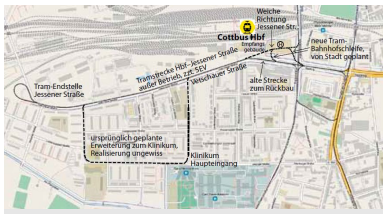
SIGNALARCHIV.DE

Brandenburg

Neue Hoffnung für Tram zur Jessener Straße

aus SIGNAL 05/2012 (November 2012), Seite 16-17 (Artikel-Nr: 10001134)
ProTram Cottbus

Als die Straßenbahn noch zur Jessener Straße fuhr, hier hinter dem Hauptbahnhof am restaurierten Wasserturm. Ob die Tram wiederkehrt? (Foto: Florian Müller, Juni 2010)



Wird bei der Neugestaltung des Vorplatzes am Hauptbahnhof keine Weiche eingebaut, wäre das das Ende des Tram-Astes zur Jessener Straße und damit auch für das Projekt einer Tram-Schleife zum Klinikum (Karte: osm, Ergänzungen: Florian Müller)

Kleine Chronik über ein ständiges Hin und Her

Seit über drei Jahren ist strittig, ob der Straßenbahn- Ast von Cottbus Hauptbahnhof zur Jessener Straße erhalten bleiben soll oder nicht. Eine Vorentscheidung fällt im Rahmen der anstehenden Umgestaltung des Vorplatzes am Hauptbahnhof (siehe u. a. SIGNAL 2/2012). In dem ständigen Hin und Her zwischen einer Entscheidung zugunsten der Straßenbahn und einer Entscheidung zugunsten einer Umstellung auf Busverkehr sind zuletzt die Chancen der Straßenbahn wieder gestiegen.

Pro Bus: 24.06.2009

Die Cottbuser Stadtverordneten beschließen, dass »die Verwaltung (...) beauftragt wird, den Ersatz der (...) Straßenbahnstrecken Bonnaskenplatz--Schmellwitz-Anger und Hauptbahnhof--Jessener Str. durch Busverkehr vorzubereiten«.

Pro Tram: Nach dem 24.06.2009

ProTramCottbus (PTC) initiiert ein Bürgerbegehren, das die Untersuchung der Wirtschaftlichkeit mehrerer Neubaustrecken zum Inhalt hat. Die dort enthaltenen Forderungen übernimmt die Stadtverwaltung und beauftragt die Firma VCDB mit einer entsprechenden Machbarkeitsstudie. Und tatsächlich: Die Studie vom 18.08.2010 weist für die Neubaustrecke zum Carl-Thiem-Klinikum einen Nutzen-Kosten-Faktor von 2,82 mit einem jährlichen Nutzen von 440.000 Euro nach! Damit scheint die Strecke zur Jessener Straße zunächst einmal gesichert, denn über große Teile dieser Trasse führt die Schleife zum Klinikum.

Pro Tram: Mai 2011

Der Beschluss vom 24.06.2009 enthält auch einen Passus zum Bau einer Tram-Schleife am Hauptbahnhof. Im Mai 2011 wird von der Stadtverwaltung ein dementsprechender Plan vorgestellt. Er enthält auf neuer Trassenführung einen Anschluss an die Strecke zur Jessener Straße, siehe Grafik.

Pro Bus: 28.03.2012

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt, dass die Planung der Bahnhofsschleife in zwei Varianten erfolgen soll: Mit Weiche für den Anschluss an den Ast Jessener Straße und ohne Weiche (siehe Grafik).

In der Begründung zum Beschluss wird ausgeführt: »Da aus heutiger Sicht der dauerhafte Bestand der Gleisanlage in der Vetschauer Str./Richtung Jessener Str. nicht gesichert ist, muss die Vorzugsvariante so weiter geplant werden, dass der betreffende Gleisanschluss nur optional Berücksichtigung findet. Diese Vorgehensweise stellt sicher, dass ausschließlich verkehrlich begründete und notwendige Infrastruktur geplant und gebaut wird. Die verkehrliche Bedeutung des Gleisanschlusses ist direkt

verbunden mit der Streckennetzerweiterung zum Carl-Thiem-Klinikum. Derzeit ist dieses Vorhaben finanziell nicht realisierbar. Der Gleisanschluss Vetschauer Str./Richtung Jessener Str. wird so geplant, dass er nur im Zusammenhang mit dieser Maßnahme ausgeführt wird. Ohne diesen Gleisanschluss reduzieren sich die Finanzierungsanteile Cottbusverkehr um 577 TEUR Netto (ink. Nebenkosten).«

Also: Keine Weiche, der Zweig Jessener Straße ist tot, die Klinikums-Schleife würde bei Realisierung teurer werden.

Pro Tram: Nach dem 28.03.2012

PTC macht auf allen Ebenen Druck gegen diesen Beschluss: Brief an den OB, Brief an die Stadtverordneten, Stellungnahmen in der Presse. Eigentlich fehlt nur noch ein neues Bürgerbegehren. Nebenbei fragt sich PTC, ob denn ein derartiger Preis für eine Weiche tatsächlich gerechtfertigt sein kann.

Pro Tram: Juli 2012

Völlig überraschend ist am 26.07.2012 in der Lausitzer Rundschau (LR) zu lesen: »Erst vor einer Woche hatte der Aufsichtsrat des städtischen Verkehrsbetriebes sich für den Erhalt der Strecke ausgesprochen. Beim geplanten Umbau des Bahnhofsvorplatzes zum Verkehrsknoten muss deshalb nun auch eine neue Weiche eingebaut werden.« Haben die Proteste von PTC gewirkt? Es scheint so!

Pro Tram: September 2012

Laut Lausitzer Rundschau vom 13.09.2012 hat nun inzwischen der Umweltausschuss der Stadtverordnetenversammlung den neuen alten Plänen zugestimmt. Die Entscheidung der Stadtverordnetenversammlung steht noch aus. Cottbusverkehr veröffentlicht erste Pläne für die Linienführung ab 2015. Danach soll die Linie 1 von Neu-Schmellwitz (bisher Linie 4) zur Jessener Straße verkehren. Die Linien 2 und 3 bleiben unverändert.

Und jetzt: Alles in Butter?

Wohl kaum, denn der Zweig nach Schmellwitz- Anger ist nach den neuen Plänen abgeklemmt. Zwar muss man dieser Linie tatsächlich mangelhafte Nutzung bescheinigen (Fahrgastzahlen im Fahrzeug zwischen den Haltestellen an Werktagen im Jahr 2009: Bonnaskenplatz - 1200 - Beuchstr. - 900 - Nordfriedhof - 600 - Am Nordrand - 400 - Schmellwitz Anger) aber niemand hat bisher nachgewiesen, dass die Umstellung auf Busverkehr tatsächlich zu Einsparungen führt. Und genau einen derartigen Nachweis fordert PTC seit 2009 - bisher ohne Erfolg.

2009 hatte die Stadtverwaltung hierzu eine völlig unzureichende Rechnung herausgegeben. Danach bezog sie sich stets auf ein Straßenbahnkonzept vom Dezember 2010, das aber PTC trotz mehrfacher Anforderung noch nie in der Hand hatte. Was ist an einem derartigen Konzept eigentlich so geheim? Außerdem kam von der Stadtverwaltung stets der Zusatz, dass man die Wirtschaftlichkeit einer Strecke nicht losgelöst betrachten könne. Warum eigentlich nicht? Auch hier ist ein gesundes Misstrauen sicherlich angebracht. Ferner ist festzustellen, dass ein Beschluss zur

Umstellung des Astes nach Schmellwitz-Anger auf Busverkehr seitens der Stadtverordneten noch aussteht.

PTC ist darüber hinaus der Meinung, dass vor einem derartigen Beschluss eine weitere Erhebung der Fahrgastzahlen durchgeführt werden sollte, sobald die Linie wieder als Tram verkehrt (vermutlich ab 2013). Möglicherweise haben sich die Schmellwitzer zwischenzeitlich ja doch überlegt, dass man ein bestimmtes Verkehrsmittel nur dann fordern kann, wenn auch eine entsprechende Auslastung erreicht wird.

Aktivitäten des Fahrgastbeirats

Fahrgastbeirat? Still ruht der See. Seit April 2012 fand keine Beratung mehr statt. Und die zuvor durchgeführten Beratungen kann man wohl eher als »verwaltungslastige Veranstaltungen« charakterisieren. Wolfgang Bialas, CDU-Stadtverordneter, scheint Recht gehabt zu haben, als er laut Lausitzer Rundschau vom 21.07.2009 zur Gründung des Fahrgastbeirats feststellte: »Typisch Cottbus, (...) die Leitung beansprucht der Oberbürgermeister für sich - getreu dem Motto ‚Cottbus bin ich'«. (Dieter Schuster)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10001134.

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