer erbracht.

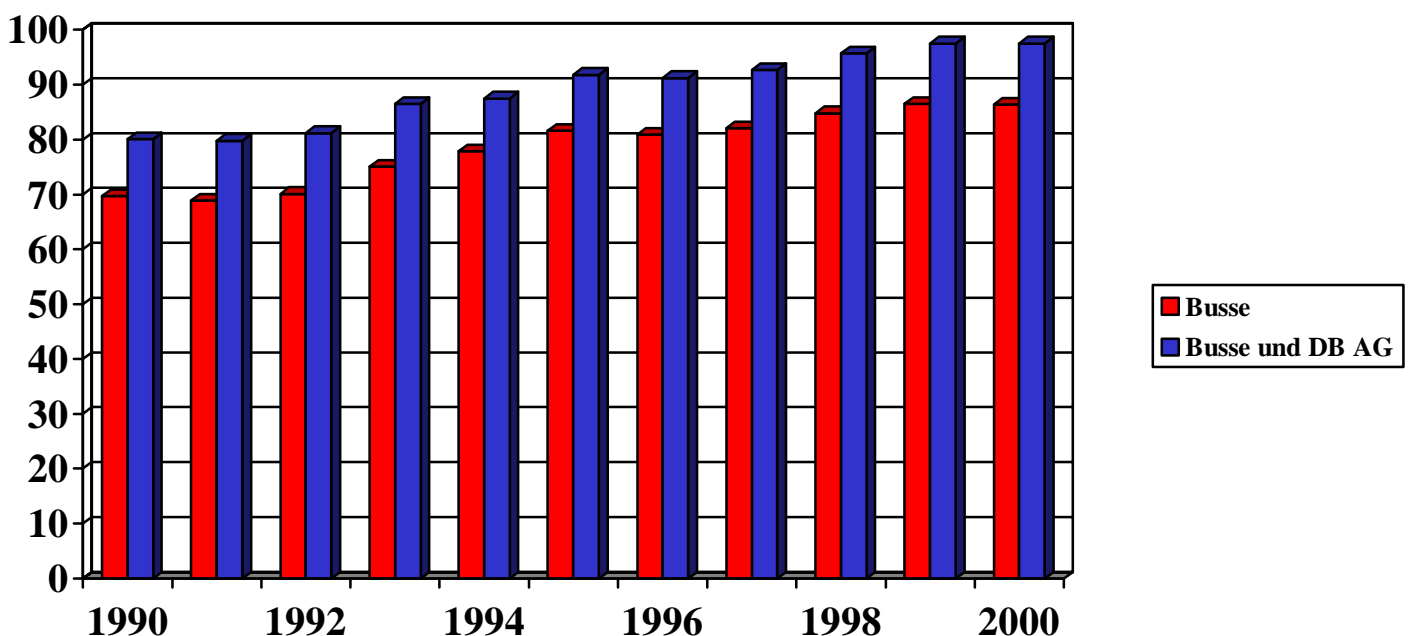
Die **Neunkircher Verkehrs-AG** hat mit ihren 94 Mitarbeitern und 48 Fahrzeugen 8,2 Mio. Fahrgäste befördert und dabei auf dem 268 Kilometern langen Streckennetz 3,3 Mio. Bus-Kilometer zurückgelegt.

Die 126 Mitarbeiter der **Kreisverkehrsbetriebe Saarlouis** AG haben es mit 68 Fahrzeugen auf 8,9 Mio. Fahrgäste gebracht und auf dem 515 Kilometer langen Netz 4,4 Mio. Buskilometer gefahren.

Auf dem 124 Kilometer langen Netz der **Stadtwerke Völklingen** haben 60 Mitarbeiter mit 33 Fahrzeugen 3,6 Mio. Personen befördert und dabei 1,6 Mio. Kilometer bewältigt.

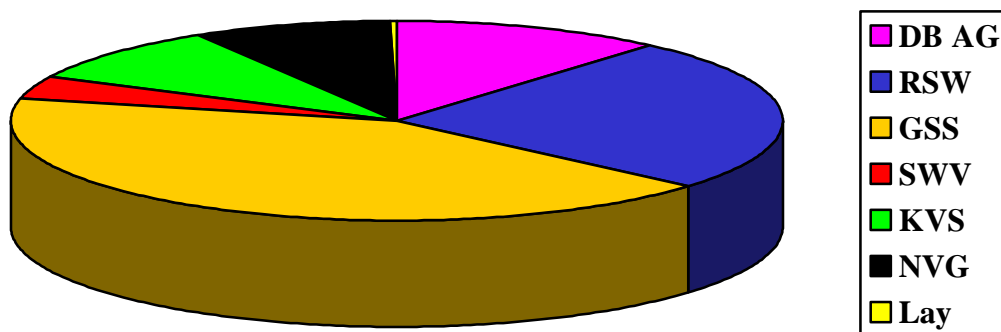
Anfang 1997 wurde die **VGS Verkehrsverbund-Gesellschaft Saar** mbH gegründet, die mit der Planung und Umsetzung von ÖPNV-Angeboten im Verbundraum Saarland betraut ist. Die Zahl der Fahrgäste im Gemeinschaftsverkehr belief sich im Jahr 2000 auf rund 4 Mio.. Im Vergleich zum Vorjahr entspricht dies einer Steigerung um rund 5 Prozent.

#### Fahrgastentwicklung im saarländischen ÖPNV in Mio.



Die Zahl der beförderten Fahrgäste hat sich vor allem im Busverkehr und bei der Saarbahn erfreulich positiv entwickelt. Die Fahrgastzahlen der Deutschen Bahn AG sind hingegen relativ konstant geblieben.

### **Beförderte Fahrgäste in 2000 nach Unternehmen**



Der Löwenanteil der Zahl der Fahrgäste fällt der Gesellschaft für Straßenbahnen im Saartal zu. Sie konnte in den letzten Jahren auch eine deutliche Steigerung der Fahrgastzahlen verbuchen. Auf Platz zwei rangiert die RSW, in deutlichem Abstand gefolgt von KVS und NVG - die allerdings ebenfalls noch Fahrgastzuwächse erzielen konnten - und SWV, deren Fahrgastzahlen rückläufig waren.

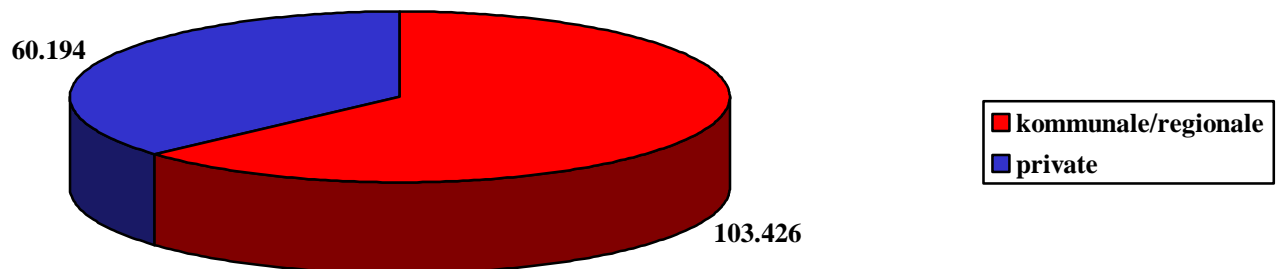
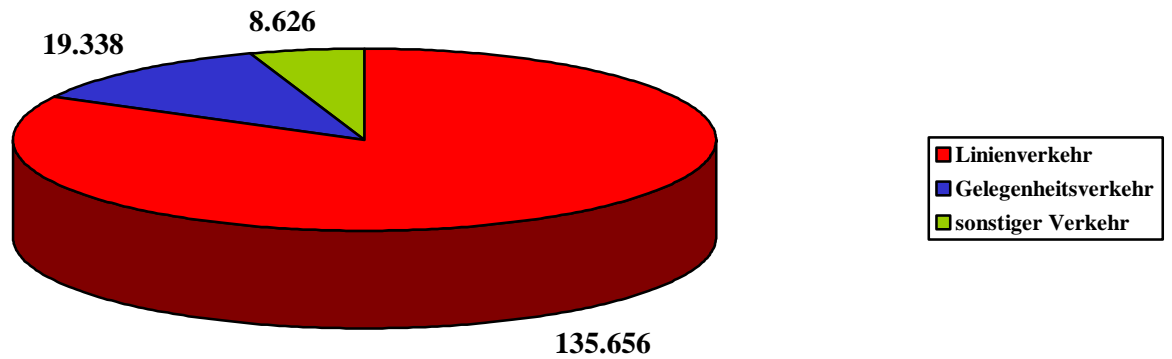
### **Umsätze steigend**

Die Umsätze im Straßenpersonenverkehr beliefen sich 1999 (Zahlen zu späteren Jahren liegen leider nicht vor) auf insgesamt 163,6 Mio. Euro. Im Vergleich zum Vorjahr entspricht dies einem Plus von rund fünf Prozent. Die Entwicklung der Umsätze dürfte auch in Zukunft relativ ähnlich verlaufen.

## Umsätze 1999 in 1000 Euro:

Straßenpersonenverkehr nach Verkehrsarten ...

... und nach Unternehmensform (Summe jeweils 163.620)



Die Kostendeckungsgrade bei den einzelnen Unternehmen sind sehr unterschiedlich. Sie reichen von nahezu voller Kostendeckung bei der RSW und hoher Kostendeckung bei NVG und KVS bis unter zwanzig Prozent bei der Deutschen Bahn AG. Allerdings lassen diese Zahlen keine unmittelbaren Schlüsse auf die Wirtschaftlichkeit der Unternehmen zu. Dazu sind die politischen Vorgaben an die Unternehmen zu verschieden. Jedenfalls signalisieren die Zahlen, dass sich die Politik wohl weitgehend damit abgefunden hat, dass ÖPNV nicht kostendeckend zu betreiben ist.

## **Mehr Wettbewerb notwendig**

Der öffentliche Personennahverkehr ist im Gegensatz zu anderen Verkehrsbereichen in Deutschland noch stark reguliert. Das könnte sich jedoch bald ändern: Die EU-Kommission hat einen Verordnungsentwurf vorgelegt, der Ausschreibungen nach dem Prinzip des „kontrollierten Wettbewerbs“ vorsieht und in den Verkehrsunternehmen, den Kommunen und auch im Europäischen Parlament heftig diskutiert wird. Während einige Verkehrsunternehmen befürchten, durch etwaige Ausschreibungen Marktanteile (insbesondere an die ausländische Konkurrenz) zu verlieren, geht anderen der Entwurf wegen der vielen Ausnahmen nicht weit genug. Auch die IHKs sind übereinstimmend der Auffassung, dass eine Umsetzung in der vorgesehenen Form dazu führen würde, dass es nur auf wenigen Teilmärkten Wettbewerb gibt: Verstärkt dem Wettbewerb ausgesetzt würde nur das ohnehin kostengünstiger arbeitende private Omnibusgewerbe, während kommunale Verkehrsbetriebe mit ihren deutlich ungünstigeren Kostenstrukturen auch weiterhin vor Wettbewerb geschützt blieben – jedenfalls dann, wenn die Kommunen dies wünschen. Mit einer solch halbherzigen Lösung blieben erhebliche Potenziale zur Effizienzsteigerung und zur Einsparung öffentlicher Mittel ungenutzt. Die deutschen Industrie- und Handelskammern fordern daher eine konsequente und für alle gültige Ausgestaltung der geplanten Verordnung. Mehr Wettbewerb senkt den Zuschussbedarf, ohne an der Qualität und Leistungsfähigkeit Abstriche machen zu müssen; Einsparungen können dann für andere öffentliche Aufgaben genutzt werden. Allerdings gibt es keinen Grund, auf EU-Beschlüsse zu warten: Alleine schon die Verkürzung von Laufzeiten für Verträge im Bus- und Bahnverkehr würden hier schon Zeichen setzen. Im Rahmen einer Deregulierung ist Kosteneffizienz durchaus mit hoher Qualität und Attraktivität der angebotenen Leistungen vereinbar. Mittelständische Unternehmen müssen dabei – wie oftmals befürchtet – keineswegs benachteiligt sein. Durch die Bildung von Kooperationen oder Bietergemeinschaften können auch kleinere Unternehmen ihre Wettbewerbsposition stärken. Darüber hinaus könnte steigender Wettbewerb auch zu Innovationen führen, die den ÖPNV noch attraktiver machen.

## **Verbesserung des Angebotes ... auch im Verkehrsverbund**

Schnelle (möglichst durchgehende) Verbindungen mit komfortablen Verknüpfungspunkten, ansprechenden Fahrzeugen und einheitlichen Tarifen – das sind die Wünsche der Kunden im Personenverkehr, besonders im ÖPNV. Wer bislang ausschließlich das eigene Auto genutzt hat, wird nicht leicht von anderen Alternativen zu überzeugen sein. Aber die Entwicklung der Fahrgastzahlen zeigt, dass dies mit attraktiven Angeboten nicht unmöglich ist. Ein qualitativ verbesserter ÖPNV, ergänzt durch eine kombinierte Verkehrsmittelnutzung (P+R, Anrufsammeltaxi etc.), schafft neue Anreize. Eine deutliche Steigerung der Attraktivität würde auch die Schaffung eines Verkehrsverbundes im Saarland mit sich bringen. Mit einem Fahrschein und einem Preis alle Verkehrsunternehmen nutzen zu können wäre ein großer Schritt hin zu mehr Kundenorientierung. Doch bleibt das Ziel eines landesweiten Verbundes vor dem Hintergrund von Rechtsunsicherheiten, die sich aus dem oben angesprochenen Entwurf einer EU-Marktöffnungsverordnung und eines noch nicht rechtskräftigen Urteils zur Finanzierungsstruktur des ÖPNV ergeben, vorläufig unerreicht.

Um den saarländischen ÖPNV-Kunden dennoch schon jetzt den Kauf eines „Verbundtickets“ zu ermöglichen, haben sich Land und Verkehrsunternehmen darauf verständigt, ein Ticket auf der Basis bereits vorhandener gemeinschaftlicher Tarife (VGS-Übersteigertarif) anzubieten. Dies ist mit Sicherheit ein Schritt in die richtige Richtung. Doch wenn der echte Verbund nicht bald realisiert wird, besteht die Gefahr, dass er sich selbst überlebt hat.

Der Autor ist Teamleiter Verkehr im Geschäftsbereich Standortpolitik der IHK Saarland, Telefon 0681/9520-800, E-Mail [andreas.bluegel@saarland.ihk.de](mailto:andreas.bluegel@saarland.ihk.de)