

Cottbuser Straßenbahn lebt weiter

Von Dieter Schuster, „Pro Tram Cottbus“

➤ Nachdem im Februar die Cottbuser Stadtverwaltung noch die komplette Stilllegung der Straßenbahn in Cottbus anvisierte, hat der heftige Protest von Bürgern und Verbänden anscheinend ein Umdenken erzeugt.

Parallel zu den Aktivitäten von PRO BAHN gründete sich bereits im März 2009 die Arbeitsgruppe „Pro Tram Cottbus“ für den Erhalt und Ausbau der Cottbuser Straßenbahn. Pro Tram Cottbus besteht aus Vertretern des Berliner Fahrgastverbands IGEB, des VCD, des BUND, des Deutschen Bahnkunden-Verbands, Pro Tram Berlin und Cottbuser Bürgern. Anfang Mai übergab sie allen Cottbuser Stadtverordneten eine dafür erstellte Broschüre mit Argumenten für den Erhalt der Straßenbahn.

Bürgerbegehren startet

Pro Tram Cottbus startete am 15. Juli 2009 ein Bürgerbegehren, in dem die Erarbeitung eines weiterführenden Gutachtens über die Wirtschaftlichkeit von Streckenerweiterungen im Cottbuser Straßenbahnnetz gefordert wird.

Ausbauten wurden in dem im Auftrag der Stadtverwaltung erarbeiteten Gutachten der Firma PTV nur ungenügend berücksichtigt. PTV schlägt hauptsächlich Streckeneinstellungen bis zur Komplettaufgabe des Straßenbahnbetriebs vor.

Entgegen der Information in „*derFahrgast*“ 3/2009 wurde anstelle des ursprünglich geplanten kassatorischen Bürgerbegehrens, das bei seiner Durchsetzung den Stopp von Fördergeldern zur Folge gehabt hätte, in Abstimmung mit PRO BAHN ein initiiertes Bürgerbegehren gestartet. Leider kann im Rahmen eines initiierten Bürgerbegehrens nicht gegen einen bestehenden Beschluss vorgegangen werden. Daher konnten hier auch keine Aktivitäten gegen die geplante Stilllegung der beiden Tram-Äste nach Schmellwitz Anger und Jessener Straße realisiert werden. Der Kampf für den Erhalt dieser Strecken muss in der breiten Öffentlichkeit und im Fahrgastbeirat weitergeführt werden.

Fahrgastbeirat gegründet

Die Cottbuser Stadtverwaltung hatte offenbar erkannt, dass zwischen ihr und der Cottbuser Bevölkerung ein Informationsdefizit zum ÖPNV existiert.

Deshalb beschloss sie die Bildung eines Fahrgastbeirats, der im Unterschied zu anderen Fahrgastbeiräten relativ stark von Mitgliedern der Stadtverwaltung und des Verkehrsträgers besetzt ist. Neben Pro Tram Cottbus sind unter anderem die Fahrgastverbände PRO BAHN, DBV und VCD mit je einem Sitz vertreten.

Oberbürgermeister übernimmt Forderung des Bürgerbegehrens

Bereits anlässlich der Fahrgastbeirat-Gründungsversammlung am 6. August 2009 gab Oberbürgermeister Szymanski bekannt, dass die Stadtverwaltung eine Machbarkeitsstudie erarbeiten lassen will, in der die Zielstellung des laufenden Bürgerbegehrens vollinhaltlich übernommen wird. Die zugehörige Bekanntgabe kann unter <http://www.cottbus.de/files/storage/aa/aa/hn/Studie.pdf> eingesehen werden.

Das Bürgerbegehren läuft unterdessen weiter. Schließlich ist gerade Wahlkampf und die SPD (deren Mitglied Szymanski ist)

will zurzeit nicht mit unpopulären Entscheidungen Schlagzeilen machen.

Bürgerbegehren läuft weiter – unterschreiben können alle wahlberechtigten Cottbuser

Bis Ende August wurden ca. 6.000 Unterschriften gesammelt. Für ein erfolgreiches Bürgerbegehren sind ca. 8.500 gültige Unterschriften erforderlich. Da die Unterschriftenlisten bisher viele ungültige Einträge enthalten (z. B. ist die Angabe des Geburtstags zur Gültigkeit zwingend erforderlich), will Pro Tram Cottbus insgesamt 11.000 Unterschriften sammeln. Zum Vorsitzenden wurde Robert Schmalzer gewählt, Stellvertreterin ist Jana Böttcher von Pro Tram Cottbus. Die Laufzeit beträgt ein Jahr, also bis zum 14. Juli 2010. Pro Tram Cottbus ist jedoch zuversichtlich, die nötigen Unterschriften noch im Herbst sammeln zu können. Unterschreiben dürfen alle, die in Cottbus wohnen und mindestens 18 Jahre alt sind. Die Listen liegen in mehreren Geschäften in Cottbus aus.

Laden Sie die Unterschriftenliste herunter und drucken Sie sie aus. Sobald Sie und Ihre Familie/Freunde sie unterschrieben haben, senden Sie die Liste bitte per Post an Pro Tram Cottbus!

Die Cottbuser Straßenbahn ist zukunfts-fähig: zweigleisige Strecke auf eigenem Bahnkörper in der Zielona-Gora-Straße.



Foto: Engel



Weitere Informationen zum Bürgerbegehren und die Unterschriftenliste gibt es unter www.pro-tram-cottbus.de.

Beobachtungen vor Ort:

Wie haltet ihr es mit Fahrgästen und Fußgängern?



Fotos: Engel

Nach Ankunft in Cottbus: zwischen Straßenbahn und Hauptbahnhof zwei Fahrbahnen mit schnell fahrenden Autos.

■ In der Regel weiß ich zehn Minuten nach Ankunft am Hauptbahnhof in einer fremden Stadt, wie die Stadtväter es mit ihren Fahrgästen und Fußgängern halten oder jedenfalls bislang gehalten haben.

Vor 20 Jahren gab es kaum Unterschiede zwischen Ost und West. Der Tenor war: „Straßen sind gefährlich. Davor muss man Fußgänger bewahren.“ Im Westen waren vor vielen Bahnhöfen für viel Geld Unterführungen gegraben worden, in die die Fahrgäste hinunter- und wieder hinaufklettern mussten, um Straßenbahnen, Busse und die andere Straßenseite zu erreichen. So viel Geld hatte man in der DDR nicht. Daher wurden Fußgänger und Fahrgäste durch Absperrgitter zu weiten Umwegen gezwungen und durften Fahrbahnen nur an wenigen Stellen überqueren.

20 Jahre später haben sich die Situation und das Bewusstsein in vielen Städten gewandelt. Die Fußgänger haben die Erdoberfläche zurückerobert und können oft zu Bahnen und Bussen gelangen, ohne vom Autoverkehr gestört zu werden. Straßen können in einer einzigen Grünphase bis zur anderen Seite überquert werden. Da haben die Stadtväter anerkannt, dass Fahrgäste und Fußgänger gleichberechtigt sind und auch deren Bedürfnisse einen hohen Stellenwert haben.

In anderen Städten hat sich nichts verändert. Die Zeit scheint stehen geblieben zu sein. Das Auto ist das Maß aller Dinge. Danach haben sich die Fußgänger gefälligst zu richten.

Fahrgast und Fußgänger am Bahnhof ...

Tritt man aus dem Hauptbahnhof in Cottbus und will zur Straßenbahn, so darf man als Erstes – ohne Hilfestellung – die Hälfte einer vierspurigen Straße überqueren, zwei Fahrbahnen, auf denen Autos nebeneinander mit erheblicher Geschwindigkeit fahren. Am anderen Ende der Haltestelle gibt es eine Fußgängerampel,

an der eine größere Zahl von Fußgängern wartet. „Hat denn hier einer gedrückt?“, fragt eine Frau, die gerade aus der Straßenbahn ausgestiegen ist. Da muss man also auch am hellen Tage das „Grün“ mit dem Taster anfordern, sonst kommt man nie hinüber. Wer die Straße ganz überqueren will, darf das sogar zweimal tun, denn die Grünphase ist so kurz, dass man in der Mitte hängen bleibt. Langes Warten auf die Grünphase ist aber selbstverständlich.

Geht man weiter, so stößt man auf Baustellen. Das ist positiv – hier tut sich was. Eine Absperrung sichert den Weg auf der Fahrbahn. Am Ende ist aber eine steile Rampe ausgelegt, auf der Mütter mit Kinderwagen kaum hinaufkommen, und hinter der Bordsteinkante ist eine Rasenfläche, die bei Regen sumpfig und glitschig wird. Die Absperrung zwingt den Fußgänger, hier und nicht weiter auf der Fahrbahn zu gehen.

Nur einen Steinwurf entfernt wird eine harmlos wirkende Seitenstraße zur Fußgängerfalle. Hier hinein ist eine abknickende Vorfahrt ausgeschildert.

Dementsprechend biegen Autos mit hoher Geschwindigkeit ab und die Fußgänger müssen sehen, wie sie sich davor auf der viel zu breiten Fahrbahn in Sicherheit bringen.

Natürlich – sie können mit der Straßenbahn fahren! Einige Meter weiter ist wieder eine Haltestelle. Aber um sie zu erreichen, muss man erneut ungesichert über die schnurgerade Straße, auf der geheizt wird, was das Zeug hält. Auf der anderen Straßenseite hinter der Haltestelle prangt Autowerbung auf einer städtischen Werbetafel. All diese Hindernisse ließen sich mit gutem Willen mit etwas Farbe für Zebrastreifen und Fahrbahnverengungen, mit einer sicherheitsbetonten Verkehrsführung und mit kleinen Änderungen der Ampelschaltung beseitigen oder entschärfen. Da fehlt einfach der Blick für die Bedürfnisse der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer.



Hinter einem ungesicherten Überweg warten Straßenbahn und Autowerbung: Haltestelle Friedrich-List-Straße an der stilllegungsbedrohten Linie zur Jessener Straße.

... und in der Stadt Cottbus

Diese Einschätzung bestätigt sich an vielen Stellen der Stadt. Der im Krieg zerstörte Altmarkt könnte mit den wiederaufgebauten historischen Fassaden und mit seinem Flair eine „gute Stube“ der Stadt sein und der Straßenbahn vorbehalten bleiben. Aber zu viele Autos fahren hier über das grobe Pflaster und verlärmern die Atmosphäre.

Und sie fahren ganz ohne Not hier durch, denn rundherum gibt es leistungsfähige Straßenschneisen, die nach der Kriegszerstörung angelegt wurden. Dafür braucht es kein Geld, aber den Mut, weniger Auto als mehr Lebensqualität zu begreifen. Solche Vorstellungen haben auch schon in anderen Städten erbitterte Kämpfe verursacht.

An anderen Stellen, die nicht so im Blick der Öffentlichkeit stehen, findet man Straßen zwischen Ortsteilen, auf denen der Fußweg völlig fehlt, und mancherlei andere Fallen für Fußgänger, außerdem einen Busbahnhof weitab vom Hauptbahnhof und an anderen Stellen verstreute und unlogisch angeordnete Bushaltestellen. Da kostet die Beseitigung viel Geld. Aber diesen Zu-

stand einfach hinzunehmen, das stumpft die Aufmerksamkeit ab für das, was sofort getan werden könnte.

Die Tram als Pionier

So wirkt die Tram als Pionier in einem gleichgültig bis feindlich gesinnten Umfeld. Hat man endlich eine Haltestelle erreicht, so findet man fast überall modernen Wetterschutz, gute Fahrgastinformationen und Fahrkartenautomaten vor. An den zentralen Haltestellen gibt es eine elektronische Abfahrtsanzeige. Die Bahn, die dann kommt, ist einladend hell und freundlich, hat einen niederflurigen Mittelteil, in dem sich überraschend viele Kinderwagen finden. Die Haltestellenansage ist klar und verständlich – das ist keine Selbstverständlichkeit. Den neu gebauten Leolinern aus Leipzig können die modernisierten Tattras ohne Weiteres das Wasser reichen. Auch die Schienen lassen nichts zu wünschen übrig: Die meisten Strecken sind doppelspurig und liegen auf eigenem Gleiskörper. Nur an einem Ende der Linie 3 gibt es einen kurzen Abschnitt, in dem die Straßenbahn wie vor Zeiten in Seitenlage auf der Straße fährt und mit den entgegen-



Der Altmarkt: Dröhnendes Geräusch von Autos, die über das grobe Pflaster rumpeln, verlärmert die Atmosphäre. Die Straßenbahn ist kaum zu hören.



Der einzige kritische Abschnitt des fast 22 Kilometer langen Netzes liegt in der Madlower Hauptstraße: Seitenlage im Gegenverkehr.



Hell und freundlich: die Tram im Innern.

kommenden Autos in Konflikt gerät. Im Gegensatz zum Auto steht die Tram nicht im Stau. Zu denken gibt nur, dass die letzte Straßenbahn kurz nach der Sandmännchen-Zeit ins Depot fährt. Dann muss man sich den Nachtbus suchen, oft an anderer Stelle.

Revolution verändert das Denken

Andere Stadtväter würden Cottbus um eine solche Tram beneiden. Dass die Stadtväter in Cottbus auf die Idee kamen, sie aus Kostengründen abzuschaffen, liegt an ihren eigenen Fehlern. Am Straßenbahnnetz gibt es nicht ein einziges großes Einkaufszentrum und viele größere Potenziale wie die Universität sind nicht angebunden. Da ist in den „wilden“ 90er-Jahren viel versäumt worden. Jetzt muss die Tram diesen begehrten Zielen folgen. Integrierte Verkehrs- und Stadtplanung ist notwendig. Zwei Jahrzehnte nach Ende der von oben verordneten Einheitsmeinung hat die Idee von der Abschaffung der Tram Bürger in Harnisch gebracht und ihr Engagement herausgefordert. Das ist gut so. Denn Zukunftschancen kann eine Stadt (auch Cottbus) nur nutzen, wenn offen diskutiert und mutig geplant wird. In vielen Städten ist eine vorzeigbare Tram schon zu einem unschätzbaren Standortfaktor und zum Motor einer erfolgreichen Stadtentwicklung geworden. Auch Cottbus hat das Zeug, eine solche positive Entwicklung einzuleiten. Die Stadt liegt nur wenig mehr als eine Eisenbahnstunde von der Hauptstadt Berlin und ihrem internationalen Flughafen entfernt. Wenn jetzt ein Umdenken stattfindet, das über die Diskussion der Rettung der Tram hinausgeht, dann wird das Cottbus nach vorn bringen.

Rainer Engel



Auf dem neuesten Stand: die zentrale Haltestelle Stadthalle ...



... und die Haltestelle Zuschka in Neu Schmellwitz.



Das Bahnhofsgelände (links) bietet genügend Raum für eine moderne Verknüpfung von Regionalbahn und Tram.