

Leitfaden

„Fahrscheinfreier Stadtverkehr“

der Stadt Templin

**Anfrage Frau Schuchardt
Universität Halle**

Gliederung:

1. Kurzinformationen zur Stadt Templin
2. Persönliche Rolle
3. Erfahrungen/Wissen rund um den Prozessablauf
 - 3.1. Konzept
 - a) Grundgedanke des Konzepts
 - b) Maßnahmen für den kostenfreien Busverkehr
 - c) Welche Einschränkungen ergaben sich daraus?
 - d) Finanzierungsmodell
 - 3.2. Prozessablauf
 - a) Von wem ging die Initiative aus?
 - b) Welche und wie wurden Kooperationspartner gefunden?
 - c) Wie hat sich die rechtliche Situation ausgewirkt?
 - d) Ausschreibung/Bürgerbeteiligung
 - e) Betreuung
 - f) Werbung
 - g) Singuläres Projekt oder gestützt durch Rahmenprojekte
 - 3.3. Ergebnisse/aktueller Stand
 - a) Entwicklung der Fahrgastzahlen
 - b) Akzeptanz bei unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen
 - c) Qualität des Service
 - d) Imagegewinn/Auswirkungen auf andere Bereiche
 - e) Modifikationen
4. Fazit

1. Kurzinformationen zur Stadt Templin

- Templin hat ca. 16.513 Einwohner (Stand Januar 2010)
- 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 Attraktionen wie zum Beispiel die Fahrraddraisine und die Westernstadt „Eldorado“.
- Frau Merkel, die in Templin aufgewachsen ist, fühlt sich heute noch sehr heimisch in der Stadt.

2. Persönliche Rolle

Zur Vorbereitung des Umsetzungsplans bezüglich des „Fahrscheinfreien Stadtverkehr“ wurde ein Arbeitskreis mit Beteiligten aus den Interessengruppen der Stadt Templin, des Landkreises Uckermark, dem Verkehrsunternehmen Templin sowie dem Fremdenverkehrsverein gebildet. In dieser Arbeitsgruppe analysierte man Probleme und bewertete notwendige Maßnahmen, die für das Konzept maßgeblich erschienen. Schwerpunkte der Arbeit sah man in der:

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

3. Erfahrungen/Wissen rund um Prozessablauf

3.1. Konzept

a) Grundgedanke des Konzeptes

Templin ist eine touristisch geprägte Stadt, die für Ihre Größe ein extrem hohes innerstädtisches Straßenverkehrsaufkommen (ca. 90% des Gesamtverkehrs) besaß. Im Gegenzug wurden die Angebote des ÖPNV nur sehr schlecht angenommen. Hauptursachen sah man darin, dass viele Leute keinen Anreiz sahen, für relativ kurze Entfernungen einen Fahrschein zu lösen. Hinzu kam, dass man ein gewisses Desinteresse gegenüber dem ÖPNV-Angebot zeigte sowie über eine ungenügende Angebotsattraktivität verfügte. Im Jahre 1997 nahmen nur ca. 41.000 Fahrgäste das Angebot an, mit dem Bus zu fahren.

Durch diese Faktoren sah man sich 1996/1997 veranlasst gegen diese Verhältnisse zu steuern. Mit der Idee auf einen „Fahrscheinfreien Stadtverkehr“ umzurüsten verfolgte man folgende Ziele:

- Die Mobilität der Besucher sowie Einwohner zu verbessern
- Die aufstrebende Kurstadt attraktiv zu machen
- Den Bekanntheitsgrad der Stadt erhöhen
- Die Umweltbelastung zu reduzieren durch Lärmreduzierung und geringeren Kohlendioxid ausstoß
- Eine Erhöhung der Verkehrssicherheit gewährleisten
- Eine bessere Schulwegsicherung zu erreichen
- Erhöhte Steuereinnahmen der Stadt durch indirekte Wirkungen des Projektes auf die Wirtschaft (Tourismus, Handel, Gewerbe)
- Mehreinnahmen aus der Kurtaxe
- Einsparungen aus verminderten bzw. nicht notwendigen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur
- Einnahmen aus der Werbung an den Haltestellen sowie durch Sponsoren

b) Maßnahmen für den „kostenfreien Busverkehr“

Für den „Fahrscheinfreien Stadtverkehr“ wurden 2 Hauptlinien und 2 Nebenlinien vorgesehen. Diese werden Werkstags in der Zeit von 06.00 - 20.00 Uhr und Samstags/Sonntag von 09.00 – 17.00 Uhr befahren. Die Linien werden zur Optimierung regelmäßig überarbeitet.

Alle Linien werden von 2 Bussen bedient und die Abfahrten erfolgen alle 20 Minuten bis 1 Stunde. Für Fahrstrecken mit hohem Fahrgastaufkommen kommen Busse mit 50 Steh- und 50 Sitzplätzen zum Einsatz. Bei den weniger befahrenden Strecken setzt man einen kleineren Bus für ca. 40 Personen ein. Das hat auch den Vorteil, dass man mit dem kleineren Bus durch verwinkelnde Straßen fahren kann. Die Busse wurden anfangs auf Biodiesel umgerüstet. Dies wurde jedoch aufgrund der steigenden Kosten und steigender technischer Probleme wieder aufgegeben.

Um den Fahrgästen eine gewisse Qualität bieten zu können, wurden mit Hilfe von Landesförderungen, bis zum Jahre 2002, 24 neue überdachte Bushaltestellen errichtet. Die Haltestellen liegen weniger als 150 m von den Wohnungen der Einwohner entfernt und können von 90% erreicht werden. Die Abstände zwischen Bushaltestellen betragen 300 – 350 m.

c) Welche Einschränkungen ergaben sich daraus?

Da man nicht das gesamte Konzept mit den zu erwartenden Einnahmen finanzieren kann, entstehen für die Stadt Templin zusätzliche finanzielle Belastungen. Die Differenz aus Einnahmen und Kosten werden von Templin durch eigene Mittel gedeckt.

Das Verkehrsunternehmen stellt der Stadt auf Grund der Anzahl der beförderten Fahrgäste, untergliedert nach „Fahrausweisnutzern“ unter Anwendung des genehmigten Tarifs, monatlich eine Rechnung und erhält somit die Beförderungsentgelte für die Verkehrsleistung.

Zwischen den Vertragspartnern Stadt Templin und der UVG wurde festgelegt, dass die Summe der monatlichen Rechnungen im Jahr, nicht den Betrag von 150.000 DM überschreiten darf. Diese Regelung konnte jedoch aufgrund der stetig steigenden Kosten nicht lange eingehalten werden.

Politisch wird über den „Fahrscheinfreien Stadtverkehr“ jedes Jahr im Rahmen der Haushaltsdiskussion von den Stadtverordneten abgestimmt. Die notwendigen Mittel müssen im Haushalt bereit gestellt werden.

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 nicht ganz unwesentliche Rolle spielt das Finanzierungsmodell für den „Fahrscheinfreien Stadtverkehr“. Im Gesamtkonzept ging man von folgenden Erwartungen zur Finanzierung pro Jahr aus:

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

An dieser Statistik ist zu erkennen, dass man bei der Finanzierung stark auf die Kurtaxe baut, aber auch auf Einnahmen von Sponsoren und Werbung hofft. Da Templin das Projekt aus eigenen Mitteln finanziert, erhofft man sich keine größeren Abweichungen bei den Planzahlen.

3.2. Prozessablauf

a) Von wem ging die Initiative aus?

Wie schon am Anfang beschrieben hatte Templin das Problem, dass sehr wenige Einwohner auf das Angebot zurückgreifen, mit dem Bus zu fahren. Aus dem Grund hatten sowohl die Stadt selbst als auch das Verkehrsunternehmen Interesse daran, an diesem Zustand etwas zu ändern.

Für die Stadt Templin stand im Vordergrund die Innenstadt zu beruhigen. Das Verkehrsunternehmen seinerseits wollte seine Fahrgastbeförderungszahlen steigern. Der Fremdenverkehrsverein schloss sich dem ganzen an, da man ein attraktives und gut ausgebautes Verkehrsnetz anbieten wollte.

b) Welche und wie wurden Kooperationspartner gefunden?

Kooperationspartner ist nur der Templiner Verkehrsbetrieb. Damit verfolgte der Verkehrsbetrieb auch eigene Interessen.

c) Wie hat sich die rechtliche Situation ausgewirkt?

An der rechtlichen Situation hat sich seit der Einführung nichts verändert. Solange der Verkehrsbetrieb im Rahmen seines ÖPNV-Auftrages den Stadtbusverkehr anbieten kann und die Stadt Templin den notwendigen Eigenanteil beisteuert, soll das Projekt weitergeführt werden.

d) Ausschreibung/Bürgerbeteiligung

Eine Ausschreibung war bei diesem Projekt nicht nötig, schon allein deshalb, da es keine Alternativen gab und nur mit der UVG umgesetzt werden konnte. Eine Bürgerbeteiligung war nicht notwendig.

e) Betreuung

Das Konzept wird hauptsächlich von der Stadt und den Verkehrsbetrieb betreut. Aus Vermarktungsgründen wird der TourismusServiceTemplin mit einbezogen. Dort sind die Jahreskurkarten zu erwerben, die auch Templiner zur kostenlosen Benutzung des Stadtbusses berechtigen.

f) Werbung

Zu Beginn des Projektes wurde aktiv für den fahrscheinfreien Busverkehr in Templin geworben. Dabei warb man mit der Einzigartigkeit des Verkehrskonzeptes. Bundes und Europaweit wurde über das Projekt berichtet und damit Werbung für Templin betrieben. Für den Templiner selbst sind größere Werbemaßnahmen nicht mehr notwendig, da sich innerhalb der Stadt das Konzept rumgesprochen hat. Selbst die Anbindung der Ortsteile in Verbindung mit der Jahreskurkarte im Jahre 2007, sprach sich relativ schnell herum. So konnte man auch in diesem Jahr ein Anstieg beim Verkauf der Jahreskurkarten verzeichnen. Für den Verkauf der Jahreskurkarten betreibt der TourismusServiceTemplin Werbung in ihren Räumlichkeiten.

g) Singuläres Projekt oder gestützt durch Rahmenprojekte

Die Einführung des kostenlosen Stadtverkehrs im Dezember 1997 war gekoppelt an dem Gesamtkonzept Tourismusförderung der Stadt. Neben dem Bau der Therme und dem Eldorado sollte der kostenlose Stadtverkehr ein weiterer Baustein sein, um Templin außerhalb der Stadtmauern bekannt zu machen. Da man an dem Gesamtkonzept festhalten wollte, hielt man bis heute an dem „Fahrscheinfreien Stadtverkehr“ fest. Dieser wird aber wie schon erwähnt mit einem Kostenbeitrag für Templiner betrieben.

Übernachtungsgäste der Stadt Templin erwerben mit der Entrichtung der Kurtaxe das Recht zur kostenlosen Benutzung des Stadtbusverkehrs.

3.3. Ergebnisse/aktueller Stand

a) Entwicklung der Fahrgastzahlen

Im Folgenden werden die Fahrgastzahlen der ersten Jahre nach Einführung des „Fahrscheinfreien Stadtverkehrs“ betrachtet.

Fahrgastzahlen:

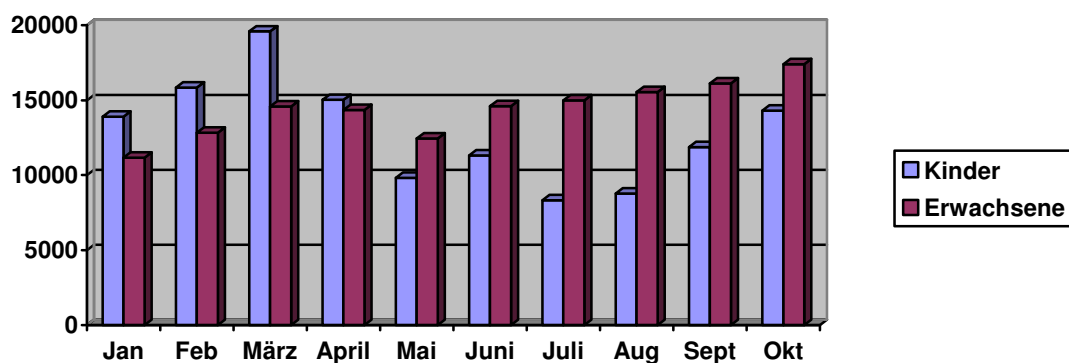
1997	41.360 Fahrgäste
1998	350.055 Fahrgäste
1999	411.860 Fahrgäste
2000	512.069 Fahrgäste
2001	613.432 Fahrgäste

An der Entwicklung der Fahrgastzahlen ist zu erkennen, dass diese nach der Einführung im Jahr 1997 regelrecht explodiert sind. Innerhalb von 4 Jahren sind die Fahrgastzahlen fast um das 15-fache angestiegen. Daran lässt sich belegen, dass das Konzept von den Bürgern gut angenommen wurde. Etwa 25% der neuen Fahrgäste sind umgestiegene Kfz-Fahrer und sorgen somit für weniger Lärm, Abgase und Unfälle.

b) Akzeptanz bei unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen

Grundsätzlich kann man sagen, dass das Angebot des „Fahrscheinfreien Stadtverkehrs“ von allen Bevölkerungsgruppen angenommen wurde.

Die anschließende Grafik unterteilt die Beförderungsfälle 1998 nach Nutzergruppen:



Grundlegende Unterschiede ergeben sich hauptsächlich in den Sommermonaten, da dort durch die Sommerferien weniger Kinder unterwegs waren.

Der Anteil der Erwachsenen verteilt sich nach einer Erhebung aus dem Jahre 1998 in 24% Urlauber und 76% Templiner. Deutliche Unterschiede zeigen sich zwischen Templiner Benutzern und Touristen. Im Gegensatz zu den Templinern, sind Touristen mit der ganzen Familie unterwegs.

c) Qualität des Service

Aufgrund dessen, dass der Busfahrer für den Großteil der Fahrgäste keine Fahrscheine einlösen muss, reduzierten sich die Wartezeiten an den Haltestellen. Dadurch kann man gewährleisten, dass die vorgesehenen Fahrzeiten eingehalten werden können. Durch die neu errichteten Haltestellen mit Überdachung sind die Fahrgäste gegen Wind und Wetter geschützt. Die Busfahrer sind nett und die Busse sauber. Beschmierungen der Busse, wie sie vereinzelt in anderen Städten vorkommen, sind nicht zu erkennen.

d) Imagegewinn/Auswirkungen auf andere Bereiche

Einen Imagegewinn konnte Templin aufgrund seinem „Fahrscheinfreien Stadtverkehr“ verzeichnen. Da Templin die erste Stadt in Deutschland gewesen ist, die für ihre Bürger einen kostenfreien Stadtverkehr anbot, interessierten sich dementsprechend viel Menschen für dieses Konzept.

Diverse Medien berichteten in der nachfolgenden Zeit über dieses Projekt. Somit konnte man sicher sein, dass zumindest innerhalb von Deutschland viele Menschen auf Templin aufmerksam geworden sind.

Allerdings interessierten sich nicht nur Medien für das Konzept aus Templin, sondern auch Vertreter anderer Städte, Universitäten/Fachhochschulen sowie Privatpersonen.

Bei einer Befragung von Urlaubern aus ganz Deutschland bzw. Europa aus dem Jahr 1999 „Was gefällt Ihnen besonders an Templin?“ antworteten:

- 38,7 % Natur-Ruhe
- 24,4 % historisches Stadtbild
- 18,1 % „Fahrscheinfreie Stadtverkehr“
- 8,3 % Sonstiges
- 7,6 % Nichts
- 1,6 % Sehenswürdigkeiten der Umgebung
- 1,3 % nette Leute

Anhand dieser Zahlen lässt sich zeigen, dass der „Fahrscheinfreie Stadtverkehr“ sehr gut von den Touristen aufgenommen wurde. Man kann davon ausgehen, dass diese positiven Erfahrungen auch an andere Personen in den jeweiligen Regionen weitergegeben werden.

Inwiefern sich der „Fahrscheinfreie Stadtverkehr“ auf andere Bereiche auswirkt, ist natürlich nur schwer zu belegen.

Im Bereich Tourismus konnte man sicherlich etwas davon profitieren, denn durch die vorgenannten Gründe wurden einige Urlauber auf Templin aufmerksam. In der nachfolgenden Statistik werden Übernachtungszahlen der letzten Jahre verglichen:

	Gäste	Übernachtungen
1996	39.457	144.078
1997	40.003	139.460
1998	51.065	179.001
1999	49.836	197.149
2000	59.314	218.385
2001	67.738	251.204
2002	67.326	237.842
2003	65.742	225.243
2004	68.016	227.999
2005	63.883	224.457
2006	59.467	204.482
2007	65.618	209.121

Während man zwischen 1996 und 1997 sogar mit einem Übernachtungsrückgang leben musste, stiegen die Zahlen gerade nach dem ersten „Fahrscheinfreien“ Jahr erheblich an. Diesen Anstieg kann man natürlich nicht 1:1 auf das Projekt zurückführen. Dennoch werden gewisse Wirkungen eine Rolle gespielt haben. Mit der Eröffnung der Therme im Jahre 2000 stiegen die Übernachtungszahlen nochmals an.

Im Gesamtkonzept erhoffte man sich Einsparungen bei den Unterhaltungskosten der Straßen, wenn sich der Verkehr in Templin beruhigen würde. Tatsächlich ergab sich in den Folgejahren nach Einführung des Konzeptes eine Reduzierung. Diese Zahlen sollte man jedoch auch vorsichtig betrachten, da die Kosten in dem Bereich nicht nur davon abhängen, wie viel eine Straße befahren wird. So können beispielsweise Wettereinflüsse die Kosten beeinträchtigen.

	Unterhaltungskosten Straße
1997	157.305,78 DM
1998	149.015,94 DM
1999	147.456,33 DM

Die Kostenreduzierung von 1997 bis 1999 i.H.v. ca. 10.000 DM entspricht der Planung aus dem Finanzierungsmodell des Gesamtkonzeptes.

Die gestiegenen Urlauberzahlen haben auch Wirkungen auf die Wirtschaft in Templin. Mit Zahlen lassen sich diese Wechselwirkungen natürlich wieder nur schwer belegen. In der folgenden Statistik werden Gewerbesteuereinnahmen der Stadt im Zeitraum der Einführung „Fahrscheinfreier Stadtverkehr“ miteinander verglichen.

	Einnahmen Gewerbesteuer
1996	1.321.738 DM
1997	1.468.492 DM
1998	2.100.615 DM
1999	2.297.883 DM

Während die Einnahmen von 1996 zu 1997 nur um ca.10% stiegen, konnte man im Folgejahr einen Anstieg von ca. 30 % verzeichnen. Da Templin in der Zeitspanne auch ca. 40.000 Übernachtungsfälle mehr verbuchen konnte, kann man davon ausgehen, dass auch mehr Urlauber die Chance genutzt haben, einkaufen zu gehen. Durch die Mehreinnahmen der Läden entstehen auch höhere Steuereinnahmen.

Ein weiterer Punkt bei den Überlegungen im Gesamtkonzept war die Umwelt. Man versprach sich eine Erhöhung der Umweltqualität. Dadurch das Anfangs ca. 25% der Busfahrgäste Kfz Umsteiger waren, dürften weniger Abgase von Autos im

Stadtbereich angefallen sein. Zudem wurden Busse in den ersten Jahren auf den umweltfreundlicheren Biodiesel umgestellt. Bis zum heutigen Zeitpunkt wird im Vergleich zu 1997 der Bus gut angenommen.

e) Modifikationen

Aufgrund der rasant gestiegenen Fahrgastzahlen, stiegen natürlich auch die Kosten für die Stadt, um den „Fahrscheinfreien Stadtverkehr“ aufrecht zu erhalten.

	Zuschuss Stadtverkehr
1998	24,0 T€
1999	73,6 T€
2000	85,8 T€
2001	89,3 T€

Den Zuschuss finanzierte man durch Gelder aus Haushaltsmitteln, Spenden und Kurbeiträgen.

Um trotz angespannter Haushaltsslage den „Fahrscheinfreien Stadtverkehr“ aufrecht zu erhalten, entwickelte man 2002 folgenden Gedanken:

Es fährt weiterhin jemand „Fahrscheinfrei“, wenn er eine Jahreskurbeitragskarte vorweisen kann. Diese konnte man im Jahre 2003 für 29 € erwerben. Im Vergleich dazu würde eine „normale Jahreskarte“ für den Stadtverkehr 205 € kosten.

Kinder bis zur Vollendung des 14. Lebensjahres, fahren ebenfalls in Anlehnung an die Kurbeitragssatzung „Fahrscheinfrei“. Touristen müssen in Verbindung mit ihrer Kurkarte auch keine Fahrkarte lösen.

2007 erhöhte man zur Deckung der Kosten nochmals den „Kostenbeitrag“ in Form der Jahreskurkarte von 29 € auf 44 € im Jahr. Ebenso wurde der Kurbeitrag von 1 € auf 1,50 € gesteigert. Zu diesem Zeitpunkt hatte die Stadt Templin einen unausgeglichene Haushalt und die Weiterführung dieses Projektes (freiwillige Ausgabe) konnte nur durch die Steigerung der Einnahmen erreicht werden.

Die Jahreskurkarte ist ab 2007 aber nicht nur interessant für die Bewohner aus Templin, sondern auch für die Bewohner einzelner Ortsteile. In dem Falle bekommen Fahrgäste für die Anfahrt von den jeweiligen Ortsteilen in die Stadt einen Rabatt auf den Fahrpreis. Bei einem Ort, bei dem der Fahrpreis beispielsweise 1,40 EUR kosten

würde, bezahlt man mit der Jahreskurkarte nur noch 0,30 EUR. Das bringt eine Ersparnis von 1,10 EUR für die einfache Fahrt. Besucht ein Einwohner eines Ortsteils die Stadt Templin 20-mal im Jahr, dann hat er seine Kurkarte gegenüber dem Normaltarif „abgefahren“.

Besitzt ein Haushalt eine Jahreskurkarte, dann kann sie beliebig übertragen werden. Sie ist also nicht an eine bestimmte Person gebunden.

Für die Kurbeitragspflichtigen Besucher ergaben sich keinerlei Änderungen. Das Vorzeigen ihrer Kurkarte berechtigt sie weiterhin zum kostenlosen Bus fahren.

Die Einführung der Jahreskurkarte führte natürlich zu Veränderungen der Fahrgastzahlen.

2006	286.880 Fahrgäste
2007	288.515 Fahrgäste
2008	280.613 Fahrgäste
2009	239.742 Fahrgäste
2010	171.787 Fahrgäste (bis einschließlich Aug)

Wie man an den zuvor angegebenen Zahlen sehen kann, sind die Fahrgastzahlen trotz Einführung der Jahreskurkarte stabil. Sie erreichen zwar lang nicht die Zahlen aus den Jahren 2000 und 2001, aber im Vergleich zum Ausgangszustand 1997, sind sie nach wie vor als Erfolg zu werten. Selbst die Erhöhung der Jahreskurkarte wirkt sich nicht wesentlich aus. Beachten sollte man bei dieser Statistik, dass man in Templin mit einem stetigen Rückgang von jährlich ca. 200 Einwohnern zu kämpfen hat.

Nur im Jahr 2009 ist ein erheblicher Rückgang der Fahrgäste in Verbindung mit der Jahreskurkarte zu beobachten. Ab dem Jahr mussten Schüler ihre Schülerkarten vom Landkreis Uckermark beziehen und durften nicht mit der Jahreskurkarte fahren.

Im Jahr 2010 konnte man bereits einen Anstieg beim Jahreskurkartenverkauf verzeichnen. Diesen Erfolg konnte man der guten Vermarktung dem TourismusServiceTemplin gutschreiben. Jahreskurkarten werden dort beispielsweise gern als Weihnachtsgeschenk gekauft. Ein weiterer Grund für die hohe Nachfrage könnte sein, dass Einwohner aus den Ortsteilen immer häufiger auf die

Jahreskurkarte zurückgreifen. Durch bessere Werbung sprechen sich die Vorteile der Jahreskurkarte innerhalb der Ortsteile weiter herum.

Bis einschließlich August 2010 wurden schon 171.787 Fahrgäste gezählt. Zum gleichen Zeitpunkt 2009 waren es nur 161.562 Fahrgäste. Somit kann man auch für das Jahr 2010 davon ausgehen, dass die Fahrgastzahlen stabil bleiben. Ein wenig abhängig sind diese Zahlen von den Touristen, die die Stadt besuchen werden.

4. Fazit

Nach nunmehr 12 Jahren ergaben sich einige Änderungen zum Ausgangskonzept des „kostenloser ÖPNV“. Man konnte aufgrund der angespannten Haushaltslage nicht dauerhaft den kostenlosen Stadtverkehr aufrecht erhalten. Für die Stadt bedeutete dieses Projekt von Anfang an Mehrausgaben, denn kostenlos war es immer nur für den Fahrgast. Mit der Einführung des Kostenbeitrages konnten Kostensteigerungen abgedeckt werden. Zum derzeitigen Zeitpunkt veranschlagt man im Haushaltsplan Kosten i.H.v. 120.000 € für den „Fahrscheinfreien Stadtverkehr“.

Betrachtet man sich die Ziele vom Gesamtkonzept, dann kann man wohl behaupten, dass die Stadt und ihre Bürger von dem Projekt profitiert haben. Dies geschah vielleicht nicht in dem Maße wie gedacht, aber im Großen konnten alle Ziele erfüllt werden. Man erreichte gerade in den ersten Jahren einen gewissen Imagegewinn, da man die erste Stadt mit einem kostenfreien Stadtverkehr war. Diesen Schwung nutzte die Stadt und schaffte sich in den Folgejahren weitere Standbeine, um weiterhin attraktiv für Besucher und Bewohner zu sein. Mittlerweile wird Templin beispielsweise gern aufgrund der Therme und dem Eldorado besucht.

Weiterhin konnte man einen Anstieg der Beförderungszahlen erreichen und kann diesen derzeit stabil halten. Für die Bürger und Besucher hat sich die Mobilität innerhalb der Stadt verbessert. Speziell für ältere Bürger und Schulkinder ist es eine sichere und komfortable Art sich innerhalb der Stadt fort zu bewegen und verbessert damit die Lebensqualität in unserer Stadt.