

„Cottbus stirbt mit der Tram“

PRO BAHN und Bürger kämpfen für die Straßenbahn

> „Der Cottbuser Straßenbahn droht das Aus.“ Diese Schlagzeile in der *Lausitzer Rundschau* vom 12. Februar 2009 versetzte die Stadt in Aufruhr. Ein Vierteljahr später beschloss der Stadtrat ein Konzept zum Erhalt der Straßenbahn: Es sieht die Einstellung von nur zwei Linienästen vor. PRO BAHN ist damit nicht zufrieden.

Sanierung im Aufbau Ost

Technisch ist die Cottbuser Straßenbahn auf einem hohen Stand. Als eine der ersten Städte in Deutschland konnte Cottbus bereits im Jahr 1998 ausschließlich behindertengerechte Fahrzeuge anbieten. Durch den Einbau von Niederflur-Mittelteilen in die bewährten Straßenbahnen des Typs „Tatra“ wurde nicht nur Geld gespart, sondern es wurden auch die in vielen anderen Städten durch unausgereifte Niederflurstraßenbahnen verursachten Probleme vermieden.

Auch das Gleisnetz der Cottbuser Straßenbahn ist im Wesentlichen in einem hervorragenden Zustand, und der Betriebshof in Neu Schmelwitz wurde neu gebaut.

Seit der Wende ist ein dreistelliger Millionenbetrag aus Bundes- und Landesfördermitteln nach Cottbus geflossen, sodass die Stilllegung der Straßenbahn die Stadt zur Rückzahlung verpflichten würde. Die Rückzahlung von 36,04 Millionen Euro würde die Einsparungen, die für die Aufgabe der Tram errechnet wurden, viele Jahre lang auffressen. Die Drucksache 4/7483 des Brandenburgischen Landtags vom 27. April 2009 gibt exakten Aufschluss über das Ende der Zweckbindungsfristen: Der Einstellung der Linie 1 steht eine 16-jährige Zweckbindungsfrist entgegen, und eine noch über 7-jährige Frist macht die Einstellung des Südastes der Linie 2 zu einer teuren Angelegenheit. Doch genau das hat der Stadtrat im Juni beschlossen.

Fördermittel erhalten Straßenbahn

Was die Einstellung der Straßenbahn emotional wie wirtschaftlich bedeutet, hätten die Cottbuser Stadtväter wissen können. Ein Blick nach Nordhausen oder Naum-



Die Cottbuser Straßenbahn: modern und zukunftsfähig. Doch sie sollte ganz eingestellt werden.

Foto: Karl-Peter Naumann

burg hätte ihnen Aufschluss darüber verschafft, wie hoch der Identifikationswert der Straßenbahn ist. Ein Blick nach Halberstadt oder Brandenburg wäre ebenfalls lohnend gewesen: In Halberstadt wurden neue Fahrzeuge für die sanierten Schienen gekauft, und die Oberbürgermeisterin der Stadt Brandenburg Dietlind Tiemann äußerte öffentlich, dass die Einstellung der Straßenbahn nach Kirchmöser, die 2002 erfolgte, ein Fehler gewesen sei. Die Cottbuser Stadtväter hätten also wissen können, was geschieht, wenn sie sich die Einstellung der Straßenbahn auf die Fahnen schreiben.

Tram-Erneuerung ohne Stadtplanung

Ursache der Einstellungspläne waren langjährige Versäumnisse der Stadtpolitik. Die technische Erneuerung der Tram ging nicht mit einer Neubestimmung ihres Standorts innerhalb der Stadtentwicklung einher. Das Streckennetz blieb auf dem Stand der Wende stehen, Ausbaupläne aus DDR-Zeiten wurden nicht weiterverfolgt.

Unterdessen wurden am Stadtrand außerhalb des Einzugsbereichs der Tram zwei neue Einkaufszentren gebaut, die erhebliche Potenziale aus der Innenstadt absaugen. Auf dem Streckennetz fahren vier Linien unkoordiniert und mit unterschiedlichen Takten (tagsüber 15 und 20 Minuten) nebeneinander her und aneinander vorbei. Umsteigen wird so zu einer zeitraubenden

und unattraktiven Sache. Vor dem Hauptbahnhof hält nur eine Linie, zu den anderen muss man eine Station weit fahren oder laufen. Die Folge ist eine geringe Nutzung, wenn auch die angebotenen Fahrten gut besetzt sind. Nur neun Prozent des Verkehrs werden in Cottbus mit der Tram abgewickelt.

Dementsprechend stellten Gutachter bereits 2006 fest, dass Einkaufsfahrten weiter vorrangig mit dem Pkw und zu den etablierten Standorten der Einkaufszentren durchgeführt werden. Die Gutachter sahen schon zu diesem Zeitpunkt einen Teufelskreis aus sinkenden Einwohnerzahlen, sinkender Nachfrage nach öffentlichem Verkehr und zurückgehendem Angebot.

Auf dieser Grundlage erarbeitete das Beraterbüro PTV AG Szenarien für den Ausstieg aus dem Trambetrieb.

Kampagne entfesselt

Schon zwei Tage nach der Veröffentlichung des Ausstieg-Gutachtens berichtete die *Lausitzer Rundschau* über eine im Internet ausgelöste heftige Diskussion. In die angelaufene Diskussion schaltete sich auch der PRO BAHN-Landesverband Berlin-Brandenburg ein, der mit seinen wenigen aktiven Mitgliedern in Cottbus eine bundesweit aufsehenerregende Pro-Tram-Kampagne entfesselte.

Durch konstruktive Sacharbeit vereinte PRO BAHN alle Nutzer und Freunde der

Entwicklung statt, zu der PRO BAHN und die CDU eingeladen hatten. Mit 150 Besuchern kamen mehr interessierte Bürger, als der Saal fassen konnte. Oberbürgermeister Frank Szymanski signalisierte auf dieser Veranstaltung Interesse an einem gemeinsamen Vorgehen zur Rettung der Tram.

Durch die Gespräche zwischen der Stadt und PRO BAHN in zunächst konstruktiver Atmosphäre kehrte im Mai 2009 eine gewisse Ruhe im lokalen Blätterwald ein. Man sah beiderseits die Chance, auf der Basis des vorhandenen Streckennetzes die Straßenbahn zu optimieren und mit Rendezvous-Knotenpunkten das Umsteigen im Straßenbahnnetz sowohl räumlich als auch zeitlich attraktiver zu gestalten. Es galt weiter als ausgemacht, nach der Tram-Optimierung die Busse über ein netzwirksames Zusammenspiel mit einzubeziehen und für die dringend notwendige Verbesserung der Wirtschaftlichkeit jeglichen Busparallelverkehr zugunsten der Straßenbahn abzuschaffen.

BRICHTKONSTRUKTIVE ISKUSSIONAB

u einer Vorstellung oder

- gar Diskussion über die an-
- schließend von verschiedenen Fachleuten erarbeiteten Betriebsmodelle kam es jedoch nicht mehr. Ende Mai 2009 wollte die Stadtverwaltung trotz der Absprachen von Erhalt des Gesamtnetzes nichts mehr wissen und ließ ihr bereits auf der Bürgerversammlung Ende April heftig kritisiertes Straßenbahnkonzept mit den „drei starken Linien“ von der Ratsmehrheit aus SPD, Grünen und PDS in

der Stadtverordnetenversammlung am 24. Juni 2009 „durchwinken“.

ADTuREISTARKE,INIENh

Die Stadt begründet ihre Entscheidung mit mehreren Vorteilen: mit den vorhandenen Straßenbahnfahrzeugen könne der Verkehr

Das beschlossene neue Liniennetz mit drei Straßenbahnlinien: Die vierte Linie soll durch eine Buslinie ersetzt werden, die weitgehend parallel zur Tram fahren soll.

Straßenbahn und erreichte eine über Monate andauernde Medienpräsenz, die bundesweit beachtet wurde. Neben Rundfunk- und Fernsehbeiträgen beherrschte der von PRO BAHN initiierte Erhaltungskampf um die Cottbuser Straßenbahn die Titelseiten und Schlagzeilen der Lokalpresse, allen voran die der Lausitzer Rundschau.

Nach den ersten Wochen des Schlagabtauschs zwischen PRO BAHN und der Stadtverwaltung schien eine Einigung über die gesicherte Zukunft der Cottbuser Tram in greifbare Nähe gerückt zu sein. Am 21. April fand im Brauhaus Radigk eine Diskussionsveranstaltung zur Entwicklung der Cottbuser Straßenbahn und der ÖPNV-

auf den verbleibenden Ästen verdichtet werden, und der Hauptbahnhof, der bisher nur von der Linie 2 bedient wird, könne an alle Linien angeschlossen werden. Das macht den Bau einer neuen Verknüpfung für Straßenbahn (3 Linien), Stadtbus (3 Linien) und Regionalbus (18 Linien) notwendig. Einige Tram-Befürworter sehen darin einen Erfolg und Durchbruch, weil die sofortige Einstellung vom Tisch ist.

Die Vorstellungen von PRO BAHN

PRO BAHN und genauso andere Kritiker, die mit PRO BAHN zusammenarbeiten, sind mit dieser Entscheidung nicht zufrieden. Denn nach diesen Plänen sollen die Linienäste zum Anger und zur Jessener Straße aufgegeben werden.

Auf diesen Linienästen sollen Busse eingesetzt werden, die im Innenstadtbereich parallel zur Tram fahren.

Kritisch werden bei PRO BAHN auch die Schleifenfahrten zum Hauptbahnhof für alle Linien gesehen. Mit ihrem Konzept würde die Stadt der Rückzahlung von Zuschüssen nicht entgehen, denn die Bindung besteht noch bis 2016 bzw. 2025. Die Planer der PTV rechnen mit einer Rückzahlungsverpflichtung von 1,5 Millionen Euro. Mit der Reduzierung des Gleisnetzes würde die Straßenbahn nach Auffassung von PRO BAHN erneut geschwächt, und durch die dadurch zwangsläufig weiter abnehmenden Fahrgastzahlen drohe nach wie vor die Stilllegung der Tram.

PRO BAHN fordert daher den Erhalt des gesamten Liniennetzes und dessen Ausbau, eine konsequente Arbeitsteilung zwischen Bahn und Bus und einen integralen Taktverkehr mit stets gleichen Abfahrtszeiten und guten Umsteigebeziehungen.

Dazu muss die Innenstadt – ohne Fahrzeitverlängerung durch Schleifenfahrten über den Hauptbahnhof – auf kürzestem Weg mit den peripheren Ortsteilen verbunden und gleichzeitig der Hauptbahnhof – ohne Streckenneubau – direkt an die beiden größten Nachfragepotenziale Neu Schmillwitz und Innenstadt angeschlossen werden. Mit zwei Rendezvous-Knoten Stadtring und Stadthalle kann ohne Wartezeit in alle Richtungen umgestiegen werden. Dieses Vernetzungskonzept würde die Cottbuser Innenstadt aus allen Richtungen optimal erschließen und eine überzeugende Grundlage für eine bessere Wirtschaftlichkeit und Reduzierung der städtischen Zuschüsse ohne Streckenstilllegungen schaffen.

Aus der „Lausitzer Rundschau“:

- 12.2.2009 Der Cottbuser Straßenbahn droht das Aus: Ein Gutachten weist in vier Szenarien nach, dass die Stadt Millionen Euro einsparen könnte, würde sie die Trams durch Busse ersetzen. „Und das bei einer gleichbleibenden oder sogar verbesserten Taktung“, sagt Gutachter Lutz Richter von der Dresdner Firma PTV Planen, Transport, Verkehr.
- 14.2.2009 „Cottbus stirbt mit der Tram“
Kaum dass die Pläne für eine mögliche Stilllegung der Cottbuser Straßenbahn öffentlich geworden sind, ist im Internet eine heftige Debatte darüber entbrannt. Diskutieren Sie mit!
- 26.2.2009 PRO BAHN macht gegen Tram-Aus-Pläne in Cottbus mobil. Dieter Döge erregt sich: „Die sind jetzt wohl verrückt geworden in Cottbus“, sagt der PRO BAHN-Vorstandsvorsitzende des Landesverbands Berlin-Brandenburg. „Ich werde alle Hebel in Bewegung setzen, um zu verhindern, dass die Straßenbahn dort stillgelegt und zig Millionen Euro Fördergelder verschwendet werden.“
- 25.3.2009 PRO BAHN-Chef: „Cottbuser Tram ist zukunftsfähig“
In Cottbus schwelt weiter Streit um die Zukunft der Tram. „Die Cottbuser Straßenbahn ist ein Zukunftsmodell. Sie muss für die Bürger attraktiv gemacht werden“, sagt Dieter Döge, der Landesvorsitzende des Vereins PRO BAHN.
- 20.4.2009 Wachstumskonzept für Cottbuser Straßenbahn
In den nächsten zwei Monaten wird für die Stadt Cottbus erstmals ein „integriertes Verkehrskonzept mit leicht merkbaren Taktfahrplänen“ erarbeitet. Dieses Ziel haben sich der Cottbuser Dr. Michael Schierack (CDU) und PRO BAHN-Vorstandschef Dieter Döge gemeinsam auf die Fahnen geschrieben.
- 06.6.2009 Cottbuser Tram die nächsten 40 Jahre gesichert
„Mit dem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung für die Straßenbahn, der im Juni gefasst werden kann, ist der Erhalt der Straßenbahn mindestens für die nächsten 40 Jahre festgeschrieben.“ Das sagt die Cottbuser Beigeordnete Marietta Tzschoppe (SPD).
- 23.6.2009 Entwurf des Fahrgastverbands PRO BAHN: Stadthalle als Umsteigepunkt
Der Fahrgastverband PRO BAHN lehnt die von der Stadtverwaltung erarbeitete Lösung eines Drei-Straßenbahnlinien-Netzes entschieden ab. Es sichere weder den ÖPNV für den heutigen Bedarf noch lasse es alle Möglichkeiten zu, das Straßenbahnnetz den zukünftigen Bedingungen der Stadt anzupassen, wie von der Stadtverwaltung behauptet wurde, so PRO BAHN-Sprecher Dietmar Dalbogk.
- 27.6.2009 Protest gegen Verkehrsplan geht weiter
- 30.6.2009 Cottbuser starten Bürgerbegehren für Tram-Erhalt
Mit dem ersten Bürgerbegehren in Cottbus soll der Erhalt des kompletten Straßenbahnnetzes erreicht werden. Für die Aktion setzen sich Vertreter des Interessenverbands PRO BAHN sowie der Fraktionen von CDU, FDP, Frauenliste und Aktive Unabhängige Bürger (AUB) ein.

Politische Spaltung

Doch der Cottbuser Oberbürgermeister und seine Stadtverwaltung haben keinen Anlass gesehen, sich mit einem solchen Konzept zu befassen. Sie folgen dem Ergebnis des Gutachtens, das sie selbst in Auftrag gegeben haben. Dahinter steht erkennbar eine politische Spaltung der Stadt – auf der eine Seite die Ratsmehrheit, die das neue Konzept beschlossen hat, auf

der anderen Seite die Oppositionsparteien, die zusammen mit PRO BAHN auftreten und ein Bürgerbegehren in Gang setzen wollen. Der Beschluss dafür wurde Ende Juni gefasst. Mitte Juli zeichnet sich ab, dass auch die Tram-Befürworter gespalten sind. Während „Pro Tram Cottbus“ meint, die Stilllegung von zwei Tram-Ästen „sei nicht mehr zu kassieren“, setzt PRO BAHN auf den Erhalt aller Tramstrecken.

(dg/red)