

Das saarländische Personenverkehrsgewerbe

von Andreas Blügel

Der Personenverkehr ist im Gegensatz zu anderen Verkehrsbereichen teilweise noch stark reguliert. Es gibt allerdings erste Bestrebungen auf europäischer Ebene, eine Marktöffnung gerade im öffentlichen Personennahverkehr zu erreichen. Die zukünftige Entwicklung des Personenverkehrs lässt erwarten, dass die Bedeutung von Flexibilität und Geschwindigkeit zunehmen wird.

Während es im Fernverkehr vordringlich darum geht, die Sicherheit und Leistungsfähigkeit der Verkehrswege zu erhöhen sowie den Verkehr möglichst umweltverträglich abzuwickeln, steht der Personennahverkehr darüber hinaus noch vor anderen Herausforderungen. Dieser ist in seinen Angeboten so gestalten, dass er trotz steigenden Individualverkehrs eine Attraktivitäts- und Leistungssteigerung erfährt. ÖPNV wird oft als Teil der Daseinsvorsorge verstanden und soll daher preisgünstig sein und soziale Gesichtspunkte berücksichtigen. Das macht es sehr schwierig, kostendeckend zu arbeiten.

Individualverkehr steigt beständig

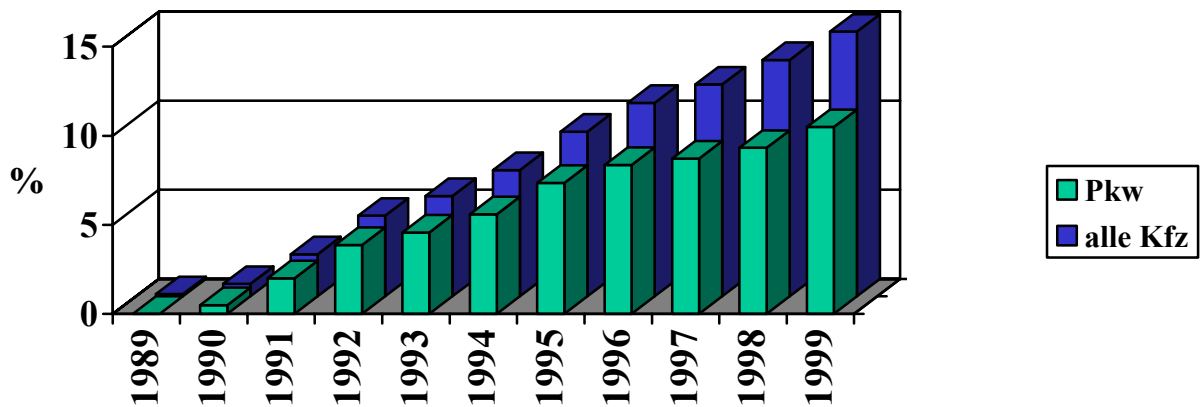
Das Mobilitätsbedürfnis wächst auch in Zukunft weiter – offensichtlich kann auch der verstärkte Einsatz von elektronischen Medien den Trend nicht aufhalten. Zwar sind die Zuwachsraten bei der Personenbeförderung nicht ganz so dramatisch wie im Güterverkehr, doch sind die Wachstumszahlen immer noch beeindruckend.

Noch immer setzen Menschen in Deutschland (gerade in ländlichen Regionen) vorzugsweise auf den eigenen Pkw, aber auch der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) kann, nicht zuletzt wegen der an ihre Grenzen stoßenden Mobilität in den Verdichtungsräumen, deutliche Zuwächse verbuchen.

Die Steigerung des Individualverkehrs lässt sich am ehesten an der Zahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge messen. Der Bestand an Kfz im Saarland hat in den letzten zehn Jahren um rund fünfzehn Prozent zugenommen. Betrachtet man die einzelnen Landkreise im Saarland, so lässt sich ein stärkerer Anstieg der Kfz-Zahlen im ländlichen Raum als im Stadtverband Saarbrücken erkennen. An der Spitze der

Zuwachsraten stehen der Saar-Pfalz-Kreis sowie der Landkreis Saarlouis, gefolgt von den Landkreisen St. Wendel und Merzig-Wadern.

Zunahme des Kraftfahrzeugbestandes im Saarland (kumulierte Werte)



Kfz-Bestand im Saarland

Jahr	alle Kfz	Veränderung p.a. in %	Pkw	Veränderung p.a. in %
1989	605.888		538.549	
1990	609.330	+ 0,57	541.123	+ 0,48
1991	619.522	+ 1,67	549.306	+ 1,51
1992	632.883	+ 2,16	559.595	+ 1,87
1993	639.901	+ 1,11	563.540	+ 0,70
1994	649.273	+ 1,46	569.333	+ 1,03
1995	663.263	+ 2,15	579.352	+ 1,76
1996	673.995	+ 1,62	585.185	+ 1,01
1997	680.975	+ 1,04	587.283	+ 0,36
1998	690.338	+ 1,37	590.764	+ 0,60
1999	701.288	+ 1,59	597.681	+ 1,17
89 zu 99	+ 95.400	+ 15,7	+ 59.132	+ 11,0

Dass die Zunahme bei allen Kfz größer war als bei den Pkw ist darin begründet, dass die Zahl der Motorräder/Roller (+ 107,5 %) und Lkw (+ 45,4 %) im Betrachtungszeitraum stark anstieg während die Zahl der Zugmaschinen relativ gleich geblieben und die Zahl der Busse sogar leicht gesunken ist.

Fast 4000 Beschäftigte

Im Saarland waren 1998 fast 3.800 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in der Personenbeförderung tätig, davon knapp 1.700 bei der Deutschen Bahn AG.

Vergleicht man diese Zahlen mit denen von 1990, so ist bei der Personenbeförderung ohne die Bahn ein Plus von rund vier Prozent zu verzeichnen. Die Beschäftigtenzahlen bei der DB AG selbst gingen in diesem Zeitraum nicht zuletzt als Folge der Bahnreform um fast 43 Prozent zurück. Damit sank deren Anteil an der Gesamtzahl der Beschäftigten in nur zehn Jahren von rund 60 Prozent auf zuletzt 44 Prozent.

Von den Beschäftigten bei der Bahn abgesehen waren 1998 1881 Personen im Linienverkehr und 213 Personen im Gelegenheitsverkehr beschäftigt.

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	98/90
Personenbeförderung ausg. Eisenbahnen	2018	2007	2035	2026	2031	2061	2070	2015	2094	+ 3,8 %
Deutsche Bahn AG	2878	2817	2747	2673	2603	2446	2260	1851	1657	- 42,4 %
gesamt	4896	4824	4782	4699	4634	4507	4330	3866	3751	- 23,4 %

ÖPNV 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

Massenverkehrsmittel 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) sowie vier kommunale 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) sowie die Neunkircher Verkehrs-AG (NVG). Der Anteil der privaten Busunternehmer am Linienverkehr im ÖPNV ist mit rund drei Prozent deutlich ausbaufähig. Darüber hinaus sind Privatunternehmen im Anmietverkehr tätig, was einem Anteil von rund 60 Prozent der Verkehrsleistung bei der RSW und über 30 Prozent der Verkehrsleistung bei den kommunalen Unternehmen entspricht. Über eigene Linienverkehrsgenehmigungen verfügen nur acht Privatunternehmen.

Anfang 1997 wurde die VGS Verkehrsverbund-Gesellschaft Saar mbH gegründet, die mit der Planung und Umsetzung von ÖPNV-Angeboten im Saarland betraut ist. Deren Fahrgastzahlen ist insbesondere in den letzten fünf Jahren deutlich gestiegen.

Beförderte Fahrgäste in Mio.

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
DB	10,2	10,4	10,9	11,1	11,4	9,6	10,2	10,3	10,6	10,9	11,0
RSW	23,0	21,1	20,4	21,4	24,0	24,1	24,4	24,6	24,8	23,9	24,5
GSS	30,2	31,2	30,9	30,5	32,3	34,6	37,3	36,2	37,1	40,9	41,6
SWV	4,1	4,1	4,1	4,1	4,0	3,7	3,8	3,7	3,5	3,4	3,5
KVS	7,1	7,3	7,3	7,3	7,5	7,9	8,3	8,5	8,8	8,7	8,7
NVG	5,6	6,0	6,2	6,8	7,3	7,6	7,8	7,9	7,9	7,9	8,2
Gesamt Bus	70,0	69,7	68,9	70,1	75,1	77,9	81,6	80,9	82,1	84,8	86,5
Bus und DB	80,2	80,1	79,8	81,2	86,5	87,5	91,8	91,2	92,7	95,7	97,5

Von den kommunalen Unternehmen wurden 1999 rund 19,8 Mio. Wagenkilometer erbracht, davon rund 19,3 Mio. km im Linienverkehr. Das entspricht einer Steigerung von 1,6 Prozent zum Vorjahr. Gemessen in Personenkilometern betrug die Leistung rund 426,6 Mio. Pkm insgesamt, wovon 413 Mio. Pkm auf den Linienverkehr entfielen. Das gesamte Straßenverkehrsgewerbe – einschließlich der privaten und

der Regionalverkehrsgesellschaften – leistete 65,8 Mio. Wagenkilometer bzw. 1,28 Mrd. Personenkilometer.

Umsätze steigend

Die Umsätze im Straßenpersonenverkehr beliefen sich 1999 auf insgesamt 285,6 Mio. DM. 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 DM:

Nach Verkehrsarten:		nach Unternehmensform:	
Straßenpersonenverkehr	285.575	Straßenpersonenverkehr	285.575
davon:		davon:	
- Linienverkehr	251.805	- kommunale und regionale	
- Gelegenheitsverkehr	33.070	Unternehmen	171.780
- Sonstige	700	- private Unternehmen	113.795

Der Anteil der privaten Unternehmen am Gesamtumsatz im Straßenpersonenverkehr bewegte sich in den letzten zehn Jahren beständig um die Vierzig-Prozent-Marke.

Die Kostendeckungsgrade bei den einzelnen Unternehmen sind sehr unterschiedlich. Sie reichen nach Angaben der VGS von nahezu voller Kostendeckung bei der RSW 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.

Kostendeckungsgrad in Prozent

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
DB	19,0	20,0	20,0	21,0	22,0	18,5	19,0	19,7	k.A.	k.A.	k.A.
RSW	95,7	99,0	102,0	100,3	102,2	105,5	100,1	99,7	k.A.	k.A.	k.A.
GSS	74,7	74,7	71,9	66,5	71,5	72,9	72,9	72,8	70,2	72,8	74,9
SWV	71,0	70,0	64,0	62,5	60,0	60,0	61,0	62,7	65,5	66,3	k.A.
KVS	79,4	78,0	77,4	78,1	77,7	83,0	82,3	86,7	91,5	90,2	87,0
NVG	80,0	85,2	79,0	80,0	81,8	81,8	84,3	84,0	81,9	84,0	87,0

Dienstleister Taxi und Mietwagen

Das saarländische Taxi- und Mietwagengewerbe hat in den vergangenen Jahren ohne Frage Einbußen hinnehmen müssen. Kostensteigerungen haben die Erhöhung von Tarifen sehr schnell wieder aufgezehrt und einen neuen Kostendruck verursacht. Trotz der wirtschaftlich schwierigen Lage ist die Zahl der Unternehmen nicht etwa rückläufig. Die Zahl neuer Unternehmer, die auf den Markt drängen, wächst weiterhin stetig.

Zahl der Taxi- und Mietwagenunternehmen im Saarland (Stand 1999)

	Insgesamt	mit einem Fahrzeug	mit zwei Fahrzeugen	mit drei und mehr Fahrzeugen
Nur Taxenverkehr	232	157	38	37
Nur Mietwagenverkehr	55	32	8	13
Taxen- und Mietwagen-Verkehr*	16	1	6	9
Taxen- sowie Mietwagen-Verkehr**	66		8	58

* Dasselbe Fahrzeug kann als Taxi und als Mietwagen eingesetzt werden.

** Das Unternehmen betreibt Taxis und Mietwagen getrennt.

Das saarländische Taxi- und Mietwagengewerbe hatte 1999 860 Fahrzeuge im Einsatz. Davon waren 612 Fahrzeuge als Taxen unterwegs, 226 Fahrzeuge im Mietwagenverkehr und 22 Fahrzeuge im Taxen- und Mietwagenverkehr (Mischkonzessionen) eingesetzt.

Mehr Wettbewerb notwendig

Schnelle (möglichst durchgehende) Verbindungen, komfortable Verknüpfungspunkte, schöne Fahrzeuge und einheitliche Tarife – das sind die Wünsche der Kunden im Personenverkehr, besonders im ÖPNV. Wer bislang ausschließlich das eigene Auto genutzt hat, wird nur schwerlich von anderen Alternativen zu überzeugen sein. Aber die Angebote werden attraktiver. Ein qualitativ verbesserter ÖPNV ergänzt durch eine kombinierte Verkehrsmittelnutzung (P+R, Anrufsammeltaxi etc.) schafft neue Anreize. Aber auch hier gilt: mehr Wettbewerb belebt das Geschäft. Daher wäre eine stärkere Berücksichtigung von privaten Unternehmen im ÖPNV - wie in anderen Bundesländern bereits realisiert - wünschenswert. Dies gilt insbesondere für den Bereich des Krankentransportes, der im Personenverkehr eine Enklave darstellt, in der eine Liberalisierung noch überhaupt nicht gegriffen hat.

Die IHK-Organisation unterstützt daher das Bestreben der EU-Kommission, für mehr Wettbewerb im ÖPNV zu sorgen. Wettbewerb senkt den Zuschussbedarf, ohne an der Qualität und Leistungsfähigkeit Abstriche machen zu müssen. Einsparungen können dann für andere öffentliche Aufgaben genutzt werden. Bei einer sachgerechten Fortentwicklung des deutschen Rechtsrahmens ist Kosteneffizienz durchaus mit hoher Qualität und Attraktivität der angebotenen Leistungen und mittelständischen Strukturen vereinbar. Durch die Bildung von Kooperationen oder Bietergemeinschaften können auch kleine und mittelständische Unternehmen ihre Wettbewerbsposition stärken. Darüber hinaus könnte steigender Wettbewerb auch zu Innovationen führen, die den ÖPNV noch attraktiver machen.