

Information

„Fahrscheinfreier Stadtverkehr“ Stadt Templin



Gliederung:

1. Kurzinformationen zur Stadt Templin

2. Vorbereitungsphase

3. Umsetzung des Projektes

3.1 Konzept

a) Grundgedanke des Konzeptes

b) Maßnahmen für den „Fahrscheinfreien Stadtverkehr“

c) Einschränkungen

d) Finanzierungsmodell

3.2 Prozessablauf

a) Initiative

b) Kooperationspartner

c) Rechtliche Situation

d) Ausschreibung/ Bürgerbeteiligung

e) Betreuung

f) Werbung

3.3 Ergebnisse/ aktueller Stand

a) Entwicklung der Fahrgastzahlen (Kurkartennutzer)

b) Qualitätssicherung

c) Image

d) Modifikationen

4. Fazit

1. Kurzinformationen zur Stadt Templin

- Einwohnerzahl: 16.094 (Stand: 31.03.2018)
- Lage: Landkreis Uckermark, Land Brandenburg
80 km nördlich von Berlin entfernt
140 km bis zur Ostsee
60 km bis Polen
- Die Stadt der 1.000 Linden, liegt zwischen vielen Seen und Wäldern und wird auch „Perle der Uckermark“ genannt
- Templin verfügt über einen historischen Stadtkern mit einer 1.735 m langen und vollständig erhaltenen Stadtmauer, 3 Stadttore sowie 47 Wiekhäuser.
- Das Staatlich anerkannte Thermalsoleheilbad bietet neben der „Therme“ auch andere Möglichkeiten der aktiven Erholung und Freizeitgestaltung wie z. B. die Fahrrad-Draisine, die Westernstadt „Eldorado“, das Museum für Stadtgeschichte, das Multikulturelle Centrum Templin u. v. m.

2. Vorbereitungsphase

Zur Vorbereitung der Umsetzung des Projektes „Fahrscheinfreier Stadtverkehr“ wurde ein Arbeitskreis, bestehend aus unterschiedlichen Interessengruppen (Stadt Templin, Landkreis Uckermark, Verkehrsunternehmen, Fremdenverkehrsverein), gebildet. In dieser Arbeitsgruppe analysierte man Probleme und bewertete notwendige Maßnahmen, die für das Konzept maßgeblich erschienen. Schwerpunkte stellten die

- Erarbeitung eines Gesamtkonzeptes
- Vorbereitung und Durchführung der Vertragsgestaltung
- Aufstellung und Umsetzung eines Marketingkonzeptes
- Planung der Fahrtroute, Haltestellen und des Fahrplanes
- Klärung rechtlicher Fragestellungen
- Prüfung von Förderungsmöglichkeiten
- Prüfung der Möglichkeit, Busse auf Biodiesel umzurüsten dar.

3. Umsetzung des Projektes

3.1 Konzept

a) Grundgedanke des Konzeptes

Templin war und ist eine touristisch geprägte Stadt, die für Ihre Größe ein hohes innerstädtisches Straßenverkehrsaufkommen (ca. 90% des Gesamtverkehrs) aufwies bzw. aufweist. Die Angebote des ÖPNV wurden kaum angenommen, u. a. weil die Menschen keinen persönlichen Vorteil darin erkennen konnten, für verhältnismäßig kurze Entfernungen den Bus zu nutzen. Desinteresse gegenüber dem ÖPNV war erkennbar, nicht zuletzt aufgrund der mangelnden Attraktivität der Angebote. Im Jahr 1997 nutzten lediglich ca. 41.000 Fahrgäste das Angebot, Bus zu fahren.

Angesichts der beschriebenen Umstände sah man sich 1996/ 1997 veranlasst, gegen- zusteuern. Mit der Idee auf einen „Fahrscheinfreien Stadtverkehr“ umzurüsten, verfolgte man folgende Ziele:

- Verbesserung der Mobilität der Besucher und Einwohner Templins
- Steigerung der Attraktivität der Kurstadt
- Erhöhung des Bekanntheitsgrades Templins
- Reduzierung der Umweltbelastungen durch Lärm und Kohlendioxidausstoß
- Verbesserung bzw. Gewährleistung der Verkehrssicherheit
- Verbesserung der Schulwegsicherung
- Erhöhung der Steuereinnahmen der Stadt Templin durch Synergieeffekte mit
Wirtschaft (Tourismus, Handel, Gewerbe)
- Mehreinnahmen bei Kurbeiträgen
- Einsparungen aus verminderten bzw. nicht notwendigen Investitionen in die
Verkehrsinfrastruktur
- Einnahmen aus Werbung an Haltestellen bzw. durch Sponsoren

b) Maßnahmen für den „Fahrscheinfreien Stadtverkehr“

Für den „Fahrscheinfreien Stadtverkehr“ wurden zwei Haupt- und zwei Nebenlinien vorgesehen. Diese werden werktags in der Zeit von 6.00 - 20.00 Uhr und Samstag/ Sonntag von 9.00 - 17.00 Uhr befahren. Die Linien werden zur Optimierung regelmäßig überarbeitet.

Alle Linien werden von zwei Bussen befahren. Die Abfahrten erfolgen im Abstand von 20 Minuten bis 1 Stunde. Für Fahrstrecken mit hohem Fahrgastaufkommen kommen Busse mit 50 Steh- und 50 Sitzplätzen zum Einsatz. Bei den weniger befahrenen Strecken wird ein kleinerer Bus für ca. 40 Personen eingesetzt. Das hat den Vorteil, dass mit dem kleineren Bus auch verwinkelte Straßen befahren werden können. Die Busse wurden anfänglich auf Biodiesel umgerüstet. Aufgrund steigender Kosten und zunehmender technischer Probleme wurde die Umrüstung wieder rückgängig gemacht.

Mit Hilfe von Fördermitteln des Landes Brandenburg wurden bis 2002 24 neue überdachte Bushaltestellen errichtet. Die Haltestellen liegen weniger als 150 m von den Wohnungen der Bürger entfernt und können von 90% der Bevölkerung erreicht werden. Die Abstände zwischen den Bushaltestellen betragen 300 - 350 m.

c) Einschränkungen

Aufgrund der Tatsache, dass das Konzept nicht mit den zu erwartenden Einnahmen finanziert werden konnte, entstanden für die Stadt Templin zusätzliche finanzielle Belastungen. Die Differenz aus Einnahmen und Kosten wurde und wird von der Stadt Templin durch eigene Mittel gedeckt.

Das Verkehrsunternehmen UVG mbH stellt der Stadt monatlich Rechnungen und erhält die Beförderungsentgelte für die Verkehrsleistung. Rechnungsgrundlage ist die Anzahl der beförderten Fahrgäste, unterteilt nach Fahrausweisnutzern unter Anwendung des genehmigten Tarifs. Zwischen den Vertragspartnern Stadt Templin und der UVG mbH wurde festgelegt, dass die Summe der monatlichen Abrechnungen einen Betrag in Höhe von 150.000 DM/ jährlich nicht überschreiten darf. Diese Festlegung konnte jedoch aufgrund stetig steigender Kosten nicht beibehalten werden.

Jährlich wird über den „Fahrscheinfreien Stadtverkehr“ im Rahmen der Haushaltsdiskussion in der Stadtverordnetenversammlung abgestimmt. Notwendige Mittel müssen im Haushaltsplan mit erfasst sein.

Aufgabenträger für den busbetriebenen ÖPNV sind im Land Brandenburg die Landkreise und die kreisfreien Städte (§ 3 Abs. 3 brandenburgisches ÖPNVG). In Wahrnehmung der Selbstverwaltungsaufgabe ÖPNV hätte im gegebenen Zusammenhang demnach der Landkreis Uckermark eigenverantwortlich über die verschiedenen Elemente zu entscheiden.

d) Finanzierungsmodell

Eine wesentliche Rolle spielte das Finanzierungsmodell für den „Fahrscheinfreien Stadtverkehr“. Im Gesamtkonzept ging man von folgenden Erwartungen zur jährlichen Finanzierung aus:

	Startphase	Langfristig
Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung	10.000DM	10.000DM
Einnahmen aus Kurbeiträgen	20.000 DM	30.000 DM
Einnahmen aus der Werbung an Haltestellen	2.000 DM	10.000DM
Sponsoren	10.000DM	20.000 DM
Einsparungen in der Verkehrsinfrastruktur	–	10.000DM
Erhöhte Steuereinnahmen durch indirekte Wirkung auf die Wirtschaft	–	20.000 DM
Summe	42.000 DM	100.000 DM

Da die Stadt Templin das Projekt aus eigenen Mitteln finanzierte, erhoffte man sich keine größeren Abweichungen von den Planzahlen.

3.2 Prozessablauf

a) Initiative

Wie bereits anfänglich beschrieben, hatte die Stadt Templin das Problem, dass sehr wenige Einwohner auf das Angebot des ÖPNV (Busverkehr) zurückgriffen. Die Stadt Templin und das Verkehrsunternehmen UVG mbH hatten großes Interesse daran, diese Situation zu ändern.

Die Verkehrsberuhigung in der Innerstadt hatte für die Stadt Templin Priorität. Die UVG mbH hatte zum Ziel, seine Fahrgastbeförderungszahlen zu steigern. Der Fremdenverkehrsverein beteiligte sich ebenfalls am Projekt, um ein attraktives und gut ausgebautes Verkehrsnetz anbieten zu können.

b) Kooperationspartner

Kooperationspartner ist die Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbH (UVG)

c) Rechtliche Situation

Die rechtliche Situation hat sich bis heute nicht verändert. Solange das Verkehrsunternehmen im Rahmen seines ÖPNV-Auftrages den Stadtbusverkehr anbieten kann und die Stadt Templin den notwendigen Eigenanteil aufbringt, wird das Projekt weitergeführt.

d) Ausschreibung/ Bürgerbeteiligung

Eine Ausschreibung war bei dem Projekt nicht notwendig. Das Vorhaben konnte nur mit der UVG mbH umgesetzt werden. Eine Bürgerbeteiligung war ebenfalls nicht erforderlich.

e) Betreuung

Das Konzept wird hauptsächlich von der Stadt und vom Verkehrsunternehmen betreut. Aus Vermarktungsgründen wird die TMT Tourismus-Marketing Templin GmbH als Betreiber der Touristeninformation mit einbezogen. Über diese werden die Jahreskurkarten (siehe 3.3 f) Modifikationen) verkauft, welche die Einwohner bzw. Gäste Templins ganzjährig zur „kostenlosen“ Nutzung des Stadtbusses berechtigen. Übernachtungsgäste erwerben mit der Entrichtung des Kurbeitrages den Anspruch auf kostenfreie Nutzung des Stadtbusverkehrs.

f) Werbung

Mit Projektstart wurde aktiv für den „Fahrscheinfreien Stadtverkehr“ in Templin geworben. Die Einmaligkeit des Verkehrskonzeptes bildete die zentrale Werbebotschaft. Es wurde bundes- und europaweit über das Projekt berichtet.

Die Bürger Templins wissen um die Möglichkeit des Erwerbs der Jahreskurkarte. Werbung ist für diese Zielgruppe entbehrlich. Seit 2009 können die Einwohner in den Ortsteilen Templins ebenfalls die Jahreskurkarte nutzen. Verantwortlich für den Verkauf der Jahreskurkarten ist, wie bereits genannt, die TMT Tourismus-Marketing Templin GmbH mit Sitz im Historischen Rathaus, Am Markt 19, 17268 Templin.

Die Einführung des „Fahrscheinfreien Stadtverkehrs“ im Dezember 1997 war am Gesamtkonzept „Kurstadtentwicklung“ gekoppelt. Neben dem Bau der Therme und der Westernstadt „Eldorado“ sollte das Projekt „Fahrscheinfreier Stadtverkehr“ dazu beitragen, den Bekanntheitsgrad Templins zu erhöhen.

3.3 Ergebnisse/ aktueller Stand

a) Entwicklung der Fahrgastzahlen (Kurkartennutzer)

Jahr	Anzahl der Fahrten mit Jahres- / Kurkarte	Kommunaler Zuschuss zum Stadtlinienverkehr	Bemerkung
1997	41.360		
1998	350.055		
1999	411.860	72.381,99 €	
2000	512.069	85.753,87 €	
2001	613.432	89.296,62 €	
2002	528.611	96.773,00 €	
2003	334.719	78.403,00 €	Einführung der Jahreskurbeitragskarte, 29 €
2004	314.409	77.828,91 €	
2005	307.863	80.046,00 €	
2006	316.163	86.928,50 €	
2007	313.536	87.183,50 €	Erhöhung Jahreskurbeitragskarte auf 44€, Kurbeitrag auf 1,50 €
2008	303.149	91.119,10 €	
2009	239.742	108.961,30 €	Jahreskurkarte gilt jetzt auch für einzelne Ortsteile
2010	255.170	115.033,90 €	
2011	250.025	115.447,50 €	
2012	224.269	104.239,00 €	Baumaßnahme Lychener Straße, Umleitungsverkehr
2013	239.987	116.056,40 €	
2014	234.329	116.048,30 €	
2015	192.838	98.398,60 €	Baumaßnahme Mühlenstraße, Umleitungsverkehr
2016	217.047	112.252,80 €	
2017	236.586	123.023,60 €	

Quelle: Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbH

An der Entwicklung der Fahrgastzahlen ist zu erkennen, dass diese nach der Einführung im Jahr 1997 regelrecht explodierten. Innerhalb von vier Jahren sind die Fahrgastzahlen fast um das 15-fache angestiegen. Das Konzept wurde von den Bürgern gut angenommen.

b) Qualitätssicherung

Aufgrund der Tatsache, dass für die Mehrzahl der Fahrgäste keine Fahrscheine eingelöst werden mussten, konnten die Wartezeiten an den Haltestellen reduziert werden und die Busse fahrplanmäßig verkehren.

c) Image

Templin war die erste Stadt in Deutschland, die für ihre Bürger einen fahrscheinfreien und kostenfreien Stadtbusverkehr anbot. Das Interesse am Konzept war groß. Anfragen bezüglich der Umsetzung und Weiterführung des Projektes „Fahrscheinfreier Stadtverkehr“ wurden u. a. von Universitäten/ Fachhochschulen, Politik und anderen Kommunen an die Stadt Templin herangetragen. Diverse Medien berichteten überregional/ deutschlandweit über das Vorhaben.

d) Modifikationen

Aufgrund rasant gestiegener Fahrgastzahlen, erhöhten sich auch die Aufwendungen zur Aufrechterhaltung des „Fahrscheinfreien Stadtverkehrs.“

Der Zuschuss zum „Fahrscheinfreien Stadtverkehr“ wurde aus städtischen Haushaltsmitteln und eingenommenen Kurbeiträgen generiert. 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 konnte man ab dem Jahr 2003 für 29,00 EUR erwerben. Eine „normale“ Jahreskarte für den Stadtbusverkehr kostete 205,00 EUR. Kinder bis zur Vollendung des 14. Lebensjahres waren und sind von der Entrichtung des Kurbeitrages befreit (siehe Kurbeitragsatzung). Mit Vorlage des Nachweises über die Kurbeitragszahlung fahren Touristen ebenfalls „fahrscheinfrei“ Bus.

Um das Konzept des „Fahrscheinfreien Stadtverkehrs“ weiter fortführen zu können, wurde im Jahr 2007 der Preis der Jahreskurkarte von 29,00 EUR auf 44,00 EUR erhöht. Zusätzlich wurde der Kurbeitrag (pro Übernachtung und Person) von 1,00 EUR auf 1,50 EUR angehoben. Zum damaligen Zeitpunkt hatte die Stadt Templin einen unausgeglichenen Haushalt. Die Weiterführung des Projektes (freiwillige Aufgabe) konnte nur durch eine Steigerung der Einnahmen begründet werden.

Ab 2009 ist der Erwerb der Jahreskurkarte auch für Bewohner der Templiner Ortsteile, die nicht zum Kurstadtgebiet gehören, interessant. Auf den Fahrpreis des Bustickets wird ein entsprechender Rabatt gewährt. Kostenersparnisse gegenüber „Normaltarif“ ergeben sich bereits nach 20-facher Hin- und Rückfahrt (jährlich).

Ein erheblicher Rückgang der Fahrgastzahlen in Verbindung mit der Nutzung der Jahreskurkarte ist in 2009 zu beobachten (siehe Tabelle: „Entwicklung der Fahrgastzahlen, S. 8). Ab diesem Jahr mussten z. B. Schüler und Schülerinnen ihre „Schulbusfahrkarten“ vom Landkreis Uckermark beziehen. Die Nutzung der Jahreskurkarte für die Teilnahme an der Schülerbeförderung war nicht mehr möglich.

4. Fazit und Ausblick

Ausgangskonzept über längeren Zeitraum betrachtet finanziell nicht tragbar

- Umsetzung des Projektes für die Stadt von Anfang mit Mehrausgaben verbunden, kostenlos war es immer nur für den Fahrgast
- Finanzierung des Busverkehrs musste infolge der angespannten Haushaltslage der Stadt angepasst werden
- Mit Einführung der kostenpflichtigen Jahreskarte 2003 konnten Ausgabensteigerungen reduziert werden
- Im kommunalen Haushalt werden gegenwärtig 130.000 € Eigenmittel für den „Fahrschein-freien Stadtverkehr“ bereitgestellt

Trotz allem darf der „Fahrscheinfreien Stadtverkehr“ in Templin als Erfolgsmodell gewertet werden. Die Jahreskarte 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.

Templin wird auch künftig nach geeigneten Maßnahmen suchen, die Luft- und Lärmbelastungen durch 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.