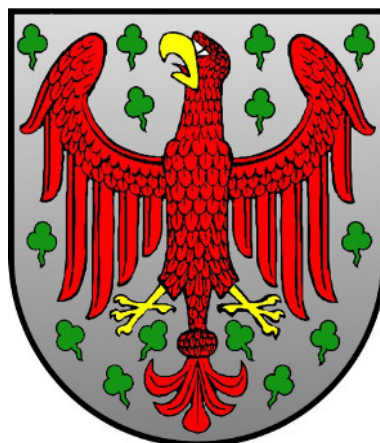


Information

„Fahrscheinfreier Stadtverkehr“



Stadt Templin



Gliederung:	Seite
1. Ausgangssituation	3
2. Projektziele	4
3. Maßnahmen für den „Fahrscheinfreien Stadtverkehr“	4
4. Modifikationen und Finanzen	5
5. Entwicklung der Fahrgastzahlen (Kurkartennutzer)	6
6. Fazit und Ausblick	6

Sehr geehrte Damen und Herren,



der Einladung der Stadt Tallin bin ich gern nachgekommen, um über das seit 21 Jahren laufende Projekt zum Fahrscheinlosen ÖPNV in Templin zu sprechen.

Die Stadt Templin liegt im Nordosten der Bundesrepublik Deutschland zwischen Berlin und Stettin. Wie auch in anderen Teilen des Landkreises Uckermark ist die Bevölkerungsdichte mit 42 Einwohnern je km² recht gering. 16.094 Einwohner (Stand 31.03.2018) verteilen sich auf die Kernstadt und 15 Ortsteile, was insgesamt einer Fläche von 379,5 km² entspricht.

Wer nun die die achtgrößte Stadt Deutschlands besucht, dem wird nicht langweilig. Die Stadt der 1.000 Linden, eingebettet in die eiszeitliche geprägte Landschaft aus zahlreichen Wäldern und Seen, wird sie zu Recht die „Perle der Uckermark“ genannt. Besonderen Charme versprüht der historische Stadtkern mit der 1.735 m langen, vollständig erhaltenen Stadtmauer, zu der auch 3 Stadttore, 2 Türme sowie 47 Wiekhäuser gehören. Templin zieht schon lange Urlauber an und spezialisiert sich auf familienfreundlichen Aktiv- und Gesundheitstourismus. Punkten kann die Stadt bei ihren Besuchern mit vielfältigen Freizeitmöglichkeiten und überregional bekannten touristischen Leistungsträgern wie der NaturThermeTemplin, dem AHORN-Seehotel und der Westernstadt „Eldorado“. Im Jahr 2000 erhielt Templin das Prädikat als "Staatlich anerkanntes Thermalsoleheilbad“.

1. Ausgangssituation

Ende der 90er Jahre wies Templin ein für ihre Größe hohes



Straßenverkehrsaufkommen auf - 90% des Gesamtverkehrs bahnten sich ihren Weg durch die Innenstadt. Demgegenüber wurden vorhandene ÖPNV – Angebote kaum angenommen. Das ist u. a. darauf zurückzuführen, weil die Menschen keinen persönlichen Vorteil darin sahen, den Bus zu nutzen und dafür verhältnismäßig viel zu bezahlen. 1997 fuhren lediglich ca. 41.000 Fahrgäste auf den innerstädtischen Buslinien.

2. Projektziele

Die Stadt und die lokale Busgesellschaft UVG hatten ein großes Interesse daran, diese Situation zu ändern: Für die Stadt hatte die Verkehrsberuhigung in der Innenstadt höchste Priorität, der Fremdenverkehrsverein wollte ein attraktiveres und gut ausgebautes Verkehrsnetz anbieten und die UVG ihre Fahrgastbeförderungszahlen steigern. Die Einführung des „Fahrscheinfreien Stadtverkehrs“ im Dezember 1997 war an das Gesamtkonzept „Kurstadtentwicklung“ gekoppelt und sollten fortan die Erreichbarkeit der neuen touristischen Einrichtungen NaturTherme (2000) und Westernstadt „Eldorado“ (2006) gewährleisten. Verbessert werden sollte die Mobilität für Besucher und Einwohner Templins gleichermaßen. Beabsichtigt war, mit der Einführung des fahrscheinfreien Stadtverkehrs die Attraktivität der Kurstadt zu steigern und den Bekanntheitsgrad Templins zu erhöhen.

Hauptschwerpunkte waren Überlegungen, positive ökologische, ökonomische und soziale Auswirkungen zu erreichen, eine Reduzierung der Umweltbelastungen durch Lärm und Kohlendioxid ausstoß, weiterhin



Mehreinnahmen aus Werbung an Haltestellen, bei Kurbeiträgen und Steuern durch Synergieeffekte mit der lokalen Wirtschaft, Einsparungen aus verminderten bzw. nicht notwendigen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur und die Verbesserung der Schulwegsicherung und Verkehrssicherheit.

3. Maßnahmen für den „Fahrscheinfreien Stadtverkehr“

Anfangs kamen zwei Haupt- und zwei Nebenlinien zum Einsatz, die werktags in der Zeit von 06.00 - 20.00 Uhr verkehren und samstags und an Sonn-/Feiertagen zwischen 09.00 und 17.00 Uhr. Alle Linien wurden von zwei Bussen im Abstand von 20 – 60 Minuten befahren. Für Fahrstrecken mit hohem Fahrgastaufkommen standen Busse mit 50 Steh- und 50 Sitzplätzen bereit, für weniger befahrende Strecken mit verwinkelten Straßen waren kleinere Busse angedacht. 24 neue überdachte Bushaltestellen im Abstand von 300-350 m wurden bis 2002 errichtet, die weniger als 150 m von den Wohnungen der Bürger entfernt liegen und von 90% der Bevölkerung erreicht werden.

4. Modifikationen und Finanzen

Nach den ersten Erfahrungen mit dem „Fahrscheinfreien Stadtverkehrs“ zeigte sich, dass trotz intensiver Projektvorbereitung manche Entwicklung in der Praxis anders als geplant ablief. Das Konzept konnte nicht mit den zu erwartenden Einnahmen finanziert werden, für Templin entstanden zusätzliche finanzielle Belastungen. Die Resonanz war einfach enorm! Linien wurden zur Optimierung regelmäßig überarbeitet, binnen 4 Jahren stiegen die Fahrgastzahlen



rasant und machten eine Erhöhung der Aufwendungen erforderlich.

Um trotz angespannter Haushaltslage den „Fahrscheinfreien Stadtverkehr“ aufrecht zu erhalten, entwickelte man 2002 folgenden Gedanken: Es fährt weiterhin jemand „fahrscheinfrei“, wenn er eine Jahreskurkarte vorweisen kann. Die Jahreskurkarte wurde 2003 für 29,00 EUR (vgl. „normale“ Jahreskarte für Stadtbusverkehr 205,00 EUR) eingeführt, Kinder bis zur Vollendung des 14. Lebensjahres fahren nach wie vor gratis. Touristen mit Nachweis über die Kurbeitragszahlung fahren ebenfalls „fahrscheinfrei“ mit dem Bus. Die Jahreskurkarten sind über die Touristeninformation erhältlich.

Zur Weiterführung des Projektes (freiwillige Aufgabe) war 2007 eine weitere Einnahmensteigerung nötig, denn die Stadt Templin wies seinerzeit einen unausgeglichen Haushalt vor. Die Jahreskurkarte kostet seitdem 44,00 EUR.

Seit 2009 haben wir das Projekt auch für Bewohner der Templiner Ortsteile erweitert, die nicht zum Kurstadtgebiet gehören, sie können eine Jahreskurkarte erwerben. Auf den Fahrpreis des Bustickets wird ein entsprechender Rabatt gewährt. Kostenersparnisse gegenüber dem „Normaltarif“ ergeben sich bereits nach 20-facher Hin- und Rückfahrt (jährlich). Die Stadt baut damit das ÖPNV-Angebot für ihre Bürger aus und nutzt den Spielraum, dass seit 2009 Schüler ihre „Schulbusfahrkarten“ vom Landkreis Uckermark bekommen, eine Nutzung der Jahreskurkarte für die Teilnahme an der Schülerbeförderung war nicht mehr nötig. Aufgabenträger für den busbetriebenen ÖPNV sind im Land Brandenburg die Landkreise und die kreisfreien Städte (§ 3 Abs. 3 brandenburgisches ÖPNVG).



Gedeckt werden die Ausgaben also durch Eigenmittel der Stadt und eingenommene Kurbeiträge. Jährlich stimmt die Stadtverordnetenversammlung im Rahmen der Haushaltsdiskussion über die Eigenmittel ab, gegenwärtig werden jährlich 130.000 € für den innerstädtischen Busverkehr bereitgestellt. Für die Verkehrsleistung erstellt die UVG der Stadt monatlich Rechnungen und erhält Beförderungsentgelte. Dieser Prozess läuft sehr kosteneffizient: Der Busfahrer zählt die Fahrgäste und es ist pro Monat nur noch eine Rechnung nötig.

5. Entwicklung der Fahrgastzahlen (Kurkartennutzer)

Die nachfolgende Übersicht verdeutlicht, wie häufig die Jahreskurkarten in den letzten Jahren verwendet wurden.

Jahr	Anzahl der Fahrten mit Jahres- / Kurkarte	Kommunaler Zuschuss zum Stadtlinienverkehr	Bemerkung
1997	41.360		
1999	411.860	72.381,99 €	
2002	528.611	96.773,00 €	
2003	334.719	78.403,00 €	Einführung der Jahreskurbeitragskarte, 29 €
2006	316.163	86.928,50 €	
2009	239.742	108.961,30 €	Jahreskurkarte gilt jetzt auch für einzelne Ortsteile
2012	224.269	104.239,00 €	Baumaßnahme Lychener Straße, Umleitungsverkehr
2017	236.586	123.023,60 €	

6. Fazit und Ausblick

Rückblickend und über einen längeren Zeitraum betrachtet lässt sich feststellen, dass das Ausgangskonzept ständig überarbeitet und weiterentwickelt wurde – aus finanzieller und qualitativer Sicht. Da wir ja pro Fahrgast zahlen, stiegen die Kosten und bei übervollen Bussen sank



auch die Qualität der Beförderung. Bei Regen nutzten einige pfiffige Kids dann die Busse als fahrbares Klassenzimmer. Das sorgte nicht immer für Freude, gerade nicht bei älteren Fahrgästen. Die Umsetzung des Projektes war für die Stadt von Anfang an mit Mehrausgaben verbunden, kostenlos war und jetzt sehr kostengünstig ist es immer nur für den Fahrgast. Die Finanzierung des Busverkehrs wurde der Haushaltslage der Stadt angepasst und mit der Einführung der kostenpflichtigen Jahreskurkarte 2003 sanken die Ausgabensteigerungen. Gleichzeitig stieg die Qualität der Beförderung: Die Busse sind gut ausgelastet, aber nicht mehr überfüllt.

Trotz allem darf der „Fahrscheinfreien Stadtverkehr“ in Templin als Erfolgsmodell gewertet werden. Die Jahreskurkarte ermöglicht auch Menschen mit geringen Einkünften ihr Bedürfnis nach Mobilität zu befriedigen. Wartezeiten an Haltestellen haben sich reduziert und die Busse verkehren fahrplanmäßig, weil die Mehrzahl der Fahrgäste keine Fahrscheine mehr zu lösen braucht. Bereits in der Vergangenheit und insbesondere wieder gegenwärtig im Zuge der deutschlandweiten Debatte um mögliche Dieselfahrverbote in Innenstädten suchen Kommunen nach innovativen Lösungen und fragen verstärkt unsere Erfahrungen mit dem Stadtbusverkehr nach, der dazu beigetragen hat, dass die Feinstaubbelastungen kontinuierlich gesunken sind, so dass seit 2017 Templin seinen Kurorttitel ohne Auflagen tragen darf.

Templin wird auch künftig nach geeigneten Maßnahmen suchen, die Luft- und Lärmbelastungen zu reduzieren. Solange die UVG im Rahmen ihres ÖPNV-Auftrages den Stadtbusverkehr anbieten kann und die Stadt Templin den notwendigen Eigenanteil aufbringt, wird das Projekt



weitergeführt und weiterentwickelt. Unser Ziel ist es, allen Bürgern einen optimalen ÖPNV zu bieten.

Es gibt einfach viele Gründe, das Projekt „Fahrscheinfreier Stadtverkehr“ in Templin fortzuführen.

1. Der individuelle PKW-Verkehr wird weiter eingeschränkt und mit dem Einsatz von neuen Bussen sinken die Emissionen von CO₂, Feinstaub und Lärm.
2. Die Mobilität gerade der älteren Einwohner erhöht sich, sie können weiter am sozialen Leben teilnehmen, durch das dichte Netz von Haltestellen ist man auch bei eingeschränkter Beweglichkeit in der Lage, die Haltestelle zu Fuß zu erreichen.
3. Die Verkehrssicherheit steigt, weniger Fahrzeuge bedeuten ein geringeres Unfallrisiko. Positiver Nebeneffekt ist, dass viele ältere Fahrer zur Hauptverkehrszeit den Bus nehmen anstelle des PKW's.
4. Senkung des Verwaltungsaufwandes durch einen niedrigeren Preis von 44 € unterhalb des Strafpreises von 60 €, so dass sich Schwarzfahren nicht lohnt und weniger Fahrausweiskontrollen benötigt werden.
5. Die Möglichkeit, in der Zukunft durch den Einsatz von Elektro- oder Wasserstoffbussen die Emissionen noch weiter zu senken.

Tallin punktet mit seinem „ÖPNV zum Nulltarif“ seit 2013 und folgt damit unbeabsichtigt den Spuren Templins. Doch auch Templin kann von Estland lernen: Es ist geplant, am traditionellen Bildungsstandort Templin ab 2022 eine Europäische Schule mit Internat zu eröffnen. **Und**



damit sich nicht nur dort Freundschaften zwischen Esten und Deutschen entwickeln, wäre auch außerhalb dieser Einrichtung eine dauerhafte Kooperation wünschenswert.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!