

■ Saarland

Durchs Saarland mit dem SaarVV

aus SIGNAL 04/2005 (August/September 2005), Seite 18 (Artikel-Nr: 10002756)
Saarländischer Bahnkunden-Verband

Jahrzehntelang wurde darüber nur debattiert: Ein Verkehrsverbund für das ganze Saarland. Am 1. August 2005 wurde endlich der SaarVV gestartet. Ihm gehören alle saarländischen Verkehrsbetriebe an - Saarbahn+bus, Neunkirchner Verkehrs AG NVG, Kreisverkehrsbetriebe Saarlouis KVS, Völklinger Verkehrsbetriebe VVG, Deutsche Bahn AG und Regionalbus Saar-Westpfalz RSW, aber auch private Unternehmen wie Aloys Baron oder Lay-Reisen. Damit ist es nun auch an der Saar möglich, mit nur einem Fahrschein alle Verkehrsmittel benutzen zu können. Das Saarland war das letzte verbundfreie Gebiet im Südwesten Deutschlands.

Den Verbundstart läuteten SaarVV-Geschäftsführer Manfred Backes und Saarlands Ministerpräsident Peter Müller (CDU) im Beisein weiterer Prominenz auf dem Vorplatz des Saarbrücker Hauptbahnhofs ein. Aufgrund der langen Vorgeschichte kam Müller in seiner Ansprache nicht umhin festzustellen, dass der Verbundstart eine Spätgeburt und auch keine leichte Geburt gewesen sei. Doch sollen nach seinen Worten durch den neuen Saar-Tarif 60 Prozent der saarländischen ÖPNV-Nutzer weniger Geld für ihr Ticket ausgeben und nur zehn Prozent mehr zahlen müssen, vor allem im Saarbrücker Umlandverkehr.

Zwar wurde schon in den 1980er Jahren die VGS, die Verkehrsverbundgesellschaft Saar gegründet, die ebenfalls dem SaarVV angehört, doch viel mehr als Freifahrt für Schwerbehinderte auf dem Netz der Bahn im Saarland, einige Tageskartenangebote und sogenannte Übersteigetarife sprang nicht heraus. Während rund um das Saarland der Westpfalz-Verbund (WV), der Rhein-Nahe-Verbund (RNN) und der Verkehrsverbund Region Trier (VRT) entstanden, tat sich an der Saar nichts.

Künftig nur ein Fahrschein

Zwar gab es aus Fahrgastsicht viele Innovationen, wie die Saarbahn, die in Saarbrücken als Tram, sonst Richtung Frankreich auf Bahngleisen fährt, oder den Stadtbusverkehr INGO in St. Ingbert (SIGNAL berichtete), doch bei Fahrplan und Tarif blieb alles beim Alten. Sprich: Beim Übergang auf ein anderes Verkehrsunternehmen war meist ein neuer Fahrschein erforderlich und der Bus fuhr ab, wenn die Bahn gerade kam.

Im Jahr 2004 drohte die ganz Sache einzuschlafen, weil sich besonders VVG, Saarbahn+bus und die Vorgängerfirma Gesellschaft für Straßenbahnen im Saartal AG/Saartal-Linien querstellten. Das Saarland machte sich im sonst mit Verbänden flächendeckend versorgten Südwesten Deutschlands allmählich zum Gespött der Fachwelt. War es doch das einzige Bundesland das keinen Verbundtarif kannte!

Nach einem Machtwort von Wirtschaftsminister Hanspeter Georgi und Wirtschaftsstaatssekretär Albert Henrich, dem »spiritus rector«, so der Ministerpräsident, setzten sich die saarländischen Verkehrsunternehmen zusammen. Nun wurde eine Art Unternehmensverbund geschaffen. Die DB Regio ist aus kartellrechtlichen Gründen kein Mitgesellschafter des SaarVV, aber mit ihm durch



Künftig kann auch die Straßenbahn mit Verbundfahrausweisen benutzt werden, hier ein Zug nach Riegelsberg Süd am Saarbrücker Hauptbahnhof. (Foto: Manfred-Kurt Vormelker)



Hoffen auf eine gute Verbund-Zukunft: Vertreter saarländischer Verkehrsbetriebe mit dem saarländischen Ministerpräsidenten Peter Müller (Mitte) und SaarVV-Chef Manfred Backes (links). (Foto: Manfred-Kurt Vormelker)

Kooperationsverträge verbunden. Jedoch sind nicht, wie sonst hierzulande üblich, die Kommunen als Aufgabenträger Gesellschafter des Verbundes.

Das Land will den SaarVV mit Ausgleichsmitteln wegen der nun erfolgenden Durchtarifizierung unterstützen. Der Ministerpräsident versprach, dass dafür bis 2010 jährlich 5,5 Millionen Euro vom Land fließen werden. »Bis dahin hoffen wir, dass durch die Fahrgastzuwächse die verbundtypischen Zusatzverluste ausgeglichen werden", sagte Peter Müller. Daneben sollen auch Verbesserungen der betrieblichen Infrastruktur gefördert und ein Fahrzeugpool mit gemeinsamem Einkauf aufgebaut werden. »Damit werden wir auch neue Arbeitsplätze schaffen", gab sich Bakkes sicher. Im Saarland, das mit einer hohen Arbeitslosenquote bis zu 18 Prozent belastet ist, ist das natürlich kein unwichtiger Faktor.

Fahrgastbeirat vorgesehen

Dem Verbund wird auch ein Fahrgastbeirat angegliedert, wie es sie fast überall im Saarland gibt. Doch inwieweit sich hier die Kunden einbringen können, ist nach den bisher schlechten Erfahrungen noch abzuwarten. In der Vergangenheit gab es oft Rückzüge von Fahrgastbeirats-Mitgliedern, weil die Beiräte oft nur Alibifunktionen erfüllten, aber wenig auf Fahrgastinteressen eingingen. Der letzte Rückzug verstärkte aber den Druck, nunmehr beim Verkehrsverbund zur vollendeten Tat zu schreiten. Der Saarländische Bahnkunden-Verband, Landesverband des Deutschen Bahnkunden-Verbands DBV, wird ein besonderes Augenmerk auf entsprechende Mitwirkungsmöglichkeiten richten.

Wie in vielen anderen Verbänden liegt dem neuen Saartarif eine Wabenstruktur zugrunde, wobei Saarbrücken und Völklingen jeweils eine Großwabe bilden, die als zwei Waben gezählt wird. Bei der Preisermittlung werden einfach die jeweils durchfahrenen Waben gerechnet. Die Preisspanne reicht von 1,60 Euro für eine Wabe bis zu 6,30 Euro für neun oder mehr Waben. Die Einzeltageskarte kostet zwischen 4,00 Euro und 13,30 Euro. Für alle DB-Bahncard-Inhaber gibt es einen eigenen BahncardTarif, der einen Rabatt von etwa 25 Prozent gewährt.

Die Wabenaufteilung führte allerdings auch zu Ungereimtheiten, weshalb der Saarländische Bahnkunden-Verband erreichen will, dass die Wabenstruktur in einigen Details überarbeitet wird.

Bahnkunden-Verband mahnt Verbesserungen an

»An der Diskussion müssen auch die bestehenden Fahrgastbeiräte und Kommunen beteiligt werden", forderte der DBV-Landesbeauftragte Manfred-Kurt Vormelker. Nicht nachvollziehbar für den Bahnkunden-Verband ist die Tatsache, dass es bis auf Weiteres kein gemeinsames Fahrplanheft für den SaarVV geben wird. SaarVV-Vertriebsleiterin Sabine Vogel-Knels begründete die Verspätung damit, dass die Verkehrsbetriebe nach den ersten Erfahrungen mit dem neuen Verbund neue Fahrpläne bis Herbst erstellen wollen. Der Saarländische Bahnkunden-Verband hofft aber, dass der schon beim Gründungsakt von vielen der künftigen SaarVV-Kunden geäußerte Wunsch nach einem gemeinsamen Fahrplanheft bald erfüllt wird. (mkv)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002756>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten