

## Kurzbericht

Nr. IV/14

- 25. Februar 1953 -

Jg. 3

### Struktur und Entwicklung des öffentlichen Personenverkehrs im Saarland nach dem zweiten Weltkrieg.

Unter öffentlichem Personenverkehr wird der schienen- oder strassengebundene Linienverkehr der staatlichen, kommunalen und vom Staate konzessionierten privaten Betriebe der Personenbeförderung verstanden, im Saarland also die Personenbeförderung durch die Eisenbahn, die Strassenbahnen und die Omnibus- und Obuslinien. Dabei wird der Gelegenheitsverkehr, d.h. die Sonderfahrten der Linienverkehrsmittel, mitgezählt. Die von der Régie des Mines mit werkseigenen Omnibussen linienmässig betriebene Beförderung des eigenen Personals von den Wohn- zu den Arbeitsstätten und zurück kann nicht als öffentlicher Personenverkehr angesehen werden, ebensowenig die Beförderung des gleichen Personenkreises durch private Omnibusunternehmer, die vertragsmässig bestimmte Linien ausschliesslich zu dem gleichen Zweck zu befahren haben. Hier fehlt das Kriterium der Öffentlichkeit und der Konzessionspflicht. Immerhin fällt diese umfangreiche regelmässige Personenbeförderung der Grubenverwaltung so ins Gewicht, dass man ihre Bedeutung für den allgemeinen Personenverkehr nicht ausser acht lassen kann. Sie ist deshalb in den folgenden Tabellen gesondert angeführt.

Um den übrigen nicht öffentlichen Personenverkehr (z.B. Taxiverkehr, Omnibusgelegenheitsverkehr, privater Personenkraftwagenverkehr) zu beleuchten, fehlt es an fundierten Zahlen. Die Personenkraftwagen spielen bei der Betrachtung des öffentlichen Personenverkehrs insofern eine Rolle, als sie in zunehmendem Masse Personen dem öffentlichen Verkehr entziehen. Dieser Einfluss des privaten Kraftwagenverkehrs auf den öffentlichen Personenverkehr ist jedoch bisher weder im Saarland noch sonstwo in Europa so gross, dass er, wie in den Vereinigten Staaten, einen Rückgang des Verkehrsaufkommens bei der Eisenbahn und im öffentlichen Kraftwagenverkehr verursacht hätte.

Der öffentliche Personenverkehr ist im Saarland seit 1948 - für frühere Jahre liegen nur verlässliche Zahlen über den schienengebundenen Verkehr vor - sowohl auf der Schiene als auch auf der Strasse in aufsteigender Entwicklung begriffen, auf der Strasse allerdings in viel stärkerem Masse als auf der Schiene.

Eine entscheidende Rolle spielt im stark industrialisierten Saarland der tägliche Pendelverkehr von den Wohnstätten zu den Arbeitsstätten in den grösseren Gemeinden. Die Bedeutung des Pendelverkehrs ist nach dem Kriege dadurch noch besonders gewachsen, dass die Zerstörung umfangreicher Wohngebiete, vor allem in einem Teil der Städte, eine gewisse Verlagerung der Wohnstätten an die Stadtperipherie und auf das flache Land verursacht hat. Darüberhinaus ist der Pendelverkehr wie der öffentliche Personenverkehr im allgemeinen durch die günstige Wirtschaftslage und die Vollbeschäftigung seit 1948 gefördert worden. In geringerem Masse hat er natürlich auch durch den Bevölkerungszuwachs zugenommen.

Die verschiedenen Verkehrsmittel stehen sowohl beim Personen-, als auch beim Güterverkehr in scharfer Konkurrenz. Die Eisenbahn hat ihre Hauptbedeutung für den Personenverkehr über grössere Entfernungen, sie bietet im übrigen grössere Bequemlichkeit. Andererseits unterliegt sie der starren Schienengebundenheit, hohen fixen Kosten mit geringem Kapitalumschlag, ferner der öffentlichen Beförderungspflicht mit stark eingeschränkten Sozialtarifen - 85 % ihrer Reisenenden muss sie Fahrpreismässigung gewähren - und den teuren gesetzlich auferlegten Sicherheitsvorschriften.

Der Omnibusverkehr dagegen unterliegt diesen starren Regeln nicht, er ist viel freier in seinen Dispositionen, hat erheblich geringere Investitionskosten, einen schnelleren Kapitalumschlag und unterliegt keiner unbedingten Beförderungspflicht. Seine Fahrbahn wird teilweise aus allgemeinen Steuern unterhalten, da die Treibstoffsteuer allein nicht einmal ausreicht, die Strassenunterhaltungskosten zu decken. Wo der Omnibus Zubringerdienste für die Eisenbahn leistet, wird der Eisenbahnverkehr durch ihn befruchtet, wo er in entlegenen eisenbahnfernen Gebieten fährt, wird der Eisenbahnverkehr kaum berührt.

### E n t w i c k l u n g

der Anzahl und Länge der Linien und Anzahl der eingesetzten Wagen im öffentlichen Personenverkehr von 1948 bis 1951

Verkehrsmittel und Betriebsinhaber	Zahl der Linien				Streckenlänge; b. Omnibussen Gesamtlänge der Linien in km				Eingesetzte Personenfahrzeuge 1)			
	48	49	50	51	48	49	50	51	48	49	50	51
Eisenb. d. Saarl.	.	.	.	.	530	534	534	534	604	615	707	734
Kleinb. Merz.-Büschfeld	1	1	1	1	22	22	22	22	15	24	24	28
Strassenbahnen	.	.	.	.	177	179	161	162	186	225	284	308
Kraftomnibusse und Obusse												
d. Postverwaltung	36	48	49	54	782	903	962	1118	22	70	105	118
Eisenbahn	1	2	2	4	13	80	80	121	3	4	4	9
Strassenb. Ges. 2)	11	18	20	26	107	192	245	272	30	53	65	75
Privatbetr.	26	27	29	30	510	490	450	410	43	53	64	73
Öff. Omnibuslinien zusammen	74	96	101	114	1413	1665	1737	1921	95	179	238	275
der Grubenverwalt.												
a) eigener Betr.	69	80	105	110	1664	1657	2256	1956	82	83	134	145
b) Privatbetriebe	32	30	34	38	17	697	718	832	39	33	37	42

1) Eisenbahn: Betriebsbereite Personen- und D-Zugwagen; Kleinbahn: Personenwagen und Triebwagen; Strassenbahnen: Triebwagen und Anhänger.

2) Ab 1949 einschl. der neu eingesetzten Obuslinien.

Anders wirken sich die Omnibuslinien aus, die parallel oder annähernd parallel zur Schiene laufen. Solche Linien sieht die Eisenbahn als Verkehrsrentzieher an und behält ihren Betrieb sich selbst vor, wenn er nötig wird. Es geht ihr dabei um die Rentabilität und um die Erhaltung des bei den Eisenbahnen investierten Volksvermögens, zumal man nach menschlichem Ermessen auf das wichtigste Verkehrsmittel Eisenbahn nie wird verzichten können.

Eine Sonderaufgabe haben die kommunalen Strassenbahngesellschaften, die den Nahverkehr in den Städten einschliesslich der Vororte, sowie den erweiterten Vorortverkehr zu bewältigen haben. Dieser Nahverkehr wird durch Strassenbahnen, Oberleitungsomnibusse und Omnibusse der Strassenbahngesellschaften durchgeführt.

Ein erster zahlenmässiger Überblick über die Einrichtungen für den öffentlichen Personenverkehr im Saarland zeigt, dass in den letzten Jahren die Streckenlänge bei den Eisenbahnen und der Kleinbahn Merzig-Büschfeld geblieben, bei den Strassenbahnen in erster Linie wohl zugunsten von Oberleitungsomnibussen sogar zurückgegangen ist. Im öffentlichen Omnibusverkehr dagegen hat sich, abgesehen von dem Obusverkehr der Gruben, die Anzahl der Linien von 1948 bis 1951 von 74 auf 114, also um 54 %, die Linienlänge von 1 413 um 38 % auf 1 921 km erhöht. Während die Zahl der eingesetzten Personewagen, die zum Teil durch Kriegseinflüsse vorübergehend unbrauchbar waren, bei der Eisenbahn im gleichen Zeitraum um 22,5 % und bei den Strassenbahnlinien um 66 % gestiegen ist, hat sich die Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge im öffentlichen Omnibusverkehr von 95 auf 275, also viel stärker vermehrt als bei den schienengebundenen Verkehrsmitteln.

Im einzelnen haben die Strassenbahngesellschaften ihr Omnibusverkehrsnetz einschliesslich der Neueinrichtung einiger weniger Obuslinien von 1948 bis 1951 um 155 %, die Postverwaltung das ihre um 42 %, die Eisenbahnen seit 1949 ihre Omnibuslinien um 50 % vergrössern können, während die Privatbetriebe, soweit sie nicht für die Grubenverwaltung fahren, zwar nicht ihr Netz, dafür aber die Zahl der Linien um 15 % und die Zahl der eingesetzten Wagen um 70 % erhöht haben.

Neben den bis Ende 1951 im Linienverkehr eingesetzten 275 Omnibussen verkehrten noch 145 grubeneigene und 42 Omnibusse der von der Grube beauftragten Unternehmer. Ausser diesen insgesamt im Linienverkehr eingesetzten 462 Omnibussen fuhren Ende 1951 weitere 82 Omnibusse im Gelegenheitsverkehr und Werksverkehr, so dass 544 Omnibusse gegenüber 162 zu Anfang 1948 zugelassen waren, was eine Steigerung auf mehr als das Dreifache in vier Jahren bedeutet. 1939 waren im Saarland des heutigen Gebietsumfanges 279 Omnibusse zugelassen.

In der Bundesrepublik stieg die Anzahl der zugelassenen Omnibusse von 1948 bis 1951 um 157 %, in Nordrhein-Westfalen um 143 %. Die Zunahme war also etwas geringer als im Saarland.

Ein Bild von der Entwicklung des öffentlichen Personenverkehrs gibt die Anzahl der mit den verschiedenen Verkehrsmitteln beförderten Personen; die beste vergleichende Veranschaulichung der tatsächlichen Verkehrsleistungen bietet jedoch die Anzahl der erreichten Personenkilometer (Pkm), das Produkt aus der durchschnittlichen Fahrstrecke pro Person, auch "mittlere Reiseweite" genannt, und der Gesamtzahl der beförderten Personen. Leider liegen die Pkm für den Omnibusverkehr nur zum kleinsten Teil vor. Je nachdem, ob es sich bei dem Verkehrsmittel überwiegend um Orts-, Nah- oder Fernverkehr handelt, ergibt sich eine geringere oder grössere mittlere Reiseweite und damit ein verschiedenartiger Anteil an der eigentlichen Verkehrsleistung.

E n t w i c k l u n g  
der Personenbeförderung und Personenkilometer im öffent-  
lichen Verkehr von 1948 bis 1951

Verkehrsmittel und Betriebs- inhaber	Beförderte Personen in 1000				Personen km in 1 000	
	1948	1949	1950	1951	1950	1951
Eisenb.d.Saarlandes 1)	45 102	44 034	45 255	49 541	739 833	810 425
Kleinb.Merzig-Büschfeld	1 110	1 188	1 175	1 264	11 106	13 001
Strassenbahnen 2)	57 994	53 445	58 922	58 793	279 126	275 459
Kraftomnibusse u.Obusse der Postverwaltung	4 873	7 511	9 647	12 289	.	147 468 <sup>3)</sup>
Eisenbahnen	166	264	277	373	9 284	7 128
Strassenb.Gesellsch.	3 531	10 327	13 110	16 270	64 371	82 828
Privatbetriebe	2 203	2 922	4 011	7 100	.	85 200 <sup>3)</sup>
Öffentl.Omnibuslinien z u s a m m e n	10 773	21 024	27 045	36 032	.	1421 710
Grubenverwaltung						
a) eigener Betrieb	3 112	3 010	5 860 <sup>3)</sup>	6 720	.	.
b) Privatbetriebe	2 203	2 922	2 750 <sup>3)</sup>	3 050	.	.
Grubenverwaltung zusammen	5 315	5 932	8 610	9 776	.	.

- 1) Beförd.Personen in 1000 : 1946 = 55 799; 1947 = 43 930,  
2) Beförd.Personen in 1000 : 1946 = 57 508; 1947 = 77 684  
3) Näherungswerte

Die Eisenbahn hat die Anzahl der jährlich beförderten Personen von 1948 bis 1951 um fast 10 % auf rund 49,5 Mill. steigern können. Ähnlich war die Steigerung bei der Kleinbahn Merzig-Büschfeld. Die saarländischen Strassenbahnen haben in den gleichen Jahren stets mehr Personen befördert als die Eisenbahn, aber deren Zahl nur um 1,4 % auf 58,8 Mill. steigern können. Die durch die Omnibuslinien des öffentlichen Verkehrs (Post, Eisenbahnen, Strassenbahngesellschaften und Privatunternehmen) beförderte Personenzahl ist zwar absolut geringer als die der Eisenbahn bzw. der Strassenbahnen, sie ist aber im gleichen Zeitraum sprunghaft von 10,8 Mill. Personen um 234 % auf 36,1 Mill. gestiegen. Nebenbei sei erwähnt, dass die Grubenverwaltung mit eigenen und gemieteten Wagen die Beförderung von Grubenpersonal im gleichen Zeitraum von 5,3 auf 9,8 Mill., also um 85 % gesteigert hat. Nach der Zahl der beförderten Personen kommt den Eisenbahnen, den Strassenbahnen und den Omnibussen (einschliesslich der Grubenomnibusse) heute schon annähernd die gleiche Bedeutung zu.

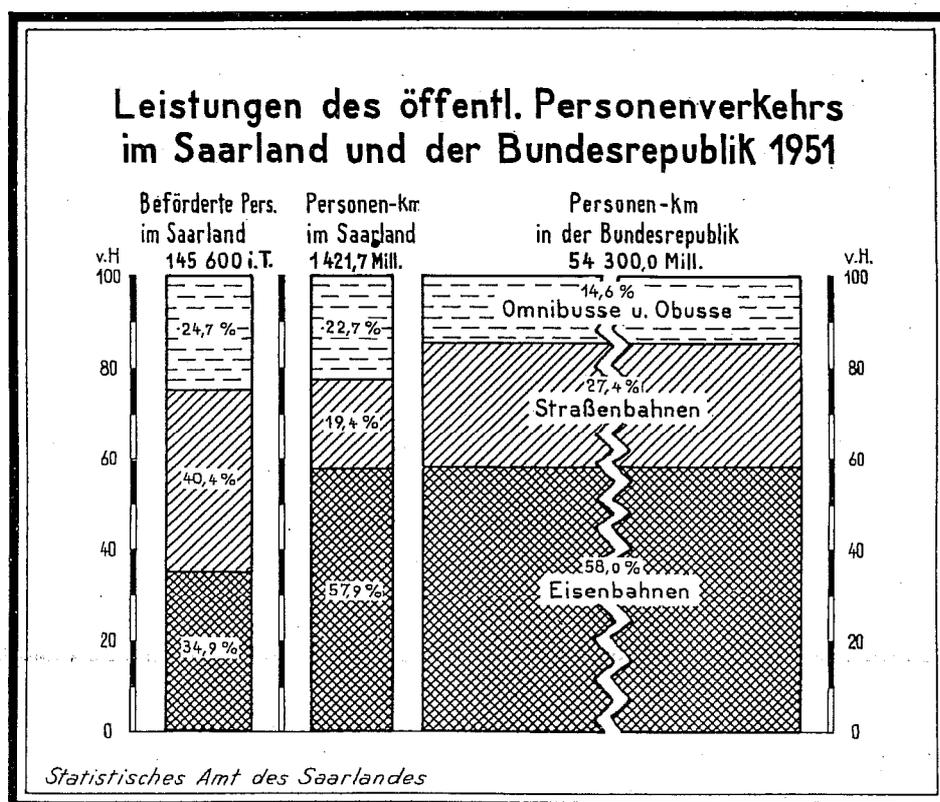
Die tatsächliche Beförderungsleistung der einzelnen Einrichtungen für den öffentlichen Personenverkehr wird jedoch nur durch die von den Beförderungsmitteln geleisteten Personenkilometer gekennzeichnet. Die Pkm berechnen die Eisenbahnen und die Strassenbahngesellschaften auch für ihren Omnibusbetrieb, die Postverwaltung dagegen nicht; auch die meisten privaten Omnibusbetriebe sind nicht in der Lage, diese Berechnung durchzuführen. Die mittlere Reise-  
weite ist sehr verschieden und beträgt für 1951 bei der Eisenbahn (Schiene) 16,4 km, bei den Strassenbahnen (Schiene) 4,7 km, bei den ausgedehnten Omnibuslinien des Schnellverkehrs der Eisenbahnen 19,1 km, bei den Omnibus- und Obuslinien der Strassenbahngesellschaften 4,9 km. Aus den Angaben der sechs grössten Unternehmen der privaten Omnibuslinien wurde die mittlere Reiseweite mit 12 km errechnet und dieser Durchschnitt sowohl für alle Privat-  
omnibuslinien als auch für die Omnibuslinien der Postverwaltung schätzungs-  
weise zugrundegelegt und die Pkm danach veranschlagt.

Personenbeförderung nach Anzahl und Personenkilometer  
nach Art der Transportmittel im Jahre 1951.

Transportmittel	Beförderte Personen		geleistete Personenkilometer	
	absolut in 1000	vH	absolut in 1000	vH
Eisenbahnen u. Kleinbahn	50 805	34,9	823 426	57,9
Strassenbahnen	58 793	40,4	275 459	19,4
Omnibuslinien des öffentl. Verkehrs	36 032	24,7	322 625	22,7
<b>Z u s a m m e n</b>	<b>145 630</b>	<b>100,0</b>	<b>1 421 710</b>	<b>100,0</b>

Es ergibt sich aus diesen Zahlen und Näherungswerten, dass die eigentlichen Strassenbahnlinien zwar 8 Mill. Fahrgäste mehr als die Eisenbahnen auf der Schiene befördert haben, die Beförderungsleistung der Strassenbahnen auf der Schiene aber infolge der viel niedrigeren mittleren Reiseweite nur ein gutes Drittel der Beförderungsleistung der Eisenbahnen beträgt. Von den insgesamt geleisteten 1,42 Mrd. Personenkilometern fallen auf die Eisenbahn (Schiene) 57,9 %, auf die Strassenbahn (Schiene) 19,4 %, auf die Omnibuslinien des öffentlichen Personenverkehrs 22,7 %. Dabei dürfte die Pkm-Leistung der Omnibus- und Obusbetriebe 1948, wenn man die Anzahl der beförderten Personen betrachtet und annimmt, dass damals die mittleren Reiseweiten die gleichen wie 1951 waren, bei nur 6,8 % gelegen haben.

Angesichts der zunehmenden Bedeutung des strassengebundenen Personenverkehrs wird die Eisenbahn ihre Stellung nach ihrer eigenen Auffassung nur dann behaupten können, wenn sie ihren Verkehr durch Kurzzüge und Triebwagen verdichtet, ihre Anlagen und Fahrzeuge modernisiert und letztlich eine Elektrifizierung ihrer Strecken durchführt. Eine solche Rationalisierung wird allerdings weitere hohe Investitionskosten beanspruchen.



Die graphische Darstellung soll veranschaulichen, dass nicht die Anzahl der beförderten Personen, sondern die Höhe der geleisteten Personenkilometer den verschiedenen Verkehrsmitteln Rang und Bedeutung gibt. Zugleich soll sie einen Vergleich der Bedeutung der drei Verkehrsmittel der öffentlichen Personenbeförderung im Saarland und in der Bundesrepublik für das Jahr 1951 ermöglichen. Dieser zeigt, dass die Bedeutung der Eisenbahnen in beiden Gebieten etwa die gleiche ist und dass im übrigen im Saarland Omnibus und Obus, in der Bundesrepublik die Strassenbahnen die grössere Rolle spielen. Der Anteil der Verkehrsleistung der Omnibusse im Saarland würde aber noch wachsen, wenn man den Omnibusverkehr der Grubenverwaltung in die graphische Darstellung aufnehmen könnte. Im dargestellten Pkm-Anteil der Omnibusse und Obusse in der Bundesrepublik ist nämlich der linienmässig, nicht öffentliche Arbeiterverkehr einbezogen und lässt sich nicht eliminieren. Da aber für die Pkm-Leistung der für die Gruben fahrenden Omnibusse keinerlei Anhalt vorliegt, können die Vergleichsprozente der Pkm für beide Gebiete nicht wirklichkeitsnäher dargestellt werden, als es geschehen ist.

In der Bundesrepublik betrug im Jahre 1951 die im öffentlichen Personenverkehr (einschl. des nicht öffentlichen Arbeiterverkehrs durch Omnibusse) beförderte Personenzahl 5,52 Mrd. oder das Neununddreissigfache der 145 Millionen beförderten Personen im Saarland und die geleisteten Personenkilometer 54,3 Mrd. oder das Achtunddreissigfache der 1,42 Mrd. im Saarland gefahrenen Personenkilometer, und zwar angesichts einer 50 mal grösseren Bevölkerungszahl und einer 96 mal grösseren Gebietsfläche der Bundesrepublik.