

## **Der öffentliche Personennahverkehr im Saarland**

*von Andreas Blügel*

Busse und Bahnen sichern einen erheblichen Teil unserer täglichen Mobilität. In den größeren Städten ist der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) längst lebenswichtig geworden – ohne seinen Beitrag wäre der Verkehr in den Innenstädten längst zum Erliegen gekommen. Im ländlichen Raum sichert er eine Grundversorgung für alle, die nicht auf den eigenen Pkw zurückgreifen können oder wollen. Durch kürzere Taktzeiten, bessere Fahrplanabstimmung und komfortableres Wagenmaterial hat der ÖPNV im Saarland in den letzten Jahren durchaus an Attraktivität gewonnen. Insbesondere die Saarbahn wurde hervorragend angenommen. In jüngster Zeit haben die ÖPNV-Unternehmen intensiv damit begonnen, durch Zusammenarbeit den Service zu verbessern und sich auf einen liberalisierten europäischen Verkehrsmarkt vorzubereiten: Im Mai wurde ein neues Unternehmen gegründet, in dem die Verkehrsunternehmen zusammen mit dem saarländischen Wirtschaftsministerium an der Festlegung einer einheitlichen Tarifstruktur arbeiten sowie Werkstattleistungen und Betriebsabläufe koordinieren.

### **Fast 3.500 Beschäftigte**

Im Saarland waren im vergangenen Jahr in der Personenbeförderung noch knapp 3.500 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 um knapp 15 Prozent zu. Nennenswerte Steigerungen gab es dabei neben dem allgemeinen Linienverkehr auch im Omnibus-Gelegenheitsverkehr und – im Zuge des Saarbahnneu- bzw. -ausbaus wenig überraschend – bei den Stadt- und Straßenbahnen.

## 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 GmbH auf der Schiene, die Regionalbus Saar-Westpfalz GmbH (RSW), vier kommunale sowie zwei weitere private Busunternehmen auf der Straße wahr. Es sind dies die Saarbahn GmbH, der im Jahr 2002 im Rahmen einer Betriebsübertragung die Geschäfte und somit die Busverkehre des Saarbrücker Traditionsunternehmens „Gesellschaft für Straßenbahnen im Saartal“ übertragen wurde, die Völklinger Verkehrsbetriebe (VVB), die Kreisverkehrsbetriebe Saarlouis GmbH (KVS), die Neunkircher Verkehrs-AG (NKG) sowie die Firmen Lay GmbH und Kirsch 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.

Rund 42,1 Mio. Personen wurden von der **Saarbahn** GmbH befördert, davon 30,6 Mio. mit Bussen und 11,5 Mio. mit Schienenfahrzeugen. 459 Beschäftigte brachten es mit 216 Bussen auf einem Streckennetz von 917 Kilometern auf 9 Mio. Buskilometer. Hinzu kamen 22 Saarbahnfahrzeuge, die auf 50 Kilometern Strecke 1,4 Mio. Zugkilometer erbracht haben.

Die **Regionalbus Saar-Westpfalz** GmbH beförderte im gleichen Zeitraum rund 41,9 Mio. Fahrgäste (ebenfalls im Saarland und Teilen von Rheinland-Pfalz). 442 Mitarbeiter mit 202 Fahrzeugen erbrachten auf einem Liniennetz von 5.000 Kilometern Länge rund 31 Mio. Buskilometer.

Die **Deutsche Bahn AG** hatte mit ihrem Verkehrsbetrieb Süd (Saarland und Teile von Rheinland-Pfalz) im Jahr 2003 rund 28,9 Mio. Fahrgäste zu verzeichnen. Mit rund 1.050 Mitarbeitern wurden auf einem Streckennetz von 880 Kilometern Länge rund 15 Mio. Zugkilometer geleistet.

Die 102 Mitarbeiter der **Kreisverkehrsbetriebe Saarlouis GmbH** haben es mit 66 Fahrzeugen auf 8,4 Mio. Fahrgäste gebracht und auf dem 515 Kilometer langen Netz 4 Mio. Buskilometer gefahren.

Die **Neunkircher Verkehrs-AG** hat mit ihren 88 Mitarbeitern und 48 Fahrzeugen 7,7 Mio. Fahrgäste befördert und dabei auf dem 268 Kilometern langen Streckennetz 3,4 Mio. Bus-Kilometer zurückgelegt.

Auf dem 138 Kilometer langen Netz der **Völklinger Verkehrsbetriebe** haben 55 Mitarbeiter mit 32 Fahrzeugen 3,1 Mio. Personen befördert und dabei 1,3 Mio. Kilometer bewältigt.

Als privates Unternehmen betreibt die Firma **Lay Reisen on Tour GmbH** Linienverkehr. Mit vier Fahrzeugen und 5 Mitarbeitern führt sie den Ringbusverkehr in der Stadt Püttlingen durch und beförderte dort im Jahr 2003 rund 250.000 Fahrgäste. Auf dem Streckennetz von 75 Kilometern Länge wurden rund 170.000 Buskilometer gefahren.

Die Firma **Nikolaus Kirsch GmbH** in Merzig besitzt ebenfalls eine Genehmigung für den Linienverkehr. Mit drei Mitarbeitern und drei Fahrzeugen wurden 2003 auf einer Streckenlänge von 150 Kilometern rund 11.000 Fahrgäste befördert und rund 77.000 Buskilometer zurückgelegt.

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 2003 auf rund 3,9 Mio.. Im Vergleich zum Vorjahr entspricht dies einem Rückgang von knapp 3 Prozent.

### **Die Fahrgastentwicklung im saarländischen ÖPNV**

Die Zahl der Fahrgäste ist im Busverkehr und bei der Saarbahn in den letzten Jahren relativ konstant geblieben. Bei der Deutschen Bahn AG ist sie hingegen deutlich gestiegen. Allein 2003 konnte die DB Regio AG einen Anstieg der Fahrgastzahlen um über 20 Prozent verzeichnen. Dies hat teilweise statistische Gründe (Ersatz von Fernverkehrs- durch Nahverkehrszüge). Durch den Einsatz

neuen und komfortableren Wagenmaterials konnten aber tatsächlich auch neue Kunden erreicht werden..

Betrachtet man die Aufteilung der Fahrgäste auf die einzelnen Unternehmen, so fällt der Löwenanteil auf die Stadtbahn Saar und die RSW. Beide konnten in den letzten Jahren ihre Fahrgastzahlen erfreulicherweise stabilisieren. Allerdings beinhalten die Zahlen der RSW auch Fahrgäste in Teilen von Rheinland-Pfalz, so dass die Stadtbahn Saar im Saarland den Spitzenplatz hinsichtlich der beförderten Fahrgäste innehält, in deutlichem Abstand gefolgt von KVS, NVG und VVB, die allesamt leicht rückläufige Fahrgastzahlen hinnehmen mussten.

### **Umsätze steigend**

Die Umsätze im Straßenpersonenverkehr beliefen sich 2002 (aktuellere Zahlen liegen leider nicht vor) auf insgesamt 174 Mio. Euro. Im Vergleich zum Vorjahr entspricht dies einem Plus von gut einem Prozent. Mit dieser Jahresrate dürften sich die Umsätze auch in den Folgejahren entwickelt haben.

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. Vor allem die Laufzeiten von Genehmigungen sind vergleichsweise lang. Zur Zeit sind im Saarland 208 Linien-Genehmigungen nach dem Personenbeförderungsgesetz erteilt, wovon die überwiegende Mehrzahl eine Laufzeit von über sieben Jahren hat. Der jüngst zwischen dem Land und der DB AG abgeschlossene Verkehrsvertrag hat gar eine Laufzeit bis 2018. Bei solch langen Laufzeiten kommt Wettbewerb nur schleppend

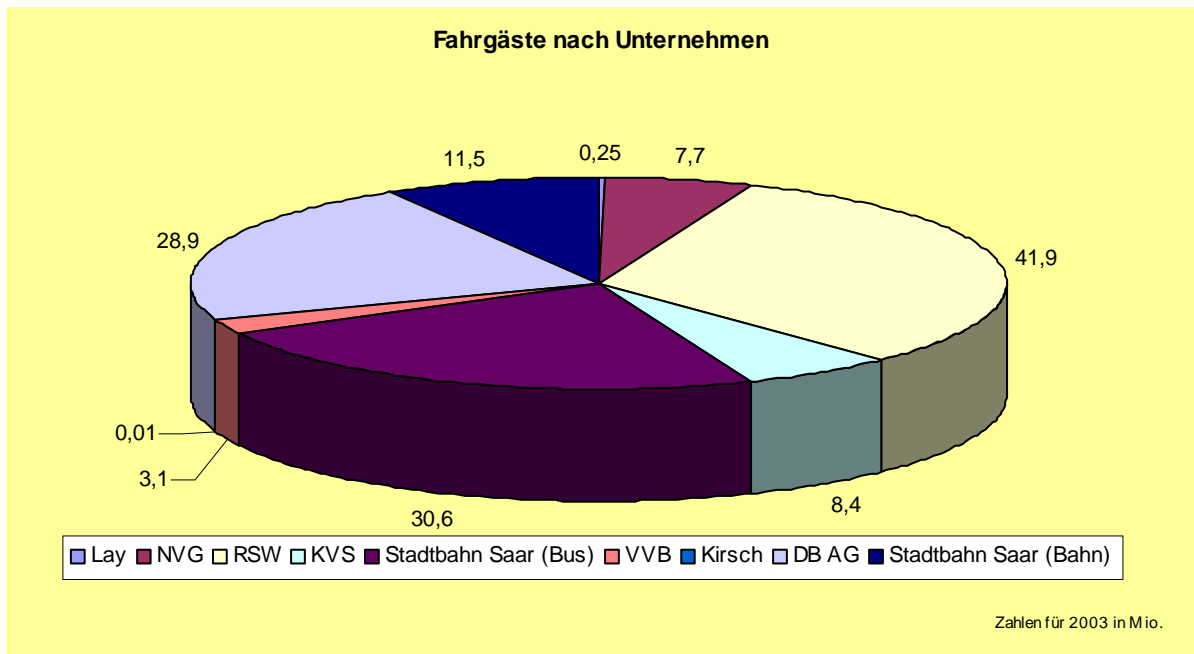
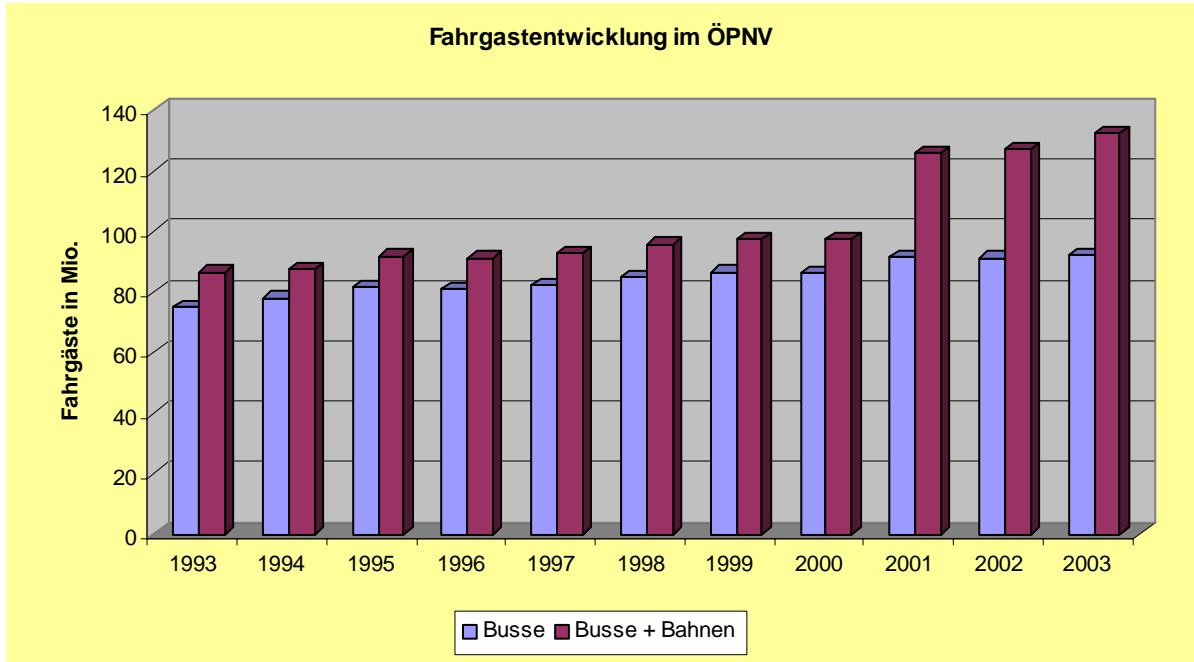
in Gang. Mehr Wettbewerb könnte jedoch den Zuschussbedarf senken, ohne an der Qualität und Leistungsfähigkeit Abstriche machen zu müssen. Alleine schon die Verkürzung von Laufzeiten für Verträge im Bus- und Bahnverkehr würden hier schon Zeichen setzen. Im Rahmen einer Deregulierung ist Kosteneffizienz 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**

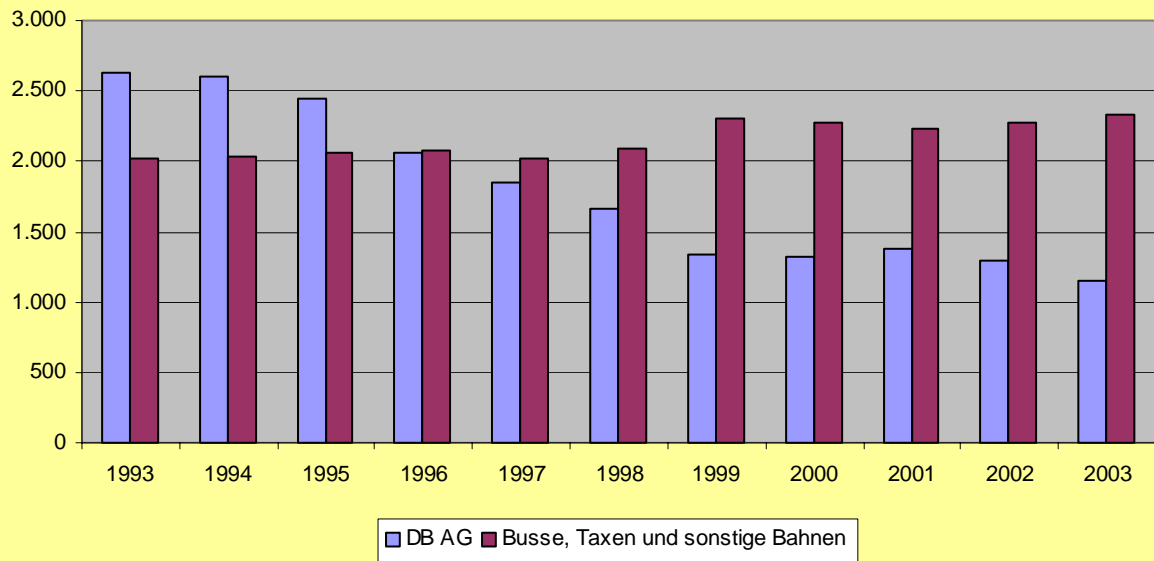
Schnelle (möglichst durchgehende) Verbindungen mit komfortablen Verknüpfungspunkten, ansprechenden Fahrzeugen und einheitlichen Tarifen – das sind die Wünsche der Kunden im Personenverkehr. Wer bislang ausschließlich das eigene Auto genutzt hat, wird nur schwer von anderen Alternativen zu überzeugen sein. Die Entwicklung der Fahrgastzahlen zeigt aber, 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 bringt auch die Schaffung eines Verkehrsverbundes im Saarland mit sich. Mit einem Fahrschein und zu einheitlichen Preisen alle Verkehrsunternehmen nutzen zu können ist ein großer Schritt hin zu mehr Kundenorientierung. Das Ziel eines landesweiten Verbundes blieb vor dem Hintergrund von Rechtsunsicherheiten, die sich aus den Planungen der EU zu einer Marktöffnung und eines lange ausstehenden Urteils zur Finanzierungsstruktur des ÖPNV ergaben, lange Zeit unerreicht. Trotz Absicherung der finanziellen Rahmenbedingungen durch das Land erklärten Anfang 2001 die kommunalen Verkehrsunternehmen im Stadtverband Saarbrücken, dass sie einem Verbund nicht beitreten würden. Hier zeichnet sich nun eine Kehrtwendung ab: Nach den bereits in den Vorjahren durch die VGS erbrachten Leistungen in Richtung eines Verkehrsverbundes arbeiten die Verkehrsunternehmen unter Moderation des Landes seither an einer „Allianz im ÖPNV“, deren Kernteil aus einem landesweiten einheitlichen Tarif besteht. Im Rahmen dieser Allianz wurde Anfang des Jahres die Saarländische Nahverkehrsservice GmbH SNS gegründet, in der die Allianzpartner an der Festlegung der Tarifstruktur arbeiten. Auch hat die

SNS zwischenzeitlich damit begonnen, Werkstattleistungen im Busbereich und Betriebsabläufe zu koordinieren.

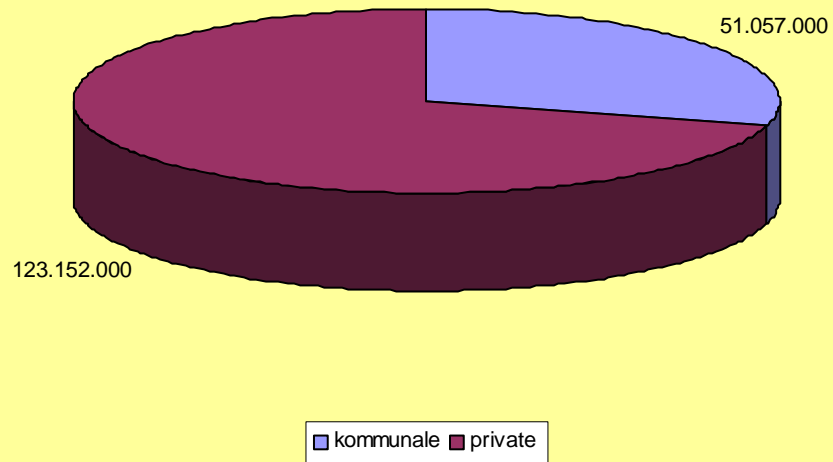
Der „wirkliche“ Verkehrsverbund im Saarland ist damit hoffentlich nur noch eine Frage der Zeit.



### Soz. vers. pflg. Beschäftigte ÖPNV



### Umsätze ÖPNV nach Unternehmensform



### Umsätze ÖPNV nach Verkehrsarten

