

■ Brandenburg

Bürgerbegehren für Tram Cottbus auf der Zielgeraden

aus SIGNAL 05/2009 (Dezember 2009), Seite 15-16 (Artikel-Nr: 10000470)
Initiative ProTramCottbus

Ein Anachronismus allererster Güte...

Die aktuellen Probleme der Cottbuser Straßenbahn wurden bereits ausführlich in SIGNAL 4/2009 dargestellt, wobei der Schwerpunkt auf den wünschenswerten Streckenerweiterungen lag. Das in diesem Zusammenhang gestartete Bürgerbegehren lief unterdessen erfolgreich weiter, so dass der Initiative ProTramCottbus Mitte November bereits rund 11 500 Cottbuser Unterschriften vorlagen. Etwa 8 500 gültige Unterschriften sind mindestens nötig. Je größer die Unterstützung ist, desto höher ist der Druck. Für die vom Cottbuser Oberbürgermeister Frank Szymanski ausgeschriebene Machbarkeitsstudie, in die die wesentlichsten Inhalte des Bürgerbegehrens sowie zusätzliche Anregungen von ProBahn übernommen wurden, will die Stadt Cottbus bis Ende November 2009 das Gutachterbüro ausgewählt haben.

Oberbürgermeister spielt auf Zeit

Die von der Stadtverwaltung geplante Streckenstilllegung wurde im SIGNAL-Beitrag nur kurz angerissen mit dem Hinweis, dass dieses Problem vermutlich im neu gegründeten Fahrgastbeirat weiter diskutiert werden würde. Das ist bisher nicht geschehen, denn der Fahrgastbeirat war in seinen ersten Sitzungen hauptsächlich mit Problemen seiner Satzung sowie seines rechtlichen Status beschäftigt. Die Zusammenarbeit mit der Stadt Cottbus und deren Mitgliedern gestaltet sich in dieser Hinsicht ausgesprochen schleppend. Dabei wird das Streckenstilllegungsproblem mittlerweile akut, denn die erste Stilllegung - die Strecke nach Schmellwitz- Anger - soll bereits Ende 2010 realisiert werden. Szymanski spielt offenbar auf Zeit.

Im Folgenden geht es deshalb um die Problematik der Stilllegung der beiden Streckenäste nach Schmellwitz-Anger und Jessener Straße.

Vorbereitung auf Busbetrieb

Der Beschluss IV-094/09 der Cottbuser Stadtverordnetenversammlung legt fest, dass die Umstellung der Straßenbahnstrecken nach Schmellwitz-Anger und zur Jessener Straße auf Busbetrieb »vorbereiten« sei. Dies steht nach unserer Auffassung im krassen Widerspruch zur allgemeinen nationalen und internationalen Entwicklung, was nachstehend bewiesen werden soll.

Selbst die »WirtschaftsWoche«, die sicher des Tram-Lobbyismus unverdächtig ist, ist auf die Straßenbahn umgestiegen. In ihrer Ausgabe Nr. 32 vom 3. August 2009 schreibt sie unter dem Titel »Oben ohne unterwegs« - der Titel soll auf neue technische Möglichkeiten der Tram hinweisen, hier: Die Elektrische ohne Oberleitung - unter anderem auf Seite 66:

»Vorbei die Zeiten, in denen Bürgermeister und Stadträte die einst rumpelnden Ungetüme von den Straßen verbannten, die Verkehrsplanung ganz aufs Auto konzentrierten - und nebenbei die Innenstädte veröden ließen. Steigende Spritpreise



Straßenbahn vor dem Cottbuser Rathaus. Offenbar hat man im Rathaus keine Wirtschaftlichkeitsberechnung für die Stilllegung gemacht. (Foto: Florian Müller)

In welcher Höhe beziffern sich folgende Differenz bezogen auf alle rückzubauenden Straßenbahnzweige: Fördermittelrückzahlung, Trassenrückbau, Buseinsatz, städtischer Zuschuss über 10 Jahre unter Beibehaltung dieser Zweige?

Für die, der Beschlussvorlage zugrunde liegende Netzvariante III ergeben sich:

Fördermittelrückzahlung per 31.12.09	908 000 €
Trassenrückbau	maximal 1,8 Mio €
Zuschussenkung	0,8 Mio € x 10 Jahre

Der Trassenrückbau in Straßenlage wird erst zeitversetzt mit einem Straßenausbau wirksam. Die Trasse in der Vetschauer Straße muss nicht zwingend zurückgebaut werden, da sie auf eigenem Gleiskörper liegt. Ein Rückbau der Oberleitung kann von Cottbusverkehr mit eigenen Arbeitskräften erfolgen. Damit ergibt sich eine Rechnung:

8,0 Mio € - 0,908 Mio € = 7,092 Mio €

Auszug aus dem Antwortschreiben der Stadtverwaltung zur Anfrage

und Parkgebühren haben das Umdenken beschleunigt. Mit der Rückbesinnung auf die Werte urbaner Zentren und dem Ende von Stadtflucht und Zersiedlung kehren nun auch die Straßenbahnen als schnelle, komfortable und hocheffiziente Massenverkehrsmittel zurück.«

Innovative Städte setzen auf die Straßenbahn

Für die »Initial-Zündung« der Straßenbahn- Renaissance in Westeuropa hat wohl Frankreich gesorgt.

Nachdem die Straßenbahn 1960 fast total aus Frankreichs Städten verschwunden war, führte Nantes bereits 1985 als erste französische Stadt nach dem II. Weltkrieg ein neues Straßenbahnsystem ein und in 2006 existierten dann in Frankreich schon 11 Netze der zweiten Generation (Dissertation Dr. Groneck, Bergische Universität Wuppertal, 2007).

Aber auch in Deutschland erlebte und erlebt die Straßenbahn ihr Comeback: Neu eingeführt wurde sie in den letzten Jahren in Heilbronn, Oberhausen und Saarbrücken. Längerfristige (ernsthafte) Planungen gibt es in Kiel und Tübingen; Hamburg bereitet die Einführung bis 2014 vor (gegenwärtig läuft die konkrete Planung).

Ausgebaut wurden in den letzten Jahren fast alle bestehenden Straßenbahnsysteme in der Bundesrepublik. Und der Osten Deutschlands spielt in diesem Rahmen eine nicht unbeträchtliche Rolle. Neue Strecken sind hier nach 1990 in folgenden Städten entstanden: - sehr umfangreicher Ausbau in Halle, Erfurt, Rostock, Zwickau, Jena, Gera;

Ausbau in Berlin, Dresden, Leipzig, Chemnitz, Magdeburg, Nordhausen, Dessau; eher kurze Ergänzungsstrecken in Gotha, Halberstadt, Görlitz.

Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass auch in Leipzig nach der Wende nennenswert Strecken stillgelegt wurden; gegenwärtig laufen hier jedoch Bestrebungen, die aufgegebenen Strecken durch O-Busse wieder zu revitalisieren.

Gera hatte wohl beim Streckenausbau den größten Erfolg. Das »Straßenbahn-Magazin« Nr. 4/09 führt dazu aus, dass hier infolge von Tram-Streckenerweiterungen der ÖPNVKostendeckungsgrad auf 79 Prozent erhöht werden konnte und dass trotz 25-prozentigem Einwohnerschwund die Fahrgastanzahl um 17 Prozent gesteigert wurde. Zum Vergleich: Cottbus liegt laut PTV-Gutachten bei einem ÖPNV-Kostendeckungsgrad von 51 Prozent und die Fahrgastzahlen sinken.

Der oft gehörte Hinweis, dass Cottbus eher eine Fahrradstadt sei, muss sicher auch wie folgt interpretiert werden: Wo kein effektiver ÖPNV existiert, steigt man halt eher auf das Fahrrad oder in das Auto oder geht gleich zu Fuß. Eine geradezu klassische Verkehrung von Ursache und Wirkung!

Damit soll aber das Fahrrad nicht verteufelt werden. Vielmehr sollte heute in der Verkehrsplanung eigentlich eines »common sense« sein: Will man erfolgreich dem Autoverkehr Anteile »abjagen«, muss man alle Verkehrsträger des sogenannten

Umweltverbundes (ÖPNV, Rad, Zu-Fuß-Gehen) fördern. Fördert man nur ein Element davon, dann gewinnt man üblicherweise nur »Umsteiger« von den anderen Elementen des Umweltverbundes - und kaum Umsteiger vom Auto. Das Auto ist einfach für viele unglaublich attraktiv - und das für jeden individuell aus den unterschiedlichsten Gründen. Will man mit diesem Verkehrsmittel ernsthaft in Konkurrenz treten, muss man alle ökologischen und stadtverträglichen Formen des Verkehrs fördern. Und dazu zählt nun einmal der gesamte Umweltverbund.

Die Welt baut Tram-Netze neu und aus und Cottbus will Strecken stilllegen: Ein Anachronismus allererster Güte!

Kein Versuch, die Attraktivität zu steigern

Zwar kommt man nicht umhin, den fraglichen Streckenästen relativ geringe Fahrgastzahlen zu bescheinigen. Aber es sind auch keine Versuche seitens Cottbusverkehr zu erkennen, die Attraktivität dieser Streckenäste zu erhöhen. Und man muss weiterhin die geringe Auslastung im Zusammenhang mit den avisierten Streckenerweiterungen mit voraussichtlich guter Nachfrage betrachten: - Die Gesamtwirtschaftlichkeit des Systems steigt, da überproportional neue Fahrgäste gewonnen werden. Schwach genutzte Strecken, die weiter zu sogenannten Grenzkosten betrieben werden, wirken sich dann wesentlich weniger auf die Gesamtkostenrechnung der Straßenbahn aus, da das Netz vor allem aus gut genutzten Strecken besteht, die die Vorhaltung der gesamten Straßenbahninfrastruktur rechtfertigen. Auch bei geringer Nutzung tragen die Strecken zu einer besseren Nutzung des ÖPNV bei, da hier der Schienenbonus wirkt. Damit kann man zu Grenzkosten einen hochwertigen ÖPNV auch noch auf Strecken anbieten, für die allein gerechnet die Vorhaltung des Systems Straßenbahn nicht gerechtfertigt wäre. Je nach Netz- und Liniengestaltung können durch die starken neuen Strecken auch neue Fahrgäste für die schwach genutzten Strecken dazugewonnen werden, da völlig neue Verbindungen entstehen, für die man bisher auf den Bus umsteigen musste. Das kann die Bedeutung derartiger Nebenstrecken u.U. erheblich steigern.

Keine Wirtschaftlichkeitsberechnung für die Stilllegung

Den Nachweis der Wirtschaftlichkeit der Streckenstilllegungen ist uns die Stadtverwaltung ohnehin bisher schuldig geblieben. ProTramCottbus-Mitglied Dieter Schuster formulierte bereits zur Stadtverordnetenversammlung vom 24. Juni 2009 eine diesbezügliche Anfrage, zu der er folgende Antwort erhielt (s. Kasten).

Eine völlig unzureichende Antwort!

Die Zuschussenkung in Höhe von 0,8 Mio. Euro bezieht sich auf insgesamt acht Maßnahmen, die Zuschussenkung infolge der Stilllegungen ist nur eine davon.

Der Trassenrückbau wurde in die Rechnung nicht einbezogen, weil er «... zeitversetzt ... wirksam ...» wird. Ja, treten denn später keine Kosten auf?

Der Oberleitungsrückbau wird »... mit eigenen Arbeitskräften erfolgen ...«. Machen

die Arbeitskräfte das unentgeltlich nach Feierabend?

Keine Aussagen zur Neubeschaffung von Bussen sowie zur Bezuschussung des Busbetriebs!

Keine Aussagen zum zu erwartenden Fahrgastverlust infolge der Umstellung! Und der wird insbesondere auf der Linie 1 beträchtlich sein. Schließlich soll hier eine Straßenbahn-Durchmesserlinie (Schmellwitz- Anger--Thiemstraße) durch einen Bus-Stich (Schmellwitz-Anger--Stadthalle) ersetzt werden! Und auch von den 750 Fahrgästen (Wert aus PTV-Gutachten), die werktags zwischen Friedrich-List-Straße und Bahnhof unterwegs sind, werden wohl angesichts größerer Busfahrzeiten, zusätzlicher Umstiege und Wegfalls des »Schienenbonus« nicht allzu viele übrig bleiben.

Eine weitere Anfrage anlässlich der Gründungsversammlung des Fahrgastbeirats bezüglich des Zuschussbedarfs bei Busbetrieb wurde lediglich mit Schätzwerten beantwortet. Da bleibt eigentlich nur folgende Vermutung: Es existiert keine Wirtschaftlichkeitsberechnung für die Stilllegung der beiden Streckenäste! Will die Stadtverwaltung tatsächlich städtisches Vermögen reduzieren, ohne dies vermutlich ausreichend begründet zu haben? Nahezu unglaublich!

Wir denken, dass Stadtverwaltung und Stadtverordnete gut beraten sind, den ÖPNV-Beschluss vom 24. Juni 2009 mindestens dahingehend zu ändern, dass alle Streckenstilllegungen ausgeschlossen werden. Ansonsten tappen sie weiter in die Unglaubwürdigkeitsfalle.

Bürgerbegehren läuft weiter - unterschreiben können alle wahlberechtigten Cottbuser

Die Laufzeit für das Bürgerbegehren beträgt ein Jahr, also bis zum 14. Juli 2010. 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 unterschrieben haben, senden Sie die Liste bitte per Post an Pro Tram Cottbus!

Weitere Informationen zum Bürgerbegehren und die Unterschriftenliste gibt es unter [www. pro-tram-cottbus.de](http://www.pro-tram-cottbus.de). Die Listen senden Sie bitte an Joachim Nächilla +++ Görlitzer Straße 16 +++ 03046 Cottbus +++ Telefon 03 55 4 83 83 26

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000470>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten