



Information





Gliederung:	Seite
1. Informationen zur Stadt Templin	3
2. Ausgangssituation	3
3. Projektziele	3
4. Maßnahmen für den „Fahrscheinfreien Stadtverkehr“	4
5. Modifikationen und Finanzen	5
6. Entwicklung der Fahrgastzahlen (Kurkartennutzer)	6
7. Fazit und Ausblick	7



1. Informationen zur Stadt Templin

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. 15.974 Einwohner (Stand 24.10.2019) mit Hauptwohnsitz 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 seinen 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“.

2. 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, für verhältnismäßig kurze Entfernungen den Bus zu nutzen. 1997 fuhren lediglich ca. 41.000 Fahrgäste mit dem ÖPNV.

3. 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 Fahrscheinfreier Stadtverkehr in Templin



touristischen Einrichtungen NaturThermeTemplin (2000) und Westernstadt „El Dorado“ (2006) gewährleistet. 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.

Auch positive ökologische, ökonomische und soziale Auswirkungen waren zu erwarten, beispielsweise eine Reduzierung der Umweltbelastungen durch Lärm und Kohlendioxidausstoß, 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 oder letztlich die Verbesserung der Schulwegsicherung und Verkehrssicherheit.

4. 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. Von der anfänglichen Umrüstung der Busse auf Biodiesel nahm die UVG infolge gestiegener Kosten und zunehmender technischer Probleme wieder Abstand. 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.

Heute verkehrt die Stadtlinie im 20-Minuten-Takt zwischen der Lychener Straße (Nordstadt) und dem Seehotel (Südstadt) und bindet neben der Hauptroute über den – auf der Rücktour aus der Südstadt kommend - ZOB stündlich 1x den Hauptbahnhof, 1x die Stadtverwaltung sowie 1x das Vogelviertel an. In die Südstadt fahrend beginnt die Stadtlinie 2x stündlich in der Lychener Straße, 1x in der Knehdener Straße (Abbildung 7).



5. 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 Jahreskarte vorweisen kann. Die Jahreskarte wurde 2003 für 29,00 EUR (vgl. „normale“ Jahreskarte für Stadtbusverkehr 205,00 EUR) eingeführt, Kinder bis zur Vollendung des 14. Lebensjahres waren und sind kurbeitragsbefreit. Touristen mit Nachweis über die Kurbeitragszahlung fahren ebenfalls „fahrscheinfrei“ mit dem Bus. Die Jahreskarten sind über die Touristeninformation erhältlich.

Zur Weiterführung des Projektes (freiwillige Aufgabe) war 2007 eine weitere Einnahmensteigerung nötig, denn die Stadt Templin wies seinerzeit einen unausgeglichenen Haushalt vor. Die Jahreskarte kostet seitdem 44,00 EUR. Zusätzlich wurde der Kurbeitrag (pro Übernachtung und Person) von 1,00 EUR auf 1,50 EUR angehoben.

Seit 2009 ist es auch für Bewohner der Templiner Ortsteile, die nicht zum Kurstadtgebiet gehören, interessant, eine Jahreskarte zu 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 reagierte damit auf den erheblichen Rückgang der Fahrgastzahlen durch Nutzer der Jahreskarte. Seit 2009 beziehen beispielsweise Schüler ihre „Schulbusfahrkarten“ vom Landkreis Uckermark, eine Nutzung der Jahreskarte für die Teilnahme an der Schülerbeförderung war nun nicht mehr möglich. 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.



6. 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		
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 €	
2018	185.495	107.743,30 €	
2019	194.869	110.907,90 €	



7. Fazit und Ausblick

Rückblickend und über einen längeren Zeitraum betrachtet lässt sich feststellen, dass das Ausgangskonzept finanziell nicht tragbar war. Die Umsetzung des Projektes war für die Stadt von Anfang mit Mehrausgaben verbunden, kostenlos war es immer nur für den Fahrgast. Die Finanzierung des Busverkehrs wurde infolge der angespannten Haushaltslage der Stadt angepasst und mit der Einführung der kostenpflichtigen Jahreskarte 2003 sanken die Ausgabensteigerungen.

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. Jährlich legt der Stadtverkehr Templin 153.345 Fahrplankilometer zurück.

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 ist immer eine Reise wert – oder gleich mehrere. Am besten bei Anreise mit dem ÖPNV.



Abbildung 1: Luftbild mit Stadtkern und Templiner Stadtsee
Fahrscheinfreier Stadtverkehr in Templin



Abbildung 2: Innenstadt mit Maria-Magdalenen-Kirche



Abbildung 3: Teil der 1.735 m langen vollständig erhaltenen mittelalterlichen Stadmauer



Abbildung 4: Maria-Magdalenen-Kirche



Abbildung 5: Prenzlauer Tor

Templin wird auch künftig nach geeigneten Maßnahmen suchen, die Luft- und Lärmbelastungen zu reduzieren und die Fahrgastzahlen zu stabilisieren bzw. zu steigern. Solange die UVG im Rahmen ihres ÖPNV-Auftrages den Stadtbusverkehr anbieten kann und die Stadt Templin den notwendigen Eigenanteil aufbringt, wird das Projekt weitergeführt. Der im Haushalt eingestellte Eigenanteil wurde bislang nie voll ausgeschöpft und lässt Puffer für eine weitere Ausweitung des Stadtverkehrs. So wird ab 01.01.2020 der Fahrscheinfreie Stadtverkehr für die 15 Ortsteile modifiziert: Die Stadt Templin übernimmt fortan die Differenzbeträge, der bislang von dortigen Fahrgästen bis an den Rand der Kernstadtzone (Wabe 4157, nachstehende Grafik) zu zahlen war.

Geprüft wird noch, den Fahrscheinfreien Stadtverkehr in der Kernstadt auf die Abendstunden auszudehnen, um Gäste und Einwohner länger zwischen der in der Südstadt befindlichen NaturThermeTemplin und dem Stadtzentrum mit dem Multikulturellen Centrum Templin zu vernetzen.

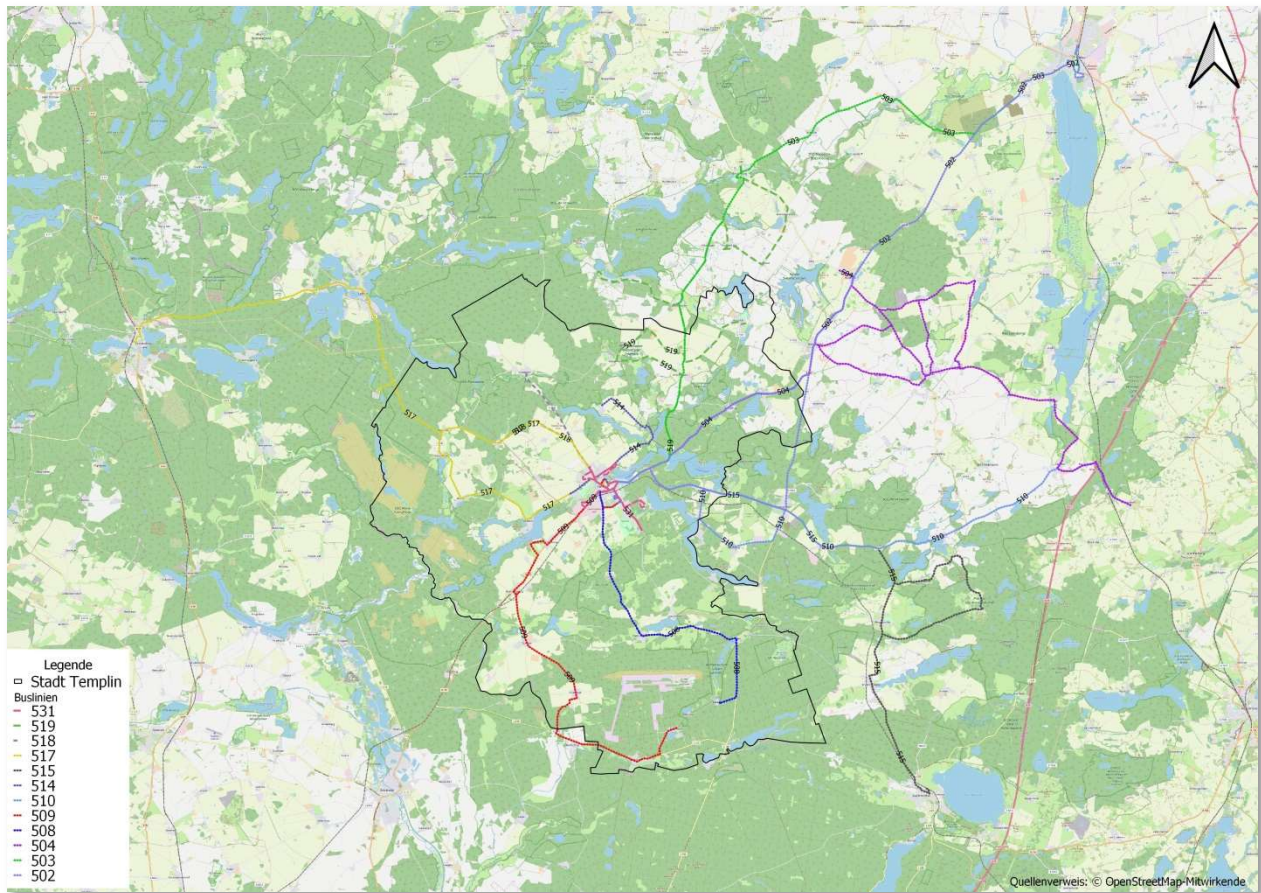


Abbildung 6: Busnetz in Templin und in die umliegenden 15 Ortsteile



Abbildung 7: Route der Stadtlinie 531