



Projektbeschreibung

„Fahrscheinfreier Stadtbusverkehr“

in Templin

Verfasser:

**Diplom-Volkswirt Thomas Hoffman
Landkreis Uckermark im August 2002**



Inhaltsverzeichnis

1 Ausgangsbedingungen	3
2 Die Zielstellung	4
3 Die Idee	5
4 Die Umsetzung	7
4.1 Der Vertrag zwischen der Stadt und dem Verkehrsunternehmen.....	7
4.2 Direkte Finanzierungsquellen für die Stadt Templin.....	7
4.3 Reorganisation des Busliniensystems.....	7
4.4 Die Marketingstrategie.....	8
5 Die Ergebnisse	9
6 Das Fazit	13

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Fahrgastzahlen im Templiner Stadtbusverkehr, 1997 – 2002	10
Abbildung 2 Übernachtungszahlen in Templin, 1997 - 2001	11



1 Ausgangsbedingungen

Templin ist eine touristisch geprägte Kleinstadt mit 14.000 Einwohnern im Nordosten der Bundesrepublik Deutschland. Die Stadt liegt im Landkreis Uckermark, einer Region mit sehr geringer Bevölkerungsdichte und hoher Strukturschwäche. Der Landkreis ist mit einer Ausdehnung von 3058 km² größer als das Saarland und zugleich auch der größte Landkreis in der Bundesrepublik. Die wertvollste natürliche Ressource der Region ist eine vielfältige und zum Teil unangestastete Natur mit Seen und Wäldern in einer herrlichen Endmoränenlandschaft. Templin ist umgeben vom Biosphärenreservat Schorfheide-Chorin und dem Naturpark Uckermärkische Seen. Hieraus ergibt sich zum einen der notwendige ökologisch sensible Umgang mit den naturräumlichen Gegebenheiten des Gebietes und zum anderen die wirtschaftliche und landesplanerische Einordnung als Mittelzentrum mit touristischer Ausrichtung.

Schon heute hat Templin als Thermalsoleheilbad ca. 200.000 jährliche Gästeübernachtungen. Die umgebende Natur und das historisch geprägte Zentrum mit einer vollständig erhaltenen Stadtmauer aus dem Mittelalter machen die Stadt zu einem Kleinod für aktive und passive Erholung und führten auch zum Namen - *Perle der Uckermark*. Die Stadt strebt eine langfristige Etablierung als Kur- und Bäderort insbesondere im Bereich des Gesundheitstourismus an. Hierzu wurden und werden eine Reihe von Anstrengungen unternommen. Neben einer Reha-Klinik ist in jüngster Vergangenheit ein Thermalbad mit natürlich gegebenem solehaltigen Wasser eingeweiht worden. Eine deutschlandweite besondere Attraktion ist eine Fahrraddraisine auf der stillgelegten Eisenbahnstrecke Templin-Fürstenberg.

Ein weiterer Mosaikstein in der zielgerichteten Entwicklung der Stadt ist das Projekt „**Fahrscheinfreier Stadtbusverkehr**“.

Eine wesentliche Schwachstelle der Stadt für die zukünftige Entwicklung ist der gesamte verkehrliche Bereich. Mit dem Mauerfall im Jahr 1989 entwickelte sich schlagartig ein motorisierter Individualverkehr, dem die vorhandene Infrastruktur nicht einmal annähernd gewachsen war. Obwohl Templin weder einen direkten Autobahnanschluß besitzt, noch eine Bundesstraße die Stadt kreuzt, ist mit 17.000 Fahrzeugen pro Tag im engen historischen Stadtzentrum ein für die Region extrem hohes Verkehrsaufkommen zu verzeichnen. Ein wesentliches Ergebnis der Analyse des hierzu erstellten Verkehrskonzeptes war die Erkenntnis, daß es sich dabei größtenteils um hausgemachten Verkehr handelt. Eine erste Maßnahme zur schrittweisen Verlagerung des Individualverkehrs aus dem Zentrum war die konsequente Anlegung und Rekonstruktion von Parkflächen außerhalb des historischen Stadtkerns. Ergänzend ist damit begonnen worden, die bis dato völlig fehlenden Radwege stückweise zu integrieren. Zudem bestehen mittelfristig konkrete Planungsansätze einer innerörtlichen Umgehungsstraße.



Ein öffentlicher Personennahverkehr existierte innerhalb der Stadt Templin bis zur Wende überhaupt nicht. Im Jahr 1992 entschloß man sich einen Stadtbusverkehr einzurichten. Er umfaßte einen jährlichen Bedienungsumfang von ca. 100.000 Kilometern auf 4 Linien, die jeweils im Halbstunden- und Stundentakt verkehrten. Realisiert wurde der Verkehr mit lediglich 2 Midi-Niederflurbussen. Das Ergebnis nach 4 Jahren Einführungszeit war mit nur 40.000 Fahrgästen jährlich niederschmetternd und erreichte die selbst gesteckte Zielstellung von mindestens 100.000 Fahrgästen nicht einmal annähernd. Aufgrund der völlig unzureichenden wirtschaftlichen Situation des Stadtbusverkehrs bestand dringender Handlungsbedarf.

Im Jahr 1997 spitzte sich die Situation für den öffentlichen Stadtbus derart zu, daß die Frage stand:

„Ist es möglich ein auf Templin maßgeschneidertes System zu entwickeln, daß sowohl wirtschaftlich vertretbar als auch von den Bürgern und Gästen angenommen wird – oder sollten konsequenterweise alle finanziellen Ressourcen in andere Verkehrsmaßnahmen gelenkt werden?“

2 Die Zielstellung

Im Zusammenhang mit der Nahverkehrsplanung des Landkreises Uckermark wurden in den Jahren 1996 und 1997 alle Stadtverkehre im Bedienungsgebiet untersucht. Überall gleichlautend traten die allgemein bekannten Ablehnungsgründen zum ÖPNV auf, wie zu geringe Bedienhäufigkeit, zu große Haltestellenabstände, unzureichende Bedienzeiten, zu hohe Fahrpreise und anderes mehr. In Templin hingegen vielen zwei Gründe in überdurchschnittlich starkem Maße ins Auge:

1. Die meisten Menschen nahmen den Stadtbus generell nicht als Alternative für ihre Wege war.
2. Viele potentielle Fahrgäste hatten eine sehr hohe Hemmschwelle für die in einer Kleinstadt typischerweise kurzen Entfernungen einen Fahrschein zu lösen.

In Anbetracht der spezifischen Bedingungen und Probleme in Templin wurde als Zielstellung ein Stadtbussystem angestrebt, daß

- mindestens eine Verdopplung der Fahrgastzahlen ermöglicht,
- einen Anreiz enthält, bestehende Fahrten auf den Bus zu verlagern, aber auch neue Aktivitäten (insbesondere von Touristen) induziert,
- behinderten und sozial schwachen Menschen eine ausreichende Mobilität ohne Auto sichert,



- langfristig der Bus eine echte Alternative zur Erreichung der Innenstadt wird, insbesondere bei Verwirklichung der Umgehungsstraße die gute Erreichbarkeit des historischen Stadtkerns gewährleistet bleibt,
- alle touristischen Einrichtungen der Stadt untereinander verbindet
- ein positives Image für den öffentlichen Nahverkehr und eine Identifikation der Bevölkerung mit ihrem Stadtbus bewirkt,
- ein spürbares und nachhaltiges Zeichen in der Außenwirkung der Stadt Templin auf dem Weg zur Kur- und Bäderstadt setzt,
- eine nahtlose Einordnung in die ökologische Grundausrichtung der Region gewährleistet und
- nicht zuletzt der sozialen Verantwortung im Sinne der vom brandenburgischen ÖPNV-Gesetz geforderten Daseinsvorsorge gerecht wird.

Zusammengefaßt ging es also nicht darum, nach verkehrsplanerischem Schema das Stadtbuskonzept zu überarbeiten, sondern einen Mosaikstein zu gestalten, der zur weiteren Umsetzung des Leitbildes der Stadt in erheblichem Maße beiträgt.

3 Die Idee

Unabdingbare Voraussetzung zur Realisierung der hochgesteckten Ziele war die Einbeziehung der richtigen Partner. Von Beginn an fanden diese sich in dem Bürgermeister der Stadt, dem Geschäftsführer des örtlichen Verkehrsunternehmens, dem Verantwortlichen für den öffentlichen Nahverkehr im Landkreis und der Geschäftsführerin des ortsansässigen Tourismusvereins.

Nach gemeinsamen Abwägen erfolgreicher Strategien von öffentlichen Verkehrssystemen kristallisierten sich zwei bis dato unabhängig nebeneinander stehende Varianten heraus:

1. Beim Semesterticket in Universitätsstädten und beim Skipaßticket in Gebirgsorten wird ein moderater Fahrpreis durch die Umverteilung auf viele Schultern erreicht. Würde man rein theoretisch die gesamten Aufwendungen des Templiner Stadtverkehrs pro Kopf aller Einwohner berechnen, ergäbe sich noch nicht einmal eine Summe von 2 DM je Person und Monat.
2. Im Schülerverkehr der meisten Bundesländer werden die Fahrscheine für die Kinder durch das Schulverwaltungsamt des Landkreises gesammelt gekauft und an die Schüler ausgegeben. Über diesen Weg wird eine fast vollständige Nutzung des ÖPNV im Schulverkehr erreicht.



Diese beiden Varianten waren jede für sich alles andere als neu, führten aber kombiniert zu einem interessanten Gedankengang:

Was würde passieren, wenn die Stadt Templin stellvertretend für die Fahrgäste die Fahrscheine bezahlen würde, aber nicht ex ante sondern ex post, abhängig von der tatsächlichen Nachfrage? Könnten sich nicht über diesen Weg und bei entsprechender Vermarktung eine ganze Reihe von Nebeneffekten ergeben, die letztendlich aus Sicht der Stadt soviel Nutzen brächten, daß die Kosten für die Fahrscheine – wenn auch vielleicht nicht direkt in Mark und Pfennig meßbar – sogar überkompensiert werden? Derart vermutete Effekte aus damaliger Sicht waren:

- Indirekte verkehrliche Effekte in zunächst geringem Ausmaß aufgrund des geänderten Verkehrsverhaltens (Senkung der externen Kosten des motorisierten Individualverkehrs, insbesondere der Unfallzahlen, der Lärmbelästigung und der Luftverschmutzung)
- Attraktivierung der Innenstadt durch eine Ausrichtung des Busnetzes auf den Stadtkern, ausgehend von den überwiegenden Wohngebieten und Touristenunterkünften in Stadtrandlage
- Beschleunigung und gegenseitige Attraktivierung anderer Projekte auf dem Wege zur Kur- und Bäderstadt (z.B. Verknüpfung der Reha-Klinik, des Naturthermalbades und des touristischen Draisinenbetriebs untereinander und mit der historischen Innenstadt)
- Nachhaltiger Imagegewinn der Stadt nach außen und massive Steigerung des Bekanntheitsgrades von Templin
- Erhöhung des Touristenaufkommens - im Zusammenhang mit allen anderen Aktivitäten der Stadt - und damit verbunden eine Belebung von Handel und Gewerbe

Mit dieser ungewöhnlichen Idee traten die Initiatoren an die Stadtverordneten heran. Nach umfangreicher und kontroverser Diskussion entschied die Stadtverordnetenversammlung:

In Templin wird ab 1998 probeweise für 2 Jahre ein fahrscheinfreies Stadtbussystem eingerichtet. Die Stadt übernimmt für diesen Zeitraum die Kosten für die Fahrscheine. Die Buslinien sind nachfragegerecht umzugestalten. Das Projekt ist offensiv zu vermarkten.



4 Die Umsetzung

4.1 Der Vertrag zwischen der Stadt und dem Verkehrsunternehmen

Hauptaugenmerk bei der Vertragsgestaltung mußte auf die Bedingungen des deutschen Personenbeförderungsgesetzes gelegt werden. Die Einführung eines sogenannten Nulltarifes für die Fahrscheine wurde von vornherein ausgeschlossen. Der aktuell gültige Fahrscheintarif im Verkehrsverbund kam zur uneingeschränkten Anwendung. Zur faktischen Abrechnung werden die Fahrgäste über entsprechende Terminals in den Bussen laufend von den Fahrern getrennt nach Kindern und Erwachsenen erfaßt. Ebenso wurde die entsprechende Nutzungsrate der Fahrgäste ermittelt. Über diesen Weg ist die exakte Zuordnung des günstigsten Fahrscheines für jeden Fahrgast möglich. Die Stadt hat jederzeit die uneingeschränkte Möglichkeit zur stichprobenweisen Überprüfung in den Bussen. Die sich über den beschriebenen Modus ergebende Summe wird nachträglich von der Stadt an das Verkehrsunternehmen gezahlt.

Unabhängig von der Finanzierung der Stadt gewährt der Landkreis Uckermark dem Verkehrsunternehmen dieselbe Förderung zur Gewährleistung der Daseinsvorsorge wie allen anderen Städten, allerdings begrenzt auf die Kostendeckung.

4.2 Direkte Finanzierungsquellen für die Stadt Templin

In der Projektidee wurde von vornherein darauf verwiesen, daß der Hauptnutzen in indirekten bzw. externen Effekten besteht. Aus volkswirtschaftlicher Perspektive ist eine derartige Finanzierung durch öffentliche Gelder auch jederzeit rechtfertigbar. Für die Umsetzung im Rahmen des Stadthaushaltes mußten jedoch kurzfristig realisierbare Möglichkeiten gefunden werden.

Templin hat aufgrund seines anerkannten Status als Erholungsort die Möglichkeit der Erhebung einer Kurtaxe. Von dieser Finanzierungsart machte die Stadt gebrauch. Mit Einführung des Fahrscheinfreien Stadtbusses wurde die Kurtaxe geringfügig angehoben und entsprechend für die Refinanzierung der Fahrscheinkosten verwendet. Eine weitere Möglichkeit wurde in der teilweisen Heranziehung der Parkgebühren gefunden. Ebenso konnten dank der immensen Außenwirkung des Projektes Sponsoren gewonnen werden, die im Gegenzug Werbemöglichkeiten an den Haltestellen erhielten. Ein besonderer Erfolg in der Finanzierung sind zweckgebundene Spenden von Privatpersonen, die eine starke Identifizierung mit dem Stadtbus widerspiegeln.

4.3 Reorganisation des Busliniensystems



Dieser Punkt der Umsetzung war im nachhinein betrachtet der zwar zeitaufwendigste, aber doch einfachste. Im Bereich der Fahrplanung konnte schließlich auf umfangreiche Erfahrungen zurückgegriffen werden. Einzige Unwägbarkeit hierbei war, eine Ausgestaltung auf die Zukunft bezogen zu entwickeln, von der niemand mit auch nur annähernder Sicherheit sagen konnte, wohin die Nachfrage bei Fahrscheinfreiheit gehen würde. Für die Lösung waren aber aufgrund der engen finanziellen Schranken von vornherein nur geringe Spielräume möglich. Im Nahverkehrsbeirat des Landkreises wurden ca. 120.000 Kilometer als jährlich ausreichende Bedienung für den Stadtverkehr empfohlen und genau diese und nicht mehr galt es auszugestalten. Das Ergebnis war ein System, daß mit zwei Bussen umsetzbar ist und folgende Charakteristika beinhaltet:

- Auf der Hauptachse (Touristenhotel – Reha Klinik – Thermalbad – Bahnhof - Historisches Zentrum – Einkaufszentren) wird ein 30-Minuten-Basistakt gefahren, der im Jahr 2000 auf Grund der positiven Ergebnisse zum 20-Minuten-Takt verdichtet wurde.
- Alle Nebenachsen (kleinere Wohngebiete u.ä.) werden abwechselnd in die Hauptachse integriert, so daß ein sauberer 60-Minuten-Takt entsteht.
- Die Linienführung wurde nach dem Prinzip der Minimierung von Umsteige-notwendigkeiten aufgestellt. Seit 2000 ist kein Umstieg mehr erforderlich.
- Der Stadtbahnhof der DB AG ist mit minimaler Aufenthaltszeit verknüpft.
- Der Erschließungsgrad der Einwohner wurde auf fast 90% erhöht.
- Die Haltestellenabstände wurden auf teilweise unter 200 Meter verringert.
- Der überwiegende Teil der Haltestellen wurden mit qualitätsgerechten War-tehäuschen ausgestattet.
- Der Stadtbus verkehrt auch an Wochenenden und Feiertagen.

4.4 Die Marketingstrategie

Der letzte Punkt der Arbeit - die offensive Vermarktung - war zwar nur wenig zeitintensiv, wurde aber von vornherein - und der Erfolg gibt uns heute recht - als der wichtigste angesehen. Zum einen war in der Vorbereitung immer wieder der schlechte Bekanntheitsgrad des ÖPNV aufgefallen und zum anderen konnten die meisten erhofften Nebeneffekte nur bei einer breiten positiven Außenwirkung entstehen. Da für eine professionelle Marketingkampagne kein Geld zur Verfügung stand, blieb nur der Weg eigene Ideen zu entwickeln, auf die Medien zuzugehen und sich offensiv mit dem Projekt der Diskussion zu stellen. In allen Gesprächen wurde immer großer Wert darauf gelegt, den „Fahrscheinfreien Stadtverkehr“ in der Gesamtheit seiner gewollten Wirkung zu erläutern, also der unbedingten engen Verknüpfung mit allen anderen Maßnahmen der Stadt auf dem Weg zum Kur- und Bäderort. So wurde auch der Slogan „Templin macht TempO“ gewählt - TempO als Kürzel für Templiner Ortsbus -, der die Intention einer beweglichen Stadt auf allen Ebenen signalisieren soll. Für den Erfolg mußten zwei Dinge erreicht werden. Zum Einen war es wichtig den Templinern das Gefühl zu vermitteln, ihr Bus ist etwas besonderes und zum Anderen



sollten potentielle Touristen auf die Stadt als Ganzes aufmerksam gemacht werden. Ein großer Vorteil für die Öffentlichkeitsarbeit war die gute Mischung der Arbeitsgruppe. Sowohl der verkehrsfachliche Hintergrund als auch ausreichende Erfahrungen im Marketing durch den Tourismusverein erleichterten die offensive Diskussion des Projektes in der Öffentlichkeit.

Schon in der Vorbereitungsphase wurde über die örtliche Presse die Grundidee nach außen getragen. Es wurden die erhofften Ziele, aber auch die Risiken klar benannt. Diese ehrliche Diskussion brachte von vornherein das erhoffte positive Image und vor allem die gewünschte Neugierde der breiten Medienlandschaft. So konnte quasi die Vermarktung des Fahrscheinfreien Stadtbusses in Deutschland zum Nulltarif über Radio-, Fernseh- und Printmedien erreicht werden.

Ergänzend dazu wurden verschiedene örtliche Aktionen gestartet, wie z.B. ein Fahrplan-Flyer für jeden Haushalt. Höhepunkt in der Außenwerbung war die Übergabe des Fahrscheinfreien Stadtbusses durch den Weihnachtsmann in der Adventszeit 1997. Verbunden wurde der Start mit dem traditionellen eigenhändigen Schlagen des Weihnachtsbaumes im Stadtwald – nur, daß in diesem Jahr die Bürger den Baum bequem im Bus mit nach Hause nahmen.

Seit diesem Tag kannte nahezu jeder Templiner seinen Stadtbus und vielen Touristen ist er ein angenehmer Service für den Urlaub geworden.

5 Die Ergebnisse

Schon während der Vorbereitungsphase entschied die Organisationsgruppe, daß es für die wirkliche Meßbarkeit des Erfolges unabdingbar ist, den Ausgangszustand exakt aufzuzeichnen. Auf dieser Basis sollten später mögliche Vergleiche gezogen werden und die unabdingbare Kontrolle der Zielerreichung erfolgen. Dankenswerterweise erhielt Templin diesbezüglich Unterstützung vom brandenburgischen Verkehrsministerium, daß im Herbst 1997 ein Verkehrsbüro mit der Basisanalyse beauftragte. Diese Studie ermöglichte im Laufe der Testphase immer wieder den notwendigen Soll/Ist-Abgleich.

Vom ersten Betriebstag des Fahrscheinfreien Stadtverkehrs an erfaßte das Verkehrsunternehmen die tatsächlichen Fahrgastzahlen getrennt nach Nutzergruppen. Zusätzlich erfolgten periodisch wiederholend gezielte Befragungen der Fahrgäste. Über diesen Weg war jederzeit eine exakte Darstellung der Entwicklung möglich.

Für eine fundierte wissenschaftliche Auswertung war jedoch eine umfangreiche Untersuchung notwendig. Dank der großen Öffentlichkeitswirkung des Projektes bestand vor Ablauf der Testphase auch in der Fachwelt erhebliches Interesse. So veranlaßte das Bundesverkehrsministerium im Rahmen eines Forschungsprogrammes eine zweite Analyse des Templiner Stadtbusverkehrs. Die Untersuchung wurde durch die Fachhochschule Gelsenkirchen im Herbst 1999



durchgeführt und lieferte belastbare Ergebnisse verglichen zum Ausgangszustand.

Interessantestes Resultat in Templin war für alle Fachleute die Entwicklung der Fahrgastzahlen:

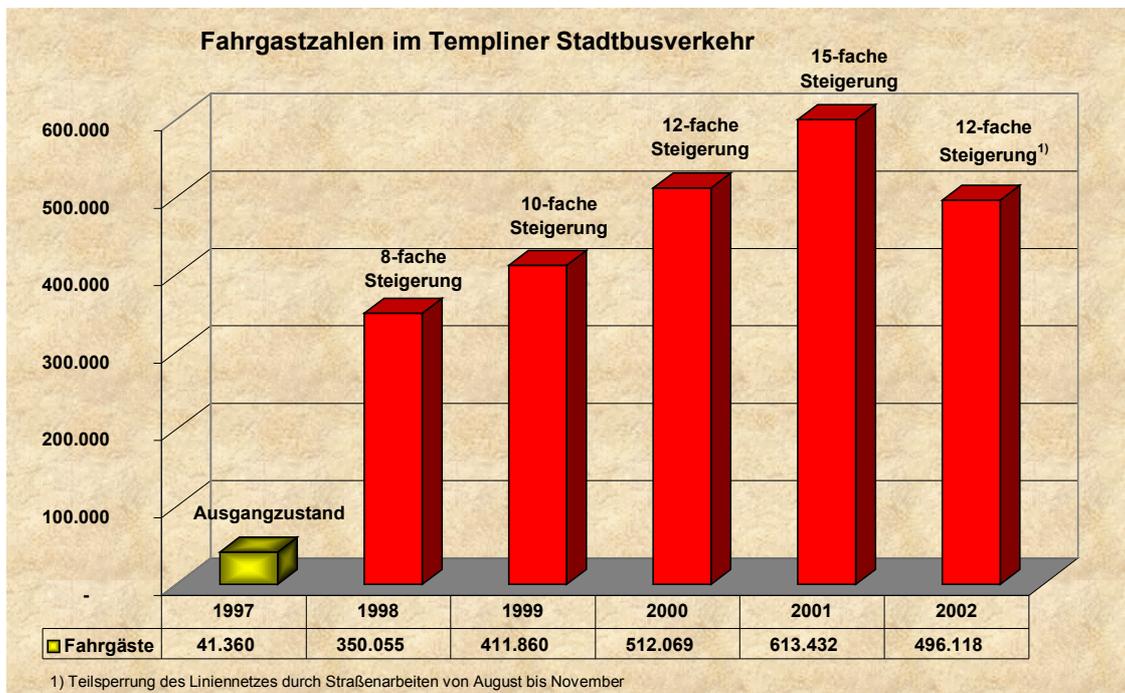


Abbildung 1 Fahrgastzahlen im Templiner Stadtbusverkehr, 1997 – 2002
Quelle Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbH, eigene Darstellung

Das Ziel der Verdopplung der Nutzerrate war damit nicht nur erreicht, sondern mit einer bis zu 16-fachen Steigerungsrate in nie für möglich gehaltene Bereiche gestiegen. Das subjektiv für jeden wahrnehmbare Resultat der hohen Fahrgastzahlen war jedoch nicht das einzige positive Ergebnis. Die meisten der vorab definierten Ziele konnten erfüllt werden. Die folgenden Fakten geben diesbezüglich eine kurze Zusammenfassung:

- Fast alle Fahrgäste benutzen heute den Bus täglich
- Über 50 Prozent der Fahrgäste sind Neukunden
- Das mit Abstand häufigste Ziel ist der historische Markt und die Innenstadt
- Die meisten Kinder nutzen den Bus für den Schulweg (jetzt: 70%, vorher: 10%)
- Viele Schulklassen nutzen den Bus zum Sportunterricht ins Schwimmbad
- Die Hauptnutzergruppe am Nachmittag sind ältere Menschen
- Die Patienten der Reha-Klinik nutzen als Neukunden regelmäßig den Bus in die Innenstadt
- Behinderte Menschen einer im Stadtgebiet vorhandenen Einrichtung sind erstmals unabhängig mobil



- Regelmäßig erfolgen Anfragen anderer deutscher Kommunen zur Organisation des Projektes
- Zwischen 10 und 40 Prozent (je nach Jahreszeit) der Fahrgäste sind Touristen
- Gäste von Hotels in Randlage nutzen für den Weg in die Innenstadt vorwiegend den Bus (jetzt: 65%, vorher: 1%)
- Fast 50% der Touristen haben schon vor ihrem Urlaub etwas vom fahrscheinfreien Bus gehört
- Seit Beginn des Projektes haben nahezu alle deutschen und viele internationale Medien einen Bericht über die Stadt und ihre innovativen Ideen gesendet
- Die Übernachtungsrate ist entgegen dem allgemeinen Trend kontinuierlich gestiegen:

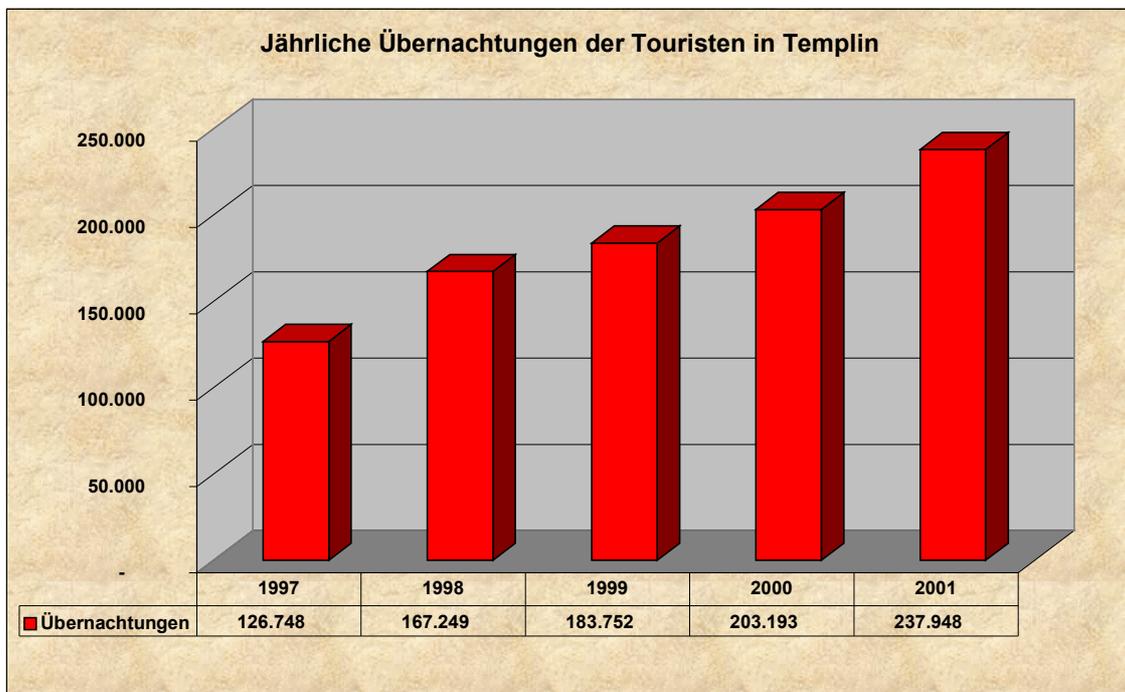


Abbildung 2 Übernachtungszahlen in Templin, 1997 - 2001
Quelle Tourismusverband Uckermark, eigene Darstellung



Basierend auf den aufgelisteten Fakten und den regelmäßigen Zählungen ergeben sich kombiniert mit den wissenschaftlichen Untersuchungen 1997 und 1999 folgende Effekte aus dem Fahrscheinfreien Stadtbusverkehr:

- Das freie Ticket ist der Auslöser für die Menschen und die Medien den Bus zu testen und über ihn zu berichten. Für die dauerhafte Bindung der Busnutzer ist jedoch die hohe Qualität der Leistung unerlässlich. Die meisten Bürger und Gäste sehen heute in dem Bus eine positive Alternative für die täglichen Wege. Die Templiner Einwohner identifizieren sich mit ihrem Bus und machen Gäste darauf aufmerksam. Die Touristen sind neugierig auf die Stadt und finden in dem Bus die bequeme Form zur Stadterkundung. Auf diesem Wege lernen sie alle anderen Highlights im Mosaik der Stadt kennen. Der Gesamteffekt für Templin ist durch die geschickte Kopplung aller Mosaikbausteine höher und der Bus ist ein wichtiges Verbindungselement.
- Das positive Image der Stadt Templin ist in den letzten Jahren erheblich gewachsen. Viele herkömmliche Hochglanzbroschüren hätten bei weitem nicht den Effekt gebracht, wie es über die Vermarktung mittels innovativer Ideen möglich war. Viele Menschen in Deutschland, Europa bis hin nach Süd Korea haben über die Medienberichte vom Fahrscheinfreien Stadtbus erfahren und lernten nebenbei die anderen Vorzüge der Stadt kennen. Im Ergebnis besuchten zumindest einige von ihnen Templin.
- Die beabsichtigte Reduzierung der externen Effekte des Verkehrs ist nur zum Teil gelungen. Die Lärmbelästigung und die Luftverschmutzung durch den motorisierten Individualverkehr konnte subjektiv wahrnehmbar nicht verringert werden. Bei einer Systemkapazität von durchschnittlich maximal 3.000 möglichen Fahrgästen pro Tag ist dies im Vergleich zu täglich 17.000 Fahrzeugen im Individualverkehr aber auch nur sehr begrenzt möglich gewesen.
- Ein unerwartet hoher Erfolg gelang in der Reduzierung der Unfallrisiken. Die Fachhochschule schätzte ab, daß jährlich 200.000 DM direkte Unfallkosten vermieden werden, zu denen noch die schwer bezifferbaren indirekten Kosten für Volkswirtschaft und menschliches Leid hinzuzurechnen sind.
- Für viele Skeptiker überzeugendstes Argument waren die indirekten ökonomischen Effekte. Die hohen Steigerungsraten in der Tourismusbranche verbunden mit der nun hohen Mobilität von Hotel zur Innenstadt brachte zahlreichen Geschäften und Gasthäusern einen sicheren täglichen Umsatzgewinn und eröffnete Möglichkeiten für neue Geschäfte und damit letztendlich auch für Arbeitsplätze.



6 Das Fazit

Abschließend bleibt festzustellen, daß der Fahrscheinfreie Stadtbusverkehr in Templin eine ungewöhnliche und aus den finanziellen Problemen eines Nahverkehrssystems geborene Idee ist. Von den ersten Überlegungen an wurde aber sehr schnell klar, daß die Lösung für den Stadtbus nur im Zusammenhang mit allen anderen Mosaiksteinen der Stadt – sprich dem beabsichtigten Leitbild Templins – gefunden werden kann. Mobilität von Menschen, egal mit welchem Verkehrsmittel, ist immer nur ein Symptom vorgelagerter Entscheidungen und kann nur verbunden mit diesen gelenkt werden. Erst eine enge Koordination und Zusammenarbeit zwischen allen Partnern und Projekten vor Ort gibt solch ungewöhnlichen Ideen wie in Templin die Chance auf Erfolg.

Nach der Probephase von 2 Jahren ist der Fahrscheinfreie Stadtbusverkehr in Templin eine Dauereinrichtung geworden.

Nachträgliche Anmerkung:

2003 musste auf Grund des unterfinanzierten Stadthaushaltes eine Umstellung der Finanzierung erfolgen. Einziger Ausweg für die Fortführung des Fahrscheinfreien Verkehrs war die Öffnung der Kurkarte für die Templiner Haushalte. Seit dem können die Templiner mit einer Jahreskurkarte zum Preis von 29,00 EUR das ganze Jahr den Stadtbus nutzen. Die Jahreskurkarte gilt für alle Mitglieder pro Haushalt. Die neue Lösung wurde von den Templinern unterschiedlich angenommen. In etwa jeder vierte Haushalt hat eine Jahreskurkarte erworben. Leider sind die Fahrgastzahlen bei den Kindern sehr deutlich abgesunken. Hingegen wird der Stadtbus von den Erwachsenen Fahrgästen nach anfänglichem Zögern stabil genutzt. (Vgl. anhängende Grafiken)

2007 wurde der Preis der Jahreskurkarte auf 44,- € erhöht, da der Kurbeitrag von 1,- € auf 1,50 € erhöht wurde. 2009 erfolgte ebenfalls eine Veränderung. Die Freikarten für Kinder entfielen (Schulbusbeförderung), dafür wurden die Ortsteile einbezogen, so dass der Inhaber einer „Kurstadtjahreskarte“ nur die Differenz zur normalen Stadtfahrt bezahlen muss.



Fahrscheinfreier Stadtbusverkehr in Templin

