

ProTram Cottbus

Argumente für den Erhalt und Ausbau der Cottbuser Straßenbahn

Eine gemeinsame Initiative von
IGEB, DBV, VCD, BUND, ProTramBerlin und Dieter Schuster

www.ProTramCottbus.de



Bund für
Umwelt und
Naturschutz
Deutschland



Kontakt

www.ProTramCottbus.de
info@ProTramCottbus.de

Eine gemeinsame Initiative von

Berliner Fahrgastverband IGEB

S-Bahnhof Lichtenberg, Empfangsgebäude
Weitlingstraße 22
10317 Berlin
Christfried Tschape, Artur Frenzel
Tel: (030) 78 70 55 -11
Fax: (030) 78 70 55 -10
E-Mail: igeb@igeb.org
Internet: www.igeb.org



Deutscher Bahnkundenverband

Landesverband Berlin-Brandenburg
Kurfürstendamm 11
10719 Berlin
Frank Böhnke
Telefon: (0 30) 63 49 70 76
Telefax: (0 30) 63 49 70 99
E-Mail: bahnkunden@bahnkunden.de
Internet: <http://www.bahnkunden.de>



Verkehrsclub Deutschland VCD

Landesverband Brandenburg
Verein für ökologische Verkehrsgestaltung im Haus der Natur
Lindenstr. 34
14467 Potsdam
Christoph Rudel
Tel: (0331) 201 55 - 60
Fax: (0331) 201 55 - 66
E-Mail: oeko@vcd-brandenburg.de
Internet: www.vcd-brandenburg.de



BUND LV Brandenburg

Friedrich-Ebert-Strasse 114a
14467 Potsdam
Axel Kruschat, BUND-Landesgeschäftsführer
Tel. (0331) 237 00 141
Martin Schlegel, BUND-Verkehrsexperte
Tel. (030) 78 79 00 17 oder (0160) 762 43 87
Fax: (0331) 237 00 145
E-Mail: presse.brandenburg@bund.net
Internet: www.bund-brandenburg.de



Bund für
Umwelt und
Naturschutz
Deutschland

ProTramBerlin

Ingolf Berger
E-Mail: info@protramberlin.de
Internet: www.protramberlin.de



Dieter Schuster, Cottbus

E-Mail: dp_schuster@t-online.de



Inhalt

Zusammenfassung: Straßenbahn Cottbus erhalten und erweitern!	3
Argumente für den Ausbau der Cottbuser Straßenbahn	4
Blick in die Zukunft: Wie Cottbus seine Tram weiterentwickeln kann	13
Ausgewählte Pressemeldungen	18
Quellen und Links	20
Impressum, Kontakt	2

Impressum

Initiative ProTramCottbus

V.i.S.d.P.: Christfried Tschape, c/o Berliner Fahrgastverband IGEB,
S-Bf. Berlin-Lichtenberg, Weitlingstraße 22, 10317 Berlin

Titelbild: Foto/Montage: Florian Müller

Layout: Florian Müller, IGEB

Alle Fotos, soweit nicht anders angegeben: Florian Müller

Redaktionsschluss: 22. April 2009

Nachdruck gestattet, Belegexemplar erbeten.

Bei der Erstellung dieser Broschüre wirkten mit
Ingolf Berger, Hansjörg Beyer, Artur Frenzel, Florian Müller,
Christoph Rudel, Dieter Schuster

Druck: Satz+Druck, Großräschen

Besonderen Dank an den VCD, BUND und DBV für die Finanzierung
der Druckkosten.

Zusammenfassung

Straßenbahn Cottbus erhalten und erweitern – das spart Geld!

ProTramCottbus – Eine gemeinsame Initiative von IGEB, DBV, VCD, BUND, ProTramBerlin und Dieter Schuster, Cottbus

In der Cottbuser Stadtverwaltung wurde die Einstellung der Straßenbahn diskutiert. Oberbürgermeister Frank Szymanski hat sich nach heftigem Protest der Cottbuser Bevölkerung von der Komplett-Stilllegung distanziert. Aber ein zukunftsorientiertes ÖPNV-Konzept mit der Straßenbahn als attraktivem Rückgrat des Verkehrs steht noch aus. Deshalb haben mehrere Verbände, die sich in Brandenburg und Berlin für attraktiven öffentlichen Verkehr engagieren, und ein Cottbuser Bürger in einer gemeinsamen Initiative Argumente für Erhalt und Ausbau der Cottbuser Straßenbahn zusammengetragen. Die Ergebnisse der Arbeit hat die Initiative in dieser Broschüre veröffentlicht, die dem Oberbürgermeister und den Stadtverordneten im Mai vorgelegt wurde und die der Öffentlichkeit auf der Internetseite ProTramCottbus.de präsentiert wird.

Die wichtigsten Ergebnisse der Arbeit lassen sich in fünf Grundsätzen und einer daraus abgeleiteten Forderung zusammenfassen.

1. Das wertvolle Erbe der Stadt Cottbus darf nicht billigen Scheinlösungen geopfert werden.

Noch nie ist es einem Unternehmen gelungen, seinen Umsatz mit weniger Angebot zu steigern. Mit dem Konzept zur Abschaffung der Straßenbahn wurde die Stigmatisierung von Cottbus als „Stadt im Abstieg“ gefördert. Dem haben die Bürger mit ihren Protesten ein Bekenntnis zu Cottbus entgegen gesetzt.

2. Der Zuschussbedarf für den öffentlichen Verkehr verringert sich am nachhaltigsten, wenn dieser gut genutzt wird.

Die Straßenbahn als Zugpferd und Rückgrat des Cottbuser Nahverkehrs kann durch neue Strecken und einen attraktiven Fahrplan viele zusätzliche Fahrgäste gewinnen. Die Strecken zur Universität und zum Lausitzpark sind längst überfällig und können zusammen mit einer besseren Anbindung des Hauptbahnhofs ein erster Schritt dahin sein.

3. Busse sind kein gleichwertiger Ersatz für Straßenbahnen.

Busse fahren rund 10 Jahre, Straßenbahnfahrzeuge über 30 Jahre. Sie lassen sich gemeinsam mit anderen Straßenbahnbetrieben günstig in großen Serien beschaffen. Sie können mit neuen Technologien zur Energierückgewinnung ausgestattet werden – welcher Bus erzeugt beim Bremsen wieder Öl? Die Straßenbahn speist Strom zurück. Sie sind viel größer als Busse und bieten damit reichlich Platz auch für Rollstühle, Kinderwagen, Fahrräder und Rollatoren!

4. Stadt und Straßenbahn brauchen sich gegenseitig.

Öffentliche Einrichtungen sind auf eine gute Erreichbarkeit auch ohne Auto angewiesen. Wohnstandorte ohne öffentlichen Verkehr grenzen von vornherein bestimmte Bevölkerungsgruppen aus. Stadtentwicklung und Verkehrsentwicklung müssen Hand in Hand gehen. Die Straßenbahn entlastet die Stadt vom Autoverkehr. So profitieren beide von größerem Zuspruch und die Stadt von weniger Zuschussbedarf.



Weichenstellungen für die Straßenbahn in Cottbus stehen an.

5. Klima- und Umweltziele erfordern den Ausbau der Straßenbahn.

Der Cottbuser Luftreinhalteplan ist ohne Straßenbahn zum Scheitern verurteilt. Dabei geht es auch um den aus dem Umland hereinströmenden Autoverkehr – ein besseres regionales Bahn- und Busangebot sowie eine gute Verknüpfung zwischen allen Verkehrsmitteln (Tram am Hauptbahnhof) werden in Zukunft immer wichtiger. Damit die Straßenbahn ihre Basisfunktion auch erfüllen kann, muss sie entsprechend ausgestattet werden.

Deshalb appelliert die gemeinsame Initiative an alle Verantwortlichen:

Bekennen Sie sich zur langfristigen Beibehaltung der Straßenbahn. Schreiben Sie nicht nur den heutigen Zustand fort. Entscheiden Sie sich für den Ausbau und die Zukunft der Straßenbahn in Cottbus. Lassen Sie ein Konzept für Erhalt, Qualifizierung und Ausbau des öffentlichen Verkehrs in Cottbus erarbeiten!

Kontakt:

Internet www.ProTramCottbus.de
E-Mail info@ProTramCottbus.de
Telefon (030) 78 70 55 11
(c/o IGEB, Mo-Fr 13-19 Uhr)



Berliner Fahrgast-
verband IGEB



Deutscher
Bahnkunden-Verband
LV Berlin-Brandenburg



Verkehrsclub
Deutschland VCD
LV Brandenburg



BUND LV Brandenburg



ProTramBerlin

sowie Dieter Schuster, Cottbus

Argumente für den Ausbau der Cottbuser Straßenbahn

Die Verfasser dieser Stellungnahme begrüßen die im April 2009 getroffene Entscheidung der Cottbuser Stadtverwaltung, die Straßenbahn nicht abzuschaffen, wie es noch zuvor erwogen wurde. Die Verantwortlichen sind nun aufgefordert, die Tram in Cottbus nicht nur für die nächsten Jahre, sondern langfristig zu erhalten! Es gilt, die Cottbuser Straßenbahn den geänderten Siedlungs- und Wirtschaftsstrukturen anzupassen und auszubauen. Die Diskussion hat gezeigt, dass die absolute Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger der Stadt Cottbus den dauerhaften Erhalt der Straßenbahn wünscht. Eine Abschaffung der Tram hätte längerfristig weder finanzielle Vorteile gebracht noch ein besseres Angebot öffentlicher Verkehrsmittel ermöglicht. Für eine gedeihliche und vorausschauende Entwicklung dieser Stadt ist die Tram unverzichtbar. Darüber hinaus leistet die Elektrische einen wesentlichen Beitrag zum Umweltschutz und zur Ressourcenschonung.



Straßenbahn vor dem Cottbuser Rathaus. Hier müssen wegweisende Entscheidungen über die Weiterentwicklung der Tram getroffen werden.

Erlauben Sie uns zunächst eine Analogie: Stellen Sie sich vor, Energie Cottbus bekäme einen neuen Trainer. Dieser Trainer hält den Verein für zu teuer und lässt ein Gutachten in Auftrag geben, um dies zu belegen. Wunschgemäß empfiehlt das Gutachten daraufhin, die besten Spieler zu verkaufen. Der Trainer zögert nicht, diese Idee aufzugreifen und fügt hinzu, dass Energie Cottbus ohnehin keine Zukunft hat. Allemaal wäre es besser, wenn der Verein nur noch in der Regionalliga, vielleicht auch der Kreisliga, oder besser noch, nur noch auf Schulhöfen spielen würde.

Was würden Sie von einem solchen Trainer halten?

Und Sie meinen vielleicht, so etwas käme in Wirklichkeit doch niemals vor?

Nun, da könnten Sie sich irren! Die Stadtverwaltung Cottbus und der Bürgermeister, Herr Szymanski, haben im Februar 2009 Pläne vorgestellt, die Cottbuser Tram stark zu reduzieren oder gar vollständig abzuschaffen. Um dieses Vorhaben überzeugender begründen zu können, wurde bei der Dresdner Firma PTV ein Gutachten in Auftrag gegeben, das anscheinend ganz im Sinne der Auftraggeber ausgefallen ist: Vom wirtschaftlichen Standpunkt her spricht es sich dafür aus, die Straßenbahn möglichst schnell aufzugeben und durch Busse zu ersetzen. Letztere sollen nicht nur kostengünstiger sein, sondern auch ein besseres Angebot öffentlicher Ver-

kehrsmittel ermöglichen.

Zwar betonte die Stadtverwaltung sogleich, das Thema ergebnisoffen behandeln zu wollen, doch schon die Vorgehensweise ließ an dieser Zusage Zweifel aufkommen. So bemängelte etwa der Deutsche Bahnkunden-Verband, dass nur einige wenige der in dem PTV-Gutachten untersuchten Varianten der Öffentlichkeit überhaupt vorgestellt wurde – nähere Angaben zu den anderen 11 fehlen (1).

Diese Zweifel wurden nicht zuletzt durch verschiedene fragwürdige oder gar falsche Behauptungen gegenüber der Presse verstärkt, wonach die Fakten gegen die Tramsprachen oder zwischen Dieselbus und elektrischer Tram keine wesentlichen ökologischen Unterschiede bestehen sollen (2).

Erstaunlich war auch der Hinweis auf die Cottbuser Partnerstadt Lipezk in Russland, wo ja auch mit der Abschaffung der Straßen-

wieder eingeführt (3). Ebenso gibt es eine Städtepartnerschaft mit der französischen Stadt Montreuil (im Großraum Paris). Und was ist dort geplant? Die Wiedereinführung der Straßenbahn nach einigen Jahrzehnten Abstinenz (4).

Allerdings konnten die bisherigen Rechtfertigungen für eine mögliche Abschaffung der Elektrischen in Cottbus nichts an der umfangreichen Kritik an dem PTV-Gutachten ändern, die in vielen Zeitungs- und einigen Fernsehbeiträgen zum Ausdruck kam. Inzwischen plädieren auch zunehmend Wissenschaftler verschiedener Universitäten für die Beibehaltung und den Ausbau der Cottbuser Straßenbahn (5).

Die Verfasser dieser Stellungnahme sind nun im Rahmen einer vertiefenden Betrachtung zu dem Ergebnis gelangt, dass die PTV-Studie tatsächlich so gravierende Schwächen, methodische Mängel und Fehler aufweist, dass sie für eine seriöse Entscheidungsfindung wenig geeignet ist (6). So ist zum Beispiel das als Alternative befürwortete Busnetz unter den Annahmen des PTV-Gutachtens gar nicht realisierbar. Unterschätzt werden außerdem die – rechtlich verbindlichen! – Verpflichtungen zur Rückzahlung von Fördermitteln, wenn die Tram abgeschafft worden wäre (7).

Es stellte sich bereits von der Methodik her von vornherein die Frage, ob eine so weitreichende Frage wie die komplette Abschaffung oder Beibehaltung eines Straßenbahn-Systems überhaupt auf der Basis eines einzelnen Gutachtens entschieden werden sollte.

Bürger für die Straßenbahn

Die große Mehrheit der Bürger/innen in Cottbus scheint diese Zusammenhänge von vornherein durchschaut zu haben: Je nach Umfrage sprechen sich über 80 bzw. 90 % der befragten Personen für den Erhalt der Cottbuser Straßenbahn aus (8). Die

Proteststurm fegt Pläne für Tram-Aus vom Tisch
Cottbuser sammelt 10 400 Unterschriften bei Fahrgästen für den Erhalt der Straßenbahn

Cottbus. Günter Weigel (74) atmet auf. Der Einsatz des ehemaligen Wagenführers hat sich gelohnt. Dreieinhalb Wochen lang ist der Rentner täglich vier Stunden in der Spur gewesen, um Unterschriften gegen die Stilllegung der Cottbuser Tram zu sammeln. „10 400 Fahrgäste haben sich in die Listen eingetragen“, berichtet er. Der Senior hat diese klaren Bekenntnisse von Bürgern für den Erhalt der Straßenbahn bereits im Bürgerbüro der Stadt ab-

geredet werden, sagt Linksfunktionär André Kaus. Das ist sogar die Erweiterung des bestehenden Netzes beizubehalten, Voraussetzung für eine sachliche Debatte mit einer Entscheidung ist, dass zunächst alle Informationen auf den Tisch kommen, das ist bisher noch nicht geschehen.“
„Es muss eine Lösung für einen funktionierenden und bezahlten öffentlichen Personenverkehr mit der Straßenbahn-

Die Cottbuser Bürger sprechen sich mit großer Mehrheit für den Erhalt der Straßenbahn aus. Daraufhin distanzierte sich die Stadtverwaltung und der Bürgermeister von der Kompletstilllegung – aber wie geht es weiter?
Lausitzer Rundschau, 31. März 2009

bahn zu rechnen sei. Genauso abstrus wäre es, auch bei der Instandhaltung des Straßennetzes und der medizinischen Versorgung in Cottbus russische Verhältnisse einzuführen. Übrigens hat Cottbus noch mehr Partnerstädte: Saarbrücken zählt dazu – dort hat man die Straßenbahn 1997 komplett neu

beinahe einhellige Kritik an den Plänen der Stadtverwaltung kam in diversen Leserbriefen bzw. Online-Foren zum Ausdruck (9). Bis Ende März 2009 konnten außerdem mehr als 10 000 Unterschriften für den Erhalt der Cottbuser Straßenbahn gesammelt werden – als Ergebnis eines unermüdlichen

Engagements eines Cottbuser Bürgers (10). Zu Recht betrachten die Bürgerinnen und Bürger „ihre“ Straßenbahn als Teil ihrer Stadt und ihrer Lebensqualität (11).

Dass hierbei auch vielfach emotional geurteilt wurde bzw. wird, mag sicher zutreffen und auch berechtigt sein – doch ungeachtet dessen **sprechen gerade die „harten“ ökonomischen und auf Nachhaltigkeit bezogenen Fakten im besonderen Maße für den Erhalt und den Ausbau der Tram.** Zumindest langfristig lassen sich unter Beibehaltung der Tram und einer integrierten Stadtentwicklung **Kosten sparen.** Hierfür wird die vorliegende Stellungnahme zahlreiche Argumente liefern.

Zwar scheint die Stadtverwaltung angesichts der fortgesetzten massiven Proteste die Pläne zur Abschaffung der Tram vorerst tatsächlich aufgegeben zu haben (12). Es darf dabei aber nicht übersehen werden, dass die Entscheidungen über die Zukunft der Cottbuser Straßenbahn nach wie vor in Bewegung sind. Das „plötzliche“ Auftauchen der Stilllegungspläne und ihr vorläufiges Verschwinden werfen vielerlei Fragen auf: Sollten bzw. sollen die Bürgerinnen und Bürger „überrumpelt“ werden? Auf welchen Zeithorizont bezieht sich die Zusicherung, die Tram zu erhalten? Wird im Juni doch noch über die Stilllegung abgestimmt? Was hat diese Eile zu bedeuten, nun binnen weniger Monate ein neues Verkehrskonzept entwickeln zu wollen (13)? Jedenfalls fällt auf, dass auch im Zusammenhang der „Kehrtwende“ sogleich von der Stilllegung von drei von insgesamt sieben Streckenabschnitten der Tram konkret die Rede ist (14). Und was ist mit der in der „Lausitzer Rundschau“ veröffentlichten Bemerkung des Bürgermeisters gemeint, dass sich die Politik Gedanken machen müsse, wo an anderer Stelle eingespart werden könnte (15)? Das Thema Erhalt und Ausbau der Straßenbahn wird also mit Sicherheit weiterhin in der Cottbuser Politik auf der Tagesordnung stehen – und voraussichtlich noch einige Kontroversen mit sich bringen.

Es soll nun unser vordringliches Anliegen sein, die Stadtverordneten und die Stadtverwaltung auf Möglichkeiten aufmerksam zu machen, wie man der Cottbuser Tram eine langfristige und wirtschaftlich stabile Zukunft geben kann. Allein der Erhalt des Straßenbahnnetzes in der gegenwärtigen Struktur oder – wie vom Bürgermeister vorgeschlagen – eines reduzierten „Kernetzes“ ist noch keine nachhaltige Lösung sein. Es bedarf einer klaren Perspektive für die Entwicklung der Straßenbahn in den nächsten Jahren. Sie muss im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) Hauptverkehrsmittel bleiben und alle wichtigen Ziele in der Stadt bedienen. Sie darf nicht nur zu einer Art Folklore zur Stadtverschönerung werden. Zudem gilt es, vor Ideen bzw. Entscheidungen zu warnen, die fragwürdig oder gar falsch erscheinen. Dazu gehört beispielsweise der in die Diskussion gebrachte

Vorschlag eines O-Bus-Systems für Cottbus (16).

Durch die Entscheidung zur Beibehaltung der Tram erspart man sich übrigens auch künftige **Diskussionen über ihre Wiedereinführung.** In einigen dutzenden Städten – vor allem in Westeuropa und Nordamerika – hat man nach Jahrzehnten Abstinenz die Straßenbahn wiedereingeführt und etliche weitere Systeme befinden sich im Bau oder im Planungsstadium. Oft finden im Vorfeld intensive jahrelange politische Auseinandersetzungen um den Neuaufbau eines Straßenbahnnetzes statt. So wurde beispielsweise im Jahre 1960 die Tram in Strasbourg abgeschafft, und keine 15 Jahre später gab es erste Pläne zur Wiedereinführung der Elektrischen. Nach langwierigen Streitigkeiten konnte die neue Tram erst 1994 ihren Betrieb aufnehmen – das allerdings seitdem mit außerordentlichem Erfolg (17)! Die Straßenbahn ist heute in der Palette der in einer Stadt möglichen öffentlichen Verkehrsmittel kein teurer Luxus oder gar Auslaufmodell, sondern – bei entsprechender Ausgestaltung des Netzes und Anpassung an die Stadtstrukturen – ein hochwirtschaftliches und attraktives Instrument zur Erbringung von Verkehrsdienstleistungen für die Stadtbürger.

Cottbus hat für das Infragestellen der Tram bereits einen hohen Preis gezahlt. Die Art und Weise, wie die Stadtverwaltung die Diskussion geführt hat, wirkte auf viele Bürgerinnen und Bürger als wenig konstruktiv und auch nicht von Sachkenntnis geprägt. Ein solches Gesprächsklima hat im Ergebnis allen Beteiligten geschadet und die Stadt zunächst nicht vorangebracht.

Fehler und Schwächen des PTV – Gutachtens

Trotz des jetzigen Bekenntnisses zum Erhalt der Tram lohnt es sich, auf die PTV-Studie einzugehen. Einerseits kann sich nämlich die Diskussion auch schnell wieder zu Lasten der Straßenbahn ändern. Andererseits enthält das Gutachten eine Reihe von grundsätzlichen Irrtümern bzw. Vorurteilen gegenüber der Elektrischen, die immer wieder in verkehrspolitischen Auseinandersetzungen auftauchen – nicht nur in Cottbus.

1. Schrumpfung = Niedergang?

Dass Cottbus seit der Wende deutlich an Einwohnern und Arbeitsplätzen verloren hat, ist nicht zu bestreiten (1). Auf den ersten Blick erscheint es daher nachvollziehbar, dass die Stadtverwaltung bisher lediglich das in



Schrumpfung in Cottbus-Sachsendorf. Der Lichtmast auf der Wiese steht noch, das Haus und die Straße daneben sind bereits abgerissen. Welche Auswirkungen hat das auf den Verkehr?

der PTV-Studie untersuchte **Schrumpfungsszenario** vorgestellt hat. Soweit auch Möglichkeiten des Ausbaus der Tram näher geprüft wurden, sind sie jedenfalls nicht veröffentlicht worden.

Doch muss die Schrumpfung einer Stadt automatisch ihren Niedergang bedeuten?

Um es vorwegzunehmen: Nein! So erweisen sich auf den zweiten Blick die der Öffentlichkeit übermittelten Annahmen des PTV-Gutachtens als zumindest problematisch, wenn nicht als schädlich für die weitere Cottbuser Stadtentwicklung.

Dabei kann ein Schrumpfungsprozess durchaus auch eine Chance für die Siedlungs- und Wirtschaftsstrukturen sein, und das „Aus“ eines Straßenbahnsystems muss er nicht bedeuten. Wie man es besser machen kann, zeigt die Stadt Gera, die in etwa so viele Einwohner hat wie Cottbus. Dort wurde die Straßenbahn schrittweise modernisiert und durch neue Linien an die Siedlungsstruktur angepasst. Immer mehr Menschen sind Richtung Innenstadt gezogen, wodurch Altbaugelände neu belebt wurden. Die Straßenbahn hat in Gera wesentlich dazu beigetragen, aus der Not der Schrumpfung eine Tugend der behutsamen Stadtentwicklung zu machen.

Ähnliches lässt sich aus dem benachbarten Jena berichten.

Auch in Cottbus lässt sich die Tendenz einer Bevölkerungsstabilisierung und –zunahme in einigen innenstadtnahen Stadtteilen beobachten. Um diesen Trend zu verstärken, benötigt man einen attraktiven Öffentlichen Nahverkehr. Denn es ziehen wieder mehr Menschen in die Innenstadt und Innenstadtnähe, gerade weil sie eine Alternative zum Auto haben wollen: kurze Wege und einen guten ÖPNV. Und zudem sorgt ein guter Öffentlicher Verkehr dafür, dass diese Quartiere nicht endgültig am Autoverkehr (Einpenderler vom Stadtrand und außerhalb) ersticken. Denn dann wäre die mühsam erreichte Attraktivitätssteigerung dieser Quartiere wieder dahin: Die Menschen würden auf der Flucht vor Lärm und Abgasen die Stadt verlassen – aber dann mangels Alternativen jeden Tag mit dem Auto in die Stadt fahren, und selber den Lärm und die

Abgase verursachen, vor denen sie entfliehen wollten. Ein nicht lösbarer Teufelskreis würde ausgelöst und im Endergebnis zu einem völligen Ausbluten der Städte und dem Erfordernis eines immer umfangreicheren Straßenbaus führen.

Gera und Jena sind in dieser Hinsicht keineswegs Einzelfälle. Im Gegenteil sind bisher alle Straßenbahnbetriebe auf dem Gebiet der früheren DDR erhalten geblieben – selbst im nur 30 000 Einwohner zählenden Naumburg dreht die Elektrische wieder im Dauerbetrieb ihre Runden.

Ein ermutigendes Beispiel ist weiterhin die kleine Stadt Nordhausen (ca. 45 000 Einwohner), wo die Straßenbahn nicht nur erhalten und modernisiert werden konnte, sondern inzwischen auch durch eine umsteigefreie Verknüpfung mittels besonderer Fahrzeuge (Zusatzrüstung mit Dieselgenerator) ins Umland auf den Strecken der Harzquerbahn (eine nichtelektrifizierte Schmalspurbahn) fährt.

Ob die Schrumpfung bzw. Deindustrialisierung von Cottbus und anderer Städte überhaupt endgültig ist, weiß derzeit ohnehin noch niemand. Bereits jetzt kann man im Land Brandenburg einen Trend beobachten, wonach vor allem ältere Menschen aus kleineren Orten in die Städte ziehen. Von dieser Entwicklung kann auch Cottbus profitieren. Eine wesentliche Voraussetzung dafür sind jedoch attraktive öffentliche Verkehrsmittel, wobei besonders die Tram bei älteren Menschen hohen Anklang findet.

Betrachtet man sich die **Geschichte Brandenburgs**, so war diese Region nicht nur von Rückgängen der Einwohnerzahlen geprägt, sondern auch immer wieder von starker Immigration. Bekannt sind die Zuwanderungen aus Böhmen bzw. aus Frankreich im 17. und 18. Jahrhundert. Von den verschiede-

nen Migrationsbewegungen konnte Cottbus durchaus profitieren.

Noch heute erinnert u. a. die 1714 eingeweihte Schlosskirche an die französischen Hugenotten, die sich im Jahre 1701 in Cottbus ansiedelten und eine französisch-reformierte Gemeinde gründeten (2). Bedeutenden Bevölkerungszuwachs durch Flüchtlinge gab es natürlich auch danach noch, insbesondere im Jahre 1945.

In der Mitte des 19. Jahrhunderts beginnend, konnte sich Cottbus von einer kleinen Stadt mit 10 000 Einwohnern zu einem bedeutenden industriellen und technologischen Zentrum entwickeln. Insbesondere wegen der universitären Einrichtungen hat Cottbus gute Chancen, an Wirtschaftskraft zu gewinnen. So erscheint es nicht ausgeschlossen, dass künftig auch die Einwohnerzahlen wieder zunehmen.

Die Abschaffung der Tram würde Abwanderungsprozesse nicht nur von Menschen, sondern auch von Wirtschaft und Bildungs- bzw. Forschungseinrichtungen beschleunigen. Cottbus kann seine Rolle und seine Position als attraktives Zentrum der Lausitz auf Dauer nur halten und stärken, wenn es seine Funktionen als Oberzentrum stärkt (Wirtschafts-, Technologie-, Bildungs-, Kulturzentrum und attraktiver



Die neue Universitätsbibliothek und der Hauptcampus ist nur mit dem Bus zu erreichen. Hier hat die Straßenbahn noch viel unerschlossenes Fahrgastpotential.

Wohnstandort). Die Straßenbahn als modernes und attraktives öffentliches Verkehrsmittel ist ein integraler Bestandteil einer zukunftsorientierten Stadtentwicklung.

2. Stadtentwicklung nach dem Prinzip Sisyphus?

Eine seriöse Studie zur Entwicklung der öffentlichen Verkehrsmittel müsste sich zunächst unbedingt mit der **bisherigen Stadt- und Verkehrsplanung in Cottbus** beschäftigen. Hierbei würde man wohl recht schnell zu dem Ergebnis gelangen, dass in Cottbus leider nicht immer alle Potentiale genutzt wurden. So hat sich beispielsweise das Heizkraftwerk als Verlustbringer erwiesen – in anderen Städten tragen Kraftwerke dazu bei, die kommunalen Einnahmen zu verbessern. Sie sind dort eine wesentliche finanzielle Basis von Stadtwerken, in deren Rahmen auch öffentliche Verkehrsmittel angeboten werden. Ebenso sehr erwies sich das Hallenbad Lagune als falsch konzipiert, sowohl vom Standort als auch vom Finanzierungsmodell sowie von der baulichen Dimension her. Die Lagune brachte Cottbus nicht mehr Urbanität, sondern einen weiteren Auftrag für die Branche der Insolvenzverwalter (1).

Was den Standort der Lagune betrifft, so wurde sie leider nicht in die Nähe der Tram gebaut. Hingegen musste das Hallenbad in der Thiemstraße geschlossen werden, das über einen guten Zugang zum Straßennetz verfügte. Das Ergebnis dieser Fehlplanung: Die Straßenbahn gewinnt keine weiteren Fahrgäste, die Lagune schreibt offenkundig dauerhaft rote Zahlen. Um es am Beispiel des unglückseligen Sisyphus zu veranschaulichen: Viel Geld und viel Mühe wurde investiert, um am Ende wieder zurückgeworfen zu werden. Bei einer behutsameren, integrierten Planung wäre die unvorteilhafte Entwicklung der Lagune vermutlich zu vermeiden gewesen.

Nicht genutzte Potentiale für den Öffentlichen Verkehr finden sich auch bei der Anbindung der aufwändig entwickelten Brandenburger Technischen Universität. Die BTU ist einer der wichtigsten Arbeitgeber mit



Die Straßenbahn fährt mitten durch die Altstadt und erzeugt so einen urbanen, angenehmen Charakter.

einem weiten Einzugsbereich. Zudem nutzen Studierende überdurchschnittlich häufig nicht nur das Fahrrad, sondern auch öffentliche Verkehrsmittel. Eine Voraussetzung dafür ist allerdings ein attraktives Angebot. Leider aber ist bisher die Chance vertan worden, das Straßenbahnnetz bis zum Campus auszudehnen. Das gelegentlich vorgebrachte Argument, wonach die universitären Einrichtungen über die ganze Stadt Cottbus verstreut und deshalb schwer mit der Tram erschließbar seien, kann bei näherer Betrachtung nicht überzeugen. Die aufkommensstarken Institute befinden sich in direkter Nähe zueinander am Nordrand der Cottbuser Innenstadt (Brunschwig). Bei den Außenstellen handelt es sich nur um jeweils recht kleine Einrichtungen.

An den vorhandenen Gleisen der Cottbuser Tram wurde indessen beharrlich gebaut – auch im letzten Jahr. Kaum befindet sich das Netz jetzt in einem guten Zustand, diskutiert die Stadt die Abschaffung der Straßenbahn – diese **Planlosigkeit** wird zu Recht immer wieder bemängelt, so beispielsweise vom VCD in der Lausitzer Rundschau (2).

Auf die Problematik der teilweise geradezu chaotisch anmutenden Stadtplanung in Cottbus geht der veröffentlichte Teil des PTV-Gutachtens leider nicht ein – womit eine wesentliche Ursache der jetzigen Krise der Straßenbahn nicht berücksichtigt wird.

Für Cottbus wäre es von großem Vorteil, künftig eine stärker **integrierte Stadt- und Verkehrsplanung** zu betreiben. Einrichtungen mit hohem Publikumsverkehr gehören grundsätzlich in der Nähe einer Straßenbahnlinie errichtet. Dann würden nicht nur die Züge der Cottbuser Straßenbahn wieder voller, sondern auch die Einrichtungen besser genutzt werden, die sich mit der Elektrischen erreichen lassen. In anderen Ländern, z. B. den Niederlanden, ist es sogar eine gesetzliche Verpflichtung, Gebäude mit hohem Publikumsaufkommen bzw. vielen Mitarbeitern hinreichend durch öffentliche Verkehrsmittel zu erschließen.

Für die Zukunft gilt es, aus sozialen, ökologischen und ökonomischen Gründen Alternativen zum Auto zu schaffen bzw. zu verbessern. Dabei dürfen das Fahrrad und der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) nicht gegeneinander ausgespielt werden. Es trifft sicher zu, dass in Cottbus mehr Menschen das Fahrrad benutzen als Busse und Bahnen (3).

Betrachtet man sich indessen die Aussagen des Luftreinhalte- und Aktionsplans für die Stadt Cottbus vom August 2006, ergibt sich ein differenzierteres Bild:

„Die Mobilitätsentwicklung lässt sich anhand der vorliegenden Daten im Einzelnen



Straßenbahn und Autoverkehr. Ohne die Straßenbahn verlöre Cottbus einen Identifikationsträger, die Luftqualität würde sinken und die Stadt unterm Strich draufzahlen.

wie folgt beschreiben:

- MIV: Stagnation mit einer Entwicklung von 41% (1994) über 46% (1998) auf erneut 41% (2003) der täglichen Wege im Gesamtverkehr (Bewohnerverkehr: 33% / 39% / 34%),
- Fahrradverkehr: Zuwachs von 18% (1994/1998) auf 22% (2003) der täglichen Wege im Gesamtverkehr (Bewohnerverkehr: 20% / 21% / 26%),
- ÖPNV: Zuwachs von 9% (1994/1998) auf 12% (2003) der täglichen Wege im Gesamtverkehr (Bewohnerverkehr: 10% / 9% / 11%),
- Fußgängerverkehr: Anhaltender Rückgang von 32 % (1994) über 27 % (1998) auf 25% (2003) der täglichen Wege im Gesamtverkehr (Bewohnerverkehr: 37% / 31% / 29%).

In Bezug auf die Verkehrsarbeit, die mit dem Verkehrsaufkommen und der mittleren Entfernung pro Weg in engem Zusammenhang steht, deutet sich nach einer langjährigen Zunahme im MIV bis 1998 mit den Zahlen von 2003 ebenfalls ein leichter Rückgang (um 10%) an. Die Zunahme der MIV-Fahrleistungen scheint demnach gebremst, vor allem zugunsten des Fahrradverkehrs. Der festzustellende Entwicklungstrend begründet die Tatsache wesentlich mit, dass seit Ende der 90er Jahre im Cottbuser Straßennetz insgesamt betrachtet nur noch geringe Verkehrszunahmen zu registrieren sind. Dies belegen die Ergebnisse von Verkehrserhebungen aus den Jahren 1999 bis 2005, die in die Analysen zum Luftreinhalteplan (Analysefall 2005, Basisfall 2006) eingeflossen sind. (...)

Die in den Zahlen sich andeutende, leichte Trendwende – vom MIV zum Umweltverbund – stellt eine wichtige Rahmenbedingung für die langfristige Luftreinhaltepolitik dar.“ (4)

Man kann dieser Untersuchung also entnehmen, dass der **ÖPNV Zuwächse verbuchen** kann! Hingegen sind im Bereich des motorisierten Individualverkehrs (MIV) eher Stagnation bzw. Rückgänge zu verzeichnen. Dieser allerdings für Busse und Bahnen gleichwohl weniger vorteilhafte Modal-Split (=Anteil der Verkehrsmittelwahl) (5) darf aber nicht zu einer Politik des „Kopf in den Sand-Steckens“ führen – und erst recht nicht dazu, gerade das „Zugpferd“ des ÖPNV zu vernachlässigen oder gar abzuschaffen, nämlich die Tram. Insbesondere der **demographische Wandel** wird einen wesentlich höheren Anteil älterer Menschen hervorbringen, aber

auch von Familien mit kleinen Kindern. Vor allem wegen dieses wachsenden Kundenkreises **werden öffentliche Verkehrsmittel künftig eine eher wieder zunehmende Bedeutung erfahren.**

Einige Verkehrsbetriebe reagieren bereits auf diese Entwicklung – z. B. durch Einführung von Seniorentickets. Somit ergeben sich aus der demographischen Entwicklung neben einigen unbestreitbaren Schwierigkeiten durchaus auch Chancen, die es zu nutzen gilt.

Stadt- und Verkehrsplanung gehören untrennbar zusammen. Werden Tram und Stadtentwicklung aufeinander bezogen, profitieren beide Seiten durch bessere Auslastung von Zügen und durch mehr Kunden für kommerzielle und öffentliche Einrichtungen (Beispiel: das Freizeitbad Lagune).

3. Luftreinhaltung – ja, aber bitte nicht in Cottbus!?

Die Frage der **Schadstoff-Emissionen** hat in der PTV-Untersuchung keine erkennbare Rolle gespielt. Dabei ist dies in Cottbus sehr wohl ein Problem: In der Bahnhofstraße



Die Straßenbahn in der Bahnhofstraße. Eine Umstellung auf Dieselsebusse würde die Luftqualität hier noch weiter verschlechtern.

werden seit Jahren die Grenzwerte für Feinstaub und Stickstoffdioxid (NO₂) überschritten, im Jahr 2007 lag Cottbus mit 59 Tagen über 50 µg/m³ bundesweit auf Platz 8 des Negativ-Rankings! Erlaubt wären maximal 35 Tage. Bereits in den ersten acht Wochen des Jahres 2009 wurden schon wieder 15 Überschreitungstage gezählt. Axel Kruschat, Landesgeschäftsführer des BUND Brandenburg, bringt es auf den Punkt: „Die Stilllegung des Straßenbahn sorgt aus zwei Gründen für schlechte Luft: Zum einen werden Busse bei weitem nicht so gut akzeptiert, wie Straßenbahnen, wodurch dem Betrieb



Auch wenn die Stromrechnung aus Nürnberg kommt: Der Strom für die Energieregion Cottbus und seine Straßenbahn wird gleich nebenan im Kraftwerk Jänschwalde erzeugt. Die Wolken der Kühltürme erinnern daran.

massiv Fahrgäste verloren gingen, die zum großen Teil aufs Auto umstiegen. Zum anderen fährt die Tram in der Stadt abgasfrei.“ (1) Die vorgesehene Schließung des Mittleren Straßentings (Stadtring) (2) dürfte indessen weniger zur Verbesserung der Luftqualität beitragen. Zwar soll dann die Kapazität der Bahnhofstraße für den motorisierten Individualverkehr zurückgebaut werden, wodurch dort auch die Schadstoff-Emissionen abnehmen dürften. Doch entlang des ebenfalls zentral gelegenen Stadtrings muss mit einer erheblichen Steigerung der Abgase gerechnet werden.

Feinstaub- und CO₂-Emissionen aus der Cottbuser Innenstadt zurückzudrängen, ist keineswegs nur eine Gefälligkeit gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern, sondern eine **rechtliche Verpflichtung**, die ggf. auch eingeklagt werden kann. Wie soll diese erfüllt werden, wenn statt der umweltfreundlichen Straßenbahn künftig Dieselbusse fahren (3)?

Nochmals sei erwähnt, dass es für Cottbus einen aktuellen Plan zur Luftreinhaltung gibt. Er empfiehlt die Beibehaltung der Tram ausdrücklich. Dort heißt es:

„Der Verkehrsentwicklungsplan enthält darüber hinaus weitere Konzeptbausteine mit Relevanz für das Qualitätsziel der Luftreinhaltung:

- ÖPNV-Konzept, mit dem Ziel der nachhaltigen Sicherung der Straßenbahn als „Rückgrat“ des städtischen ÖPNV-Systems,
- Fuß- und Radwegenetzkonzepte, mit dem Ziel einer nachhaltigen Sicherung und Förderung beider nicht motorisierter und daher besonders umweltfreundlicher Verkehrsarten sowie
- Lkw-Führungskonzept, mit dem Ziel einer Bündelung des Schwerverkehrs auf leistungsfähigen und zugleich wenig sensiblen Straßen (Stichwort „Betroffene“).“ (4)

Auf die Problematik der zusätzlichen Emissionen durch den verstärkten Busverkehr nach Abschaffung der Cottbuser Tram ist inzwischen sogar das Landesumweltamt Brandenburg aufmerksam geworden. Daher werden nun für die Stadt Cottbus die Varianten mit und ohne Straßenbahn untersucht,

wobei auch die Emissionen von Feinstaub und Stickoxid berücksichtigt werden sollen.

Mehr noch: Die EU prüft derzeit gegenüber der Bundesrepublik Deutschland ein Verfahren wegen Vertragsverletzung, da die Grenzwerte für Feinstaubpartikel wiederholt überschritten wurden. Wie gesagt, zählt Cottbus zu den Städten, in denen regelmäßig zu hohe Feinstaub-Konzentrationen nachgewiesen werden (5).

Vor dem Hintergrund rechtlich verbindlicher Vorgaben zur Luftreinhaltung würden der Stadt Cottbus nach Abschaffung der Tram vermutlich hohe Geldforderungen entstehen. Im Bereich der motorisierten Verkehre ist die Straßenbahn in Cottbus das beste Mittel zur Feinstaubvermeidung.

4. Wenn der Tank einmal leer ist ...

Mit dem Argument des (vor Ort) abgasfreien Verkehrs der Straßenbahn ist noch ein anderer bedeutsamer Aspekt verbunden:

Derzeit kann niemand genau sagen, wie lange der Dieselkraftstoff noch bezahlbar sein wird. Auf diese sehr wichtige Frage der **Versorgungs-Sicherheit** geht das PTV-Gutachten leider auch nicht ein. Jedenfalls wäre es außerordentlich riskant, in dieser unsicheren Zeit allein auf den Dieselbus zu setzen. Einige Experten gehen davon aus, dass in 20 bis 25 Jahren „Schluss“ ist mit dem Erdöl (1). Und dann? Die Elektrizität für die Straßenbahn hingegen wird man immer herstellen können. Hierbei ist es von erheblichem Vorteil, dass **Cottbus eine lange Tradition auf dem Gebiet der Energie-Umwandlung hat**. Daher sollte die Stadt Möglichkeiten nutzen, innovative Techniken zur Erzeugung bzw. Einsparung von Elektroenergie zu nutzen und voranzubringen. Vor diesem Hintergrund darf Cottbus seine elektrische Straßenbahn nicht aufgeben,



Die Strecke nach Sachsendorf führt abseits der Straßen mitten durch das Siedlungsgebiet. Hier wäre die Umstellung auf Bus besonders schwierig.

sondern muss vielmehr durch eine offensive Politik ihre Stärken zum Ausdruck bringen.

Keine Bedeutung hat in diesem Zusammenhang die Frage, wie sich die Kosten bei Elektrizität und Dieselmotorkraftstoffen in der jüngsten Vergangenheit entwickelt haben. Entscheidend ist vielmehr: Wie sieht es in Zukunft aus?

Wird der Dieseltreibstoff eines Tages außerordentlich teuer, kämen auf die Stadt Cottbus nicht nur hohe Kosten zu, sondern es wäre auch kein schneller Wechsel zu elektrischen öffentlichen Verkehrsmitteln möglich, da alleine die Planung eines solchen Systems mehrere Jahre benötigt.

5. 2007 = 2020?

Die Studie stellt als „Straßenbahnoption“ das ÖPNV-Netz von Cottbus aus dem Jahr 2007 unverändert als **Vergleichsgrundlage** für das Jahr 2020 dar. Die alternativen Busnetze wiederum sind an der veränderten Stadtstruktur ausgerichtet. Damit findet ein methodisch falscher, überdies unfairer und nicht realistischer Vergleich statt. Es würde natürlich auch mit der Straßenbahn im Jahr 2020 in Cottbus ein anderes, den veränderten Stadtstrukturen angepasstes Netz geben und sicher nicht den Zustand von 2007 (1).

Der methodisch falsche Vergleich des PTV-Gutachtens legt schon den Verdacht nahe, dass ein echter Kostenvorteil auf Seiten des Busses überhaupt nicht besteht.

6. Soll der Bus auf Schienen fahren?

Das in den Graphiken dargestellte Busnetz weist Linienführungen wie die heutige Straßenbahn auf. Wer die Strecken der Cottbuser Straßenbahn kennt, wird schnell feststel-

len, dass eine **Umstellung auf Busbetrieb an vielen Stellen auf außerordentliche Schwierigkeiten stoßen würde**.

Die Strecke nach Neu Schmellwitz weist noch nicht einmal eine durchgehende, direkt parallel verlaufende Straße auf. Eine ersatzweise eingerichtete Buslinie müsste auf der am Rande des Ortes befindlichen

Gerhart-Hauptmann-Straße eingerichtet werden. Neu Schmellwitz ließe sich so nur noch durch Umwegfahrten erschließen – Fahrgastverluste und höhere Betriebskosten wären im Falle des Busbetriebs wohl unvermeidlich. Dazu kommt noch, dass der Linienast nach Neu Schmellwitz besonders aufkommensstark ist.

Probleme gäbe es mit dem Bus auch in der Relation nach Ströbitz: Die Straßenbahn verläuft hier auf einer leicht angehobenen eigenen Trasse im Straßenland. Wegen der größeren Fahrzeugbreite könnten sich zwei Busse nicht direkt an den Haltestellen begegnen. Folge: Die Busse müssten vor den Haltestellen die entgegenkommenden Busse abwarten – oder die Straße müsste wieder aufwändig umgebaut werden. Fahrzeitverlängerungen wären unvermeidlich, zusätzliche Busse müssten eingesetzt werden, Kunden würden fernbleiben.

Auf der Linie nach Sachsendorf wiederum könnte der Bus im Bereich des Gelsenkirchener Platzes mangels befahrbarer Straße die Tram nicht direkt ersetzen. Gerade hier aber befindet sich die Straßenbahn mit ihrem sehr hohen Ausbau-Standard auf Trassen unabhängig vom Autoverkehr in unmittelbarer Nähe des Stadtteilzentrums und erschließt die gesamte Siedlungsachse. Mit dem Bus ließe sich eine Anbindung mit vergleichbarer Qualität nicht herstellen.

Doch nicht nur in den genannten Beispielen, auch auf den übrigen Strecken verfügt die Cottbuser Tram vielfach über **eigene Trassen**. Will man etwa die heutigen eigenen, garantiert stauffreien Trassen der Straßenbahn (zum erheblichen Teil mit Rasengleisen) durch neue Straßen ersetzen? Dies wäre unweigerlich mit **zusätzlichen Investitions- und Betriebskosten** verbunden. Einen Beitrag zur Verschönerung des Stadtbildes (Asphalt statt Rasen) würde diese Lösung auch nicht gerade mit sich bringen, ganz zu schweigen von den vielfältigen umweltpolitischen Nachteilen.

Zu befürchten stünde bei einem Ersatz der Rasengleise durch Asphaltpisten allemal, dass sie früher oder später hauptsächlich dem motorisierten Individualverkehr zugute kommen. Wie berechtigt diese Befürchtung ist, zeigt sich am Beispiel des inzwischen aufgegebenen O-Busses in Potsdam, wo in Babelsberg eine Bustrasse zu einer regulären öffentlichen Straße umgewidmet wurde.

Unter den derzeitigen Gegebenheiten jedoch ist ohnehin anzunehmen, dass **die Busse in Cottbus praktisch nur auf normalen Straßen im „gewöhnlichen“ Straßenverkehr fahren** sollen (1). Der für die Nachfrage und einen wirtschaftlichen Betrieb entscheidende Vorteil der stauffreien und direkten Fahrt in die Innenstadt wäre nach Abschaffung der Straßenbahn dahin. Der Bus würde vielmehr an jeder Ampel und in jedem Stau mitwarten dürfen. **Die Fahrzeiten werden im Bereich des gesamten Netzes länger,**

der öffentliche Nahverkehr unattraktiver und im **Betrieb teurer** (längere Fahrwege ohne zusätzliche Erschließung). Wie sich die Fahrgäste entscheiden werden, dürfte wiederum klar sein: Wer kann, **wechselt auf andere Verkehrsmittel** (2). Schließlich kann man es selbst als nur halbwegs geübter Radfahrer leicht mit der Reisegeschwindigkeit von Bussen aufnehmen, oder man kommt sogar erheblich schneller voran. Einige der bisherigen Straßenbahn-Kunden würden



Die Buslinie 16 fährt als einzige im attraktiven 20-Minutentakt – unter anderem zur Uni. Teile dieser Strecke könnte die Straßenbahn übernehmen. Hier in der Gelsenkirchener Allee.

vielleicht auch gleich zu Hause bleiben, vor allem ältere Menschen.

Busse anstelle von Straßenbahnen einzusetzen, würde das vorhandene Straßennetz beträchtlich zusätzlich belasten, direkte Linienführungen der Tram ließen sich mittels Bus teilweise nur durch erhebliche Umwegfahrten durchführen. Zusätzliche Busse wären erforderlich, würden die Betriebskosten erhöhen, doch die Fahrgäste dürften den Bussen sicherlich zunehmend fernbleiben.

7. Bessere Busfahrpläne – wirklich?

In der Studie wird für das Szenario „Nullfall“ (Erhalt der Tram) und „Bus ohne Tram“ im Jahr 2020 von einer nahezu identischen Zahl der gefahrenen Fahrplankilometer ausgegangen (1). Mehr noch: Im Vergleich des Ist-Zustandes mit dem Szenario „Bus ohne Tram“ sollen im Ergebnis 26 Bahnen durch nur 19 Busse ersetzt werden (2).

Weder technisch noch von der Linienführung her lässt sich aber das bisherige Straßenbahn-Angebot mit einer gegenüber der Tram gleichen oder gar noch geringeren Zahl von Bussen bewältigen.

Wenn nun im Szenario „Bus ohne Tram“ auf den Straßenbahn-Ersatzlinien in einem dichteren Takt gefahren werden soll als heute, bedeutet das unter der Annahme einer in etwa konstanten Kilometerleistung aller Busse zwangsläufig eine Ausdünnung bei den übrigen Buslinien. Schlimmstenfalls würden dann einige kleinere Orte in und bei Cottbus ihren Busanschluss verlieren, abgesehen vielleicht von einigen wenigen Fahr-

ten im Schülerverkehr. Doch selbst im Cottbuser Stadtgebiet gäbe es Ausdünnungen: Gemäß PTV-Gutachten soll ausgerechnet die nachfragestarke Buslinie 16 weitgehend entfallen.

Soll also das bisherige Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln beibehalten oder verbessert werden, müssten zahlreiche weitere Busse angeschafft werden. Geld lässt sich so natürlich nicht sparen. Daher läuft das auf Einsparungen ausgerichtete PTV-Gutachten in Wahrheit auf ein Konzept zur **Schrumpfung des gesamten ÖPNV in Cottbus** hinaus (3): Weniger Bus und gar keine Straßenbahn. Es würde ja auch der Logik widersprechen, im Cottbuser Stadtgebiet mit der Abschaffung der Tram im aufkommensstärksten Bereich sparen zu wollen, um damit Buslinien im Umland zu verstärken, die aber nur über ein vergleichsweise geringes Nachfrage-Potential verfügen.

So könnte es kein Zufall sein, dass Dr. Kühne, Mitglied der SPD/Grüne-Stadtverordneten-Fraktion in der Lausitzer Rundschau vom 21.02.2009 von einem **Halbstunden- oder Stundentakt bei den Bussen** in der Cottbuser Innenstadt ausgeht. War ihm da vielleicht etwas „herausgerutscht“, was den Bürgern erst nach Abschaffung der Tram offenbart werden sollte?

Dass sich unter der Maßgabe drastischer Einsparungen bei öffentlichen Verkehrsmitteln ein gegenüber den heutigen Angeboten besseres Busnetz realisieren lässt, widerspricht nicht nur der Logik, sondern auch der Vielzahl verkehrspolitischer Erfahrungen aus anderen Städten. Die Abschaffung der Tram geht in aller Regel in wesentlich schlechtere Busverbindungen über. Fahrgäste wandern ab, Defizite öffentlicher Verkehrsbetriebe steigen.

8. Wo das Sparen weh tut ...

In den Medien wird immer wieder die schwierige finanzielle Lage der Stadt Cottbus betont – daher müsse man auch bei den öffentlichen Verkehrsmitteln sparen.

Nichtsdestoweniger wird anscheinend eine wichtige Möglichkeit zur Einsparung von Betriebskosten bei den öffentlichen Verkehrsmitteln nicht konsequent umgesetzt, nämlich die **Ampel-Vorrangschaltungen für Bus und Tram**. Es ist bei einigen Fahrgästen der Eindruck entstanden, dass ein Teil der Vorrangschaltungen „heimlich“ zurückgenommen wurde (beispielsweise in der Thiemstraße) und sich dadurch Fahrzeiten verlängert haben.

Die „grüne Welle“ in Cottbus führte bereits zu kritischen Äußerungen. So kam Jörg Becker vom ADAC in der Lausitzer Rundschau vom 29.6.2007 zu folgender Erkenntnis: „Das System funktioniert nur, wenn der öffentliche Nahverkehr die grüne Welle nicht stets unterbricht.“ Manuel Helbig von der Cott-

busser Verkehrswacht scheint das genauso zu sehen: „Ich habe manchmal den Eindruck, dass in der Bahnhofstraße eine grüne Welle greift – es sei denn, es kommt eine Straßenbahn oder ein Bus dazwischen.“ (ebenda).

Ist es denn gerechtfertigt, höhere Betriebskosten bei Bussen und Bahnen in Kauf zu nehmen, um einen reibungslosen Autoverkehr zu gewährleisten? Jedenfalls würden die Betriebskosten für den ÖPNV beträchtlich steigen, sollten Ampel-Vorrangschaltungen abgebaut oder nicht verstärkt eingerichtet werden (1).

Eine Politik, die auf Einsparungen bei öffentlichen Verkehrsmitteln hinausläuft, müsste konsequenterweise auch solche Maßnahmen durchsetzen, die bei Autofahrern eventuell unpopulär sind, wie zum Beispiel Ampel-Vorrangschaltungen für Busse und Straßenbahnen.

9. Keine Tram, keine zusätzlichen Busse, weniger Einwohner = mehr Fahrgäste?

Ungeachtet aller dieser Unstimmigkeiten unterstellt das Gutachten, dass sich mit dem reinen Busnetz 2020 höhere Einnahmen erzielen lassen als mit der Straßenbahn-Option, und das trotz zurückgegangener Einwohnerzahlen und den Schwierigkeiten des Busses, mit anderen Verkehrsmitteln zu konkurrieren.

Diese Logik ist nicht nachvollziehbar – jedenfalls dann nicht, wenn man beide Verkehrssysteme auf das Jahr 2020 bezieht (vgl. m. Abschnitt 5.). Sollen die Fahrscheine für den Bus dann teurer sein als bei einem vergleichbaren Straßenbahn-System? Oder sollen in den Bussen mehr Fahrgäste befördert werden als mit der Tram?

Ein solcher Fahrgast-Zuwachs bei den Bussen wäre – theoretisch – überhaupt nur dann möglich, wenn man in das Busnetz **massiv investieren** würde. Eigentrasse (Busways), dichtere Takte im Gesamtnetz, Großbusse und ausgebaute Haltestellen wären unerlässlich. Aus Gründen der Nachhaltigkeit müsste man die Fahrzeuge außerdem auf alternative Antriebe umstellen (O-Bus o.ä.). Das alles würde aber bereits so viel kosten, dass es in jedem Falle günstiger wäre, gleich die Straßenbahn zu erhalten, die für die Fahrgäste ohnehin die bessere Qualität hat. Hinzuzufügen ist, dass eine Straßenbahntrasse mit Rasengleis eine rund dreimal so lange Lebensdauer wie eine Bustrasse erreicht und damit kostengünstiger ist.

Nicht zuletzt haben Erfahrungen aus etlichen anderen Städten gezeigt, dass Busse von den potentiellen Fahrgästen bei weitem nicht so gut akzeptiert werden wie Straßenbahnen (1) – in der Fachwelt wird vom „**Schienenbonus**“ gesprochen. Dies gilt selbst dann, wenn das Busangebot



Vor wenigen Jahren ist kräftig in die Infrastruktur der Cottbuser Straßenbahn investiert worden, so wie hier in den neuen Betriebshof in Neu Schmellwitz. Bei einer Abschaffung der Straßenbahn sind Fördermittelrückzahlungen zu erwarten.

durchaus attraktiv ist. Für einen „Bus- bzw. O-Bus-Bonus“ jedenfalls fehlen bis heute richtige Belege. Was beim Automobil längst als Erkenntnis anerkannt ist, gilt auch für öffentliche Verkehrsmittel: Psychologische Faktoren spielen eine wichtige Rolle: Ist mir das Fahrzeug sympathisch oder nicht? Kann ich mit dem Produkt oder dem Anbieter etwas gutes oder schlechtes assoziieren? Der Bus jedenfalls nutzt meist dieselben Straßen wie der PKW – wer also im Bus sitzt, wird sich schnell als Verlierer gegenüber dem komfortableren PKW empfinden – und selbst gegenüber dem Fahrrad, mit dem man schneller sein kann als mit dem Bus. Bei Schienenverkehren entstehen solche Gefühle nicht ganz so leicht (2).

Dies ist auch einer der Gründe, weshalb ein **O-Bussystem für Cottbus abzulehnen** ist. Um nicht missverstanden zu werden: O-Busse können durchaus sinnvoll sein. In Cottbus aber trägt die Straßenbahn eindeutig die Hauptlast der ÖPNV und verfügt durch sehr viele eigene Trassen auch über einen hervorragenden technischen Standard. Für einen O-Bus blieben im wesentlichen nur eher schwach ausgelastete Strecken. Eine sinnvolle Gestaltung eines O-Busnetzes lässt sich in Cottbus nicht herstellen. Zumindest in den nächsten Jahren wird der O-Bus in Deutschland aller Voraussicht nach ohnehin ein „exotisches System“ mit kleinen und damit teuren Fahrzeugserien bleiben (3).

Es ist eine Illusion, die Leistungsfähigkeit der Tram durch ein alternatives Bus-System erreichen zu können, ohne dabei zusätzliche Betriebskosten aufwenden zu müssen.

10. Fördermittel im Brandenburger Bermuda-Dreieck?

Im „Null-Szenario“ – also der kompletten Einstellung des Straßenbahnverkehrs – sind **über 20 Millionen Euro Fördermittel zurückerzahlen**. Woher soll Cottbus dieses Geld nehmen (1)? Der Hinweis auf mögliche Verhandlungen mit dem Land und dem Ziel, diese Rückzahlungen abzuwenden, sind unverantwortlich, unrealistisch und **widersprechen geltendem Recht**. Eine solche, gegen die Interessen der Bürger/innen gerichtete **Verschwendung öffentlicher Gelder** kann

gar nicht genug kritisiert werden (2)! Soweit ein solcher Umgang mit Fördermitteln Schule macht, steht zu befürchten, dass künftig immer restriktiver mit Bewilligungen umgegangen wird – dies würde unweigerlich viele sinnvolle Projekte gefährden, freilich nicht nur im Verkehrsbereich.

Eine Rückzahlung von Fördermitteln dürfte die Stadt Cottbuskaum in einer Summe leisten können. Den Bürgern wäre auch kaum zu vermitteln, dass die Stadt Cottbus zwar überall kräftig sparen muss und kaum Mittel für dringend notwendige Neuinvestitionen aufbringen kann, aber gleichzeitig in der Lage ist, einen zweistelligen Millionenbetrag in die Vernichtung einer wertvollen, über viele Generationen aufgebauten Infrastruktur auszugeben.

11. Preiswerter Bus?

Nochmals eine kleine Analogie: Wohnt man in einer komfortablen, aber recht teuren Wohnung, wird man sich eventuell nach einer preiswerteren Unterkunft umsehen. Vielleicht findet man dann tatsächlich eine Wohnung, deren Miete niedriger ist. Ein Schnäppchen, also schnell zugreifen! Gesagt, getan. Doch – oje! – unvermutet stellt man nach dem Umzug fest, dass es in der neuen Wohnung irgendwie unangenehm riecht und aus der Umgebung viel Lärm eindringt. Naja, immerhin spart man an Miete. Bis auf einmal die Heizkostenabrechnung kommt. Schockiert stellt man fest, dass die Nachzahlung so hoch ist, dass man im Ergebnis mehr zahlt als in der früheren Wohnung – und das bei wesentlich niedrigerem Wohnkomfort.

Gibt Ihnen das im Hinblick auf die Thematik Tram – Bus zu denken?

Es wurde bereits erwähnt, dass man zusätzliche Busse einsetzen müsste, wollte man auch nur das bisherige Angebot beibehalten. Berücksichtigt werden muss dabei aber außerdem, dass ein **Bus eine wesentlich geringere Lebensdauer hat als eine Straßenbahn** (1) – die Fahrzeuge müssten also bei Busbetrieb häufiger ersetzt werden, was den Kostenvorteil des Busses weiter schmälert oder sogar gänzlich aufhebt.

Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn man die **Kostensteigerungen** und die **Inflation bei Fahrzeug-Anschaffungen** berücksichtigt. Vor diesem Hintergrund ist der im Vergleich zur Tram wesentlich häufiger notwendige Kauf neuer Busse finanzpolitisch nicht zu rechtfertigen.

Das PTV-Gutachten umgeht die Frage der Lebensdauer der Fahrzeuge durch den methodischen Trick, **lediglich den Zeitraum bis 2020 zu untersuchen**. Danach wären nämlich sogleich neue Busse zu beschaffen, während die Straßenbahnzüge noch viele Jahre länger eingesetzt werden können.

Die in dem PTV-Gutachten zugrunde gelegten Anschaffungskosten für neue Busse und Straßenbahn sind außerdem in der Fernsehsendung „Klartext“ des RBB vom 25.03.2009 bezweifelt worden. Demnach scheinen die Investitionskosten für Busse zu niedrig, für Straßenbahnen aber zu hoch angesetzt (2).

Was ebenfalls bedeutsam ist: Die Cottbuser Straßenbahn fährt mit 27m langen Zügen, das ersatzweise Bus-Konzept sieht lediglich 18m lange Busse vor, und auch das nur auf der heutigen Linie 4 der Tram. Die übrigen Linien sollen mit nur 12m langen Bussen bedient werden. Damit sind Probleme vorprogrammiert: Vor allem auf der Linie 4 dürften jedoch bei den Bussen während des Schülerverkehrs Kapazitätsengpässe entstehen. Es wären also auch deswegen zusätzliche

Busse anzuschaffen und einzusetzen, was natürlich wiederum die Investitions- und Betriebskosten erhöhen würde – es sei denn, dass künftig so viele Fahrgäste den Bussen fernbleiben, dass tatsächlich ein 12m bzw. 18m langer Bus ausreicht. Dann allerdings gingen die Fahrgeld-Einnahmen zurück.

Doch selbst auf den schwächer nachgefragten Linien bedeutet die Straßenbahn gegenüber dem Bus einen wesentlichen Komfort-Vorteil, da Züge eben mehr Platz für Fahrgäste bieten als Busse. Insbesondere Familien mit Kinderwagen, Rollstuhlfahrer und ältere Menschen mit Rollator wissen dies zu schätzen.

Ganz in diesem Sinne plädieren die Senioren- und Behindertenbeiräte in der Lausitzer Rundschau vom 10.3.2009 für den Erhalt der Tram:

„(...) Wir haben den Eindruck, dass es, was Rollatoren, Rollstühle und Kinderwagen angeht, in Straßenbahnen ein größeres Fassungsvermögen gibt.“ Die Straßenbahn sei deshalb zu erhalten. Doch es gibt noch ein weiteres, gewichtiges Argument für ältere Menschen. „Der Einstieg in Straßenbahnen ist wegen der Niederflur-Wagenteile einfach bequemer“, so der 68-jährige Eberhard Karwinski von Karwin.“ (3)

Berücksichtigt werden muss außerdem, dass die Nutzerzahlen bei den öffentlichen Verkehrsmitteln auch wieder steigen können. Ob die Schrumpfung vieler Städte ein unumkehrbarer Prozess ist, wurde bereits in Abschnitt 1 hinterfragt. Kommt es doch wieder zu Wachstumsprozessen, müssten ggf. schnell weitere Busse angeschafft werden, natürlich zu entsprechenden Preisen.

Nicht zuletzt: In der Tram können sogar bequem **Fahrräder mitgenommen** werden – ein weiterer Pluspunkt, vor allem in einer Stadt, wo viele Menschen das Fahrrad nutzen.

Die Übernahme des Straßenbahnverkehrs durch den Stadtbus würde aber noch weitere Kosten verursachen, die in dem PTV-Gutachten nirgendwo auftauchen. Unter Fachleuten



Bequemes Einsteigen in die Straßenbahn auch für Rollstuhlfahrer.

ist bekannt, dass ein LKW eine Straße so strapazieren kann wie rund 50 000 PKW. In der bereits erwähnten Fernsehsendung „Klartext“ wird sogar angenommen, dass **ein Bus die Straßen so belastet wie 100 000 PKW** (4)! Hierbei spielt neben der Größe bzw. Länge der Fahrzeuge auch die Auslastung sowie die Achslast eine wichtige Rolle. In jedem Falle aber lässt sich feststellen, dass die betreffenden Straßenabschnitte nach Abschaffung der Tram wesentlich häufiger erneuert werden müssten (5). Ein **höherer Etat für die Straßenunterhaltung wäre also unumgänglich**, und selbstverständlich würden auf die Bürger zusätzliche Belastungen durch **weitere Baustellen** im Stadtgebiet zukommen (Lärm, Schmutz, Schadstoffe, unangenehme Gerüche). Letztendlich zahlt auch jeder Autofahrer bzw. jeder Betreiber von LKW für die anteilig von den Bussen verursachten Straßenschäden, weil jedes Fahrzeug schneller kaputt geht, wenn es auf unebenen Trassen eingesetzt wird (6).

Weitere finanzielle Belastungen wären zu erwarten, wenn das für die Straßenbahn tätige Personal für den Betrieb bzw. die Wartung von Bussen umgeschult werden müsste.

In die Umstellung von Tram- auf Busbetrieb wären natürlich auch die **Kosten für den Rückbau der Gleisanlagen** und den Umbau der Werkstatt einzubeziehen. Rund 15 Millionen Euro würde das laut PTV-Gutachten kosten. Woher soll das Geld kommen (7)? Und außerdem: Was tun, wenn dieser Betrag nicht reichen sollte? Zahlreiche Beispiele haben gezeigt, dass **Abrisse um ein vielfaches teurer** werden können als geplant – siehe Abriss des Palastes der Republik in Berlin. Mit der Abschaffung der Tram würde die Stadt Cottbus also auch hier ein unkalkulierbares Risiko eingehen.

Das in diesem Zusammenhang vorgebrachte Argument, dass die Anlagen der Tram erst nach und nach entfernt werden könnten (8), ist ebenfalls zweifelhaft. Einige Strecken müssten sofort zurückgebaut

werden, und es sind für die Abrissarbeiten natürlich auch Rückstellungen in den Bilanzen zu berücksichtigen. Wo sich die Gleise nicht kurzfristig herausreißen lassen, droht der Stadt Cottbus ein Jahre oder gar Jahrzehnte hinweg währendes Bild des Verfalls. Wie trostlos verrottende Gleisanlagen sein können, lässt sich überall in Deutschland entlang vieler Bahnstrecken nachvollziehen.

Doch nicht nur die Verfasser dieser Stellungnahme bezweifeln den Kostenvorteil des Busses. So hat auch das Umweltbundesamt ermittelt, dass die Stadt Gera durch Ablösung einer Buslinie durch eine neue Tramlinie jährlich 600 000 Euro spart – und gleichzeitig wesentlich mehr Kunden für den öffentlichen Personen-Nahverkehr gewonnen hat.

Der Ersatz der Cottbuser Straßenbahn durch Busse bringt eine Vielzahl – teilweise „versteckter“ – zusätzlicher Kosten mit sich. Soweit einzelne Kosten bei den Cottbuser Verkehrsbetrieben durch den Systemwechsel eingespart werden könnten, würden sie in anderen öffentlichen Budgets wieder als weitere Belastungen auftauchen. Insgesamt würde gerade eine Abschaffung der Cottbuser Tram zu einer sehr teuren Angelegenheit.

12. Suggestionen gegen die Tram

In einigen Diskussions- und Pressebeiträgen hieß es, dass viele Menschen in Cottbus eben an ihrer Tram hängen, weil sie „immer“ da war und mit der Abschaffung etwas gewohntes aus ihrem Alltag verschwinden würde. Solche im Kern eher **willkürlichen Interpretationen** laufen darauf hinaus, den sachlichen Bezug der Proteste zu schmälern. Neu ist diese Strategie nicht: Als etwa im früheren West-Berlin die Straßenbahn eingestellt wurde, fehlte es nicht an emotionsgeladenen Pressebeiträgen (1). Dass mit dem Niedergang der Tram auch der ÖPNV im Westteil Berlins nachhaltig geschädigt wurde, fand leider kaum Beachtung.

Wer sich mit dem PTV-Gutachten beschäftigt, dem fällt vielleicht auf, dass die Balkendiagramme für den Bus die Farbe blau, für die Tram die Farbe rot verwenden.

Einige Leser der Untersuchung legen dies so aus, dass die für den Bus gewählte blaue Farbe Sachlichkeit symbolisiert und die rote Farbe für die Tram ein warnender Hinweis vor Defiziten („rote Zahlen“) sein soll.

Ob durch diese Farbauswahl tatsächlich unterschwellig eine Stimmung gegen die Straßenbahn beabsichtigt ist oder ob die Farben zufällig ausgewählt wurden, lässt sich allerdings nicht belegen.

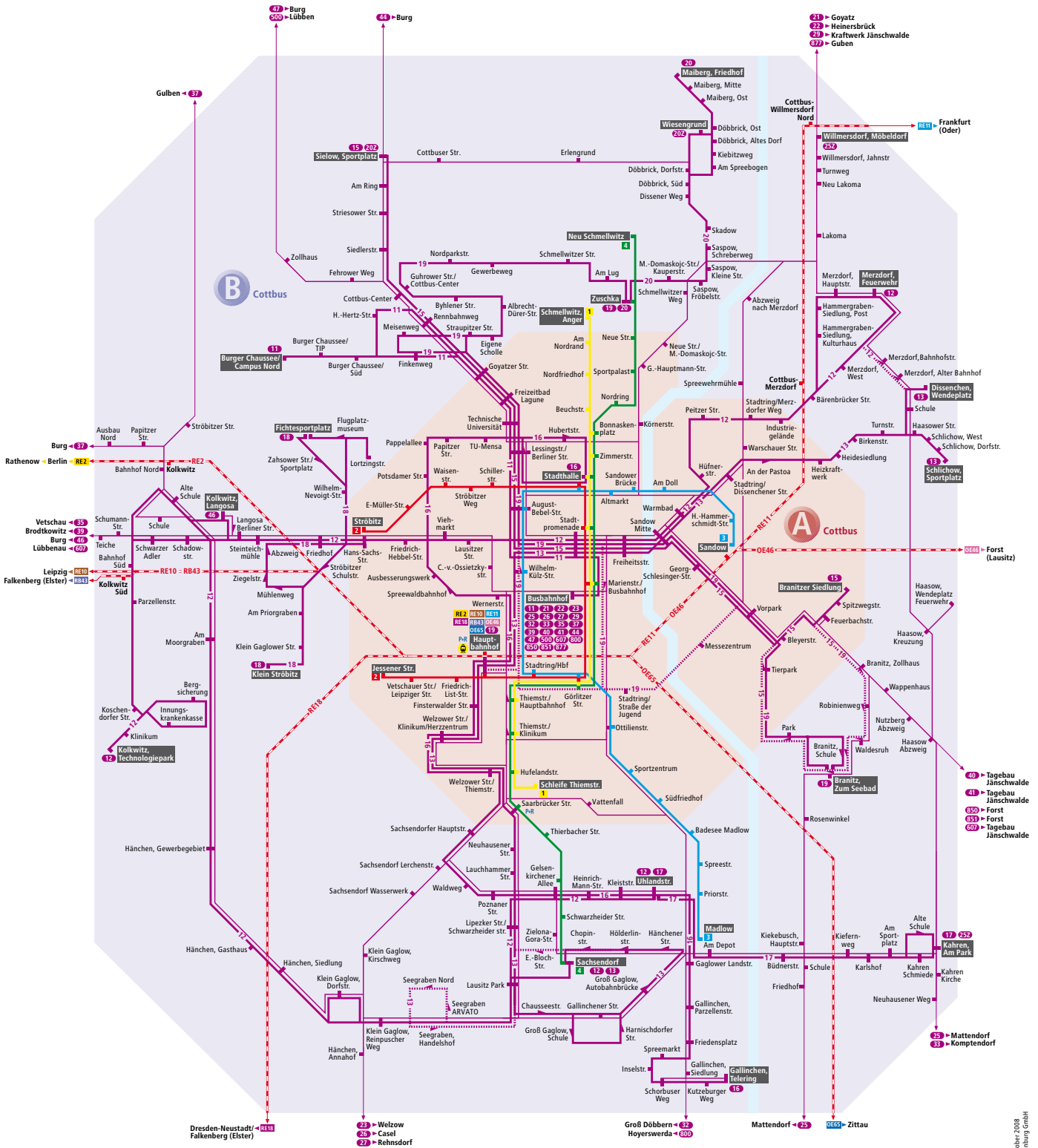
Die Kritik an der möglichen Abschaffung der Cottbuser Tram und an dem PTV-Gutachten basiert im wesentlichen auf sachlichen und wissenschaftlich fundierten Argumenten. Überdies muss ein emotionales Eintreten pro Tram auch keineswegs falsch sein.

Legende

- Straßenbahnlinie mit Haltestelle, und Endhaltestelle
- Buslinie mit Haltestelle, Haltestelle nur in Pfeilrichtung und Endhaltestelle
- Buslinie verkehrt nur zeitweilig
- Regional-Buslinie mit Haltestelle, Haltestelle nur in Pfeilrichtung und Endhaltestelle
- Linie des Regionalverkehrs mit Bahnhof und Endbahnhof
- Fernbahnhof
- Park-und-Ride-Möglichkeit

Information

- Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH**
Hardenbergplatz 2, 10623 Berlin
☎ (030) 25 41 41 41
www.vbbonline.de
- Cottbusverkehr GmbH**
Walther-Rathenau-Str. 38, 03044 Cottbus
Verkehrsbüro Busbahnhof
☎ (030) 551 250 26
www.cottbusverkehr.de
cbv@cottbusverkehr.de



Grafik: VBB

Gültig ab: 14. Dezember 2008 Stand: 27. Oktober 2008
Herzogenbrunn, Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH

Der Blick in die Zukunft

Wie Cottbus seine Straßenbahn erfolgreich weiterentwickeln kann

1. Cottbus – Zukunft geschieht nicht, sie wird gemacht

Wie bekannt, haben zahlreiche Kommunen vor allem im östlichen Deutschland mit anhaltendem Bevölkerungsrückgang und wirtschaftlichen Problemen zu kämpfen. Dennoch betont die Kommunal- und Landespolitik immer wieder, dass keine Stadt aufgegeben werden soll. Vielmehr gilt es, **alles zu versuchen, um die Bevölkerung zu halten**. Dies erreicht Cottbus keinesfalls, indem es ein intaktes und attraktives Verkehrssystem wie die Tram reduziert oder gar aufgibt. Und was wird als nächstes dran glauben müssen? Treffend

erkennt der Deutsche Bahnkundenverband in diesem Zusammenhang: Wenn es heute nur aus finanziellen Erwägungen die Straßenbahn ist, dann ist es morgen das Staatstheater!

Dabei sind nicht einmal die Prognosen zum genauen Umfang des Bevölkerungsrückgangs eindeutig. Das PTV-Gutachten geht von 87 300 Einwohnern im Jahre 2020 aus. Die Brandenburger Landesregierung hingegen



Cottbus ist einer der ersten Straßenbahnbetriebe in Deutschland, der Niederflurmittleile einsetzte – diese erfreuen sich auch noch heute großer Beliebtheit bei den Fahrgästen. Damals war es ein bedeutender Komfortsprung.



Zeichnung: Ingolf Berger

nennt als Prognose für 2020 89 620 Einwohner (1). Immerhin eine Differenz von über 2300 Einwohnern! Das ist eine scheinbar geringe Zahl, kann aber durchaus entscheidend sein, wenn sich dieser Zuwachs/Rückgang besonders entlang einer Bus- oder Straßenbahnlinie abspielen sollte. In jedem Falle müssten Abriss- und Neubauprojekte möglichst im Zusammenhang des Straßenbahn- und Busnetzes entschieden werden. Sprich: **Gebaut werden sollte da, wo die Tram in fußläufiger Entfernung verläuft**, abgerissen dort, wo die Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel weniger gut ist.

Es wäre ein gravierender Fehler, wenn sich die Stadt Cottbus nach den bisherigen Fehlplanungen mit dem Niedergang abfindet. Das Signal an die Bürger wäre eindeutig: Zieht lieber woanders hin! Ganz in diesem Sinne kann man vielen Leserbriefen entnehmen, dass Cottbus mit weniger oder ohne Tram als unattraktiv bewertet wird. Ähnlich werden es auch (künftige) Investoren sehen. Und so würde die weitere Abwanderung zur sich selbst erfüllenden Prophezeiung. Keine Frage, dass auch das Busnetz diese Entwicklung nicht dauerhaft überleben würde. Für Cottbus wäre ein Festhalten an der bisherigen Stadtpolitik umso verheerender, da es andere Städte besser geschafft haben, sich mit dem wirtschaftlichen und demographischen Umbruch der letzten Jahre zu arrangieren – verwiesen sei nochmals auf die Stadt Gera, und auch Jena und Zwickau ließen sich in diesem Zusammenhang erwähnen. In diesem Sinne ging auch aus einem Fernseh-Beitrag des RBB hervor, dass die Stadt Frankfurt/Oder bewusst einen anderen Weg der Stadtentwicklung als Cottbus geht (2). Dort besinnt man sich jetzt offensiver auf die Qualitäten der Straßenbahn und passt das Netz an die aktuellen Gegebenheiten der Stadt an. Gerade die Städte, die auf die Tram gesetzt haben, gelten heute als besonders lebenswert (3).

Wohin die Aufgabe einer Straßenbahnlinie führen kann, zeigt der Ort Plaue bei Brandenburg. Durch Plaue verlief bis vor



Blick auf den Parkplatz am Hauptbahnhof. Nur abseits über die Brücke fährt die Straßenbahn.
Foto: Frank Böhnke

a. Eine verbesserte Anbindung des Straßenbahnnetzes an den Hauptbahnhof
Hierfür ließe sich mit geringem Aufwand eine Verbindungskurve von der Bahnhofstraße Richtung Hauptbahnhof einrichten. Wichtig ist der Bau einer bahnhofsnahen Wendeschleife. Züge, die heute zur Thiemstraße fahren und dort enden, könnten dann stattdessen zum Hauptbahnhof geführt werden. Dort würde also die Straßenbahn wesentlich häufiger fahren als bisher. Für viele Kunden der Regionalzüge ergäbe sich dadurch der Vorteil, leichter das gewünschte Ziel innerhalb Cottbus zu erreichen.

b. Bau einer Strecke Richtung Süden zur Anbindung des Lausitz Park.

Dabei sollte auch die UCI Kinowelt Am Lausitz Park durch die Tram erschlossen werden. Diese Verlängerung würde für die Tram bereits mindestens 3000 neue Fahrgäste bringen, und das mit kaum bzw. gar nicht höherem Fahrzeugaufwand. Die Behauptung, eine Straßenbahnstrecke dorthin würde Kaufkraft aus der Cottbuser Innenstadt abziehen, erscheint nicht stichhaltig. Mit dieser Begründung dürften auch keine Buslinien zum Lausitz Park eingerichtet werden, ganz zu schweigen von den vielen Parkplätzen, mit denen Autofahrer angelockt werden. Dabei wäre zu prüfen, ob man die Linie 4 in die Schwarzheider Straße verschwenkt und in die Lipezker Straße führt. Alternativ käme



Das Einkaufszentrum Lausitz Park im Süden von Cottbus ist am besten mit dem Auto zu erreichen. Eine kurze Verlängerung der Straßenbahn ist sicher sinnvoll.

eine Linienführung in Verlängerung einer in die Gelsenkirchener Straße zu verlegenden südlichen Linie 3 in Betracht. Eine Straßenbahnlinie in der Lipezker Straße hätte den großen Vorteil, auch die Fachhochschule Lausitz und das Technische Finanzamt zu erschließen.

c. Bau einer Strecke zum Campus der Brandenburgischen Technischen Universität, zum künftigen Standort des Steenbeck-Gymnasiums, zu den Einrichtungen der Polizei (1) sowie ggf. weiter zum künftigen Technologie- und Industriepark Cottbus (TIP) auf dem ehemaligen Militärflugplatz, wobei auch das Freizeitbad Lagune doch noch einen Anschluss an das Straßenbahnnetz erhalten könnte. Nutzer einer solchen Straßenbahnlinie wären keineswegs nur Studenten, Schüler und Kunden der Lagune, sondern auch viele Beschäftigte dieser Einrichtungen. Das Argument, die Studenten würden nicht so sehr die Tram nutzen (2), lässt sich leicht widerlegen. Viele Beispiele aus anderen Städten haben gezeigt, dass gerade Straßenbahnstrecken zu universitären Einrichtungen gut in Anspruch genommen werden. Sofern in Cottbus beispielsweise eine attraktive Verbindung zwischen Campus und Hauptbahnhof mittels Tram geschaffen wird, wäre die gute Nachfrage gewiss, zumal diese Relation mit dem Fahrrad nicht so bequem zurückzulegen ist. Zu prüfen wäre eine Linienführung der Tram durch die Lieberoser Straße und die Erich-Weinert-Straße zur Brandenburgischen Technischen Universität. Damit erhielte die Straßenbahn innerhalb des

„kompakt“ angelegten Standorts des Campus eine zentrale Lage (vgl. Abschnitt 2.).

Die jetzigen Busleistungen könnte man dann einsparen. Darüber hinaus scheint es sinnvoll, einige Parallelverkehre zwischen Bus und Straßenbahn zugunsten letzterer abzubauen. Erforderlich ist eine Neuordnung des Busnetzes, und zwar

mit der Zielsetzung, die Buslinien stärker als bisher als Zubringer zur Tram auszurichten.

Weshalb zum Beispiel fährt der Bus 12 in der Gelsenkirchener Straße nicht an die Straßenbahnlinie 3 heran, sondern endet eine Haltestelle vorher?

Die **Verknüpfung zwischen Bus und Tram** im Bestandsnetz erscheint als **grundsätzlich verbesserungsbedürftig**. Stellvertretend sei hier der weite Weg genannt, der zwischen dem Bus 16 und der Straßenbahnlinie 2 in der Berliner Straße/Ecke Waisenstraße zum Umsteigen zurückgelegt werden muss.



Der Hauptcampus der Brandenburgischen Technischen Universität ist nur mit dem Bus zu erreichen. Gerade Studenten sind ein bedeutendes Fahrgastpotential für die Straßenbahn.

Dorthin, wo (noch) keine Straßenbahn fährt, sollten die Busverbindungen verstärkt werden (z. B. zur Branitzer Siedlung). Dies kann mit Hilfe der Fahrzeuge geschehen, die nach Aufgabe von Parallelverkehren zur Tram freigesetzt wurden.

Durch Anpassungen des Busnetzes ließen sich in erheblichem Umfang Betriebskosten sparen, wobei bei solchen Maßnahmen allerdings immer darauf geachtet werden muss, dass sich für die Fahrgäste keine wesentlichen Nachteile ergeben.

Weitere zu prüfende Neubaustrecken

• Neue Trassenführung der Tram im Bereich der Vetschauer Straße

Die Strecke ist zwar gut trassiert, liegt aber leider ziemlich ungünstig am Rande des Wohngebietes. Sinnvoll wäre eine Verlegung der Strecke in die Senftenberger Straße, um in die Leipziger Straße einzumünden und den Haupteingang des **Carl-Thiem-Klinikums** Cottbus (CTK) an die Tram anzuschließen. Von dort ließen sich die Gleise wahlweise in die Welzower Straße legen und dann weiter Richtung Süden zur Thiemstraße oder entlang der Leipziger Straße durch das Wohngebiet führen.

• Verlängerung Richtung Westen nach Kolkwitz

Kolkwitz hat rund 10 000 EW, außerdem könnte eine Straßenbahnstrecke dorthin

für Einkaufs-Verkehre sinnvoll sein, insbesondere wegen des dortigen Einkaufszentrums.

- Soweit die Brandenburgische Technische Universität einen direkten Anschluss an die Tram erhält: **Weiterbau Richtung Norden bis Sielow.** Sielow weist immerhin ca. 3600 Einwohner auf, weitere Fahrgäste kämen u. a. durch den örtlichen Kaufland-Markt hinzu.
- Verschwenkung in die Gelsenkirchener Allee bzw. Erweiterung Richtung Süden bis Gallinchen

Der einzige wirklich problematische Abschnitt des Cottbuser Straßenbahnnetzes befindet sich am südlichen Ende der heutigen Linie 3 im Bereich Madlow. Dort nutzt die Straßenbahn ohne Eigentrasse eingleisig eine viel befahrene Bundesstraße. Das Fahrgastaufkommen in diesem Bereich ist eher gering. Es bieten sich zwei Lösungen an: Einerseits die Verschwenkung der Linie 3 in die Gelsenkirchener Allee Richtung Sachsendorf (siehe oben). Entfallen würde dann nur der kurze Abschnitt zwischen Priorstraße und Madlow (Endhaltestelle). Die Gelsenkirchener Allee ist für die Einrichtung einer Straßenbahnlinie allemal breit genug. Ob man die Tram weiter in die Lipezker Straße und von dort Richtung Lausitz Park verkehren lässt, müsste untersucht werden. Andererseits könnte von einer bereits freigehaltenen Trasse westlich der Madlower Hauptstraße Gebrauch gemacht werden – dann ließe sich der südlich der Ringstraße gelegene Abschnitt der Linie 3 aufgeben. In Betracht käme dann eine Verlängerung der Tram bis Gallinchen. Dieser Ort hat immerhin 2600 EW, eine Straßenbahn würde auch den Praktiker-, Penny- und Roller-Markt besser an den ÖPNV anbinden. Einige P+R-Kunden ließen sich sicher auch gewinnen. Um diese zweite Variante der südlichen Linie 3 durchführen zu können, sollte jedoch unbedingt eine begleitende Siedlungsentwicklung unternommen werden.

Generell müssten bei Neubauten bzw. Erweiterungen von Tram-Strecken die großen und bereits existierenden Parkplätze am Rande von Cottbus (z.B. an Supermärkten) einbezogen werden, um auswärtigen Tram-Kunden die **Möglichkeit des P+R** zu bieten.

Jede Erweiterung der Cottbuser Tram führt nicht nur vor Ort, sondern auch für das gesamte Netz zu einer besseren Inanspruch-



Der alte Spreewaldbahnhof neben dem Hauptbahnhof kündigt noch von der Schmalspurbahn Richtung Burg (Spreewald). In ferner Zukunft könnte man an den Wiederaufbau der Strecke und die Integration ins Straßenbahnnetz denken.

nahme. Ein solcher „Netz-Effekt“ lässt sich in vielen Städten feststellen, die in den letzten Jahren engagiert den Ausbau der Straßenbahn vorangetrieben haben, insbesondere in Frankreich.

Bei der **Netzstruktur** sollte die Zahl der nördlichen Streckenäste möglichst mit jenen im Süden der Stadt korrespondieren. Dies fördert einen effizienten Wagenumlauf.

Sicherlich lassen sich die Neubaustrecken teilweise erst längerfristig realisieren. Bei der weiteren Stadtentwicklung sollten jedoch unbedingt auch neue Straßenbahnlinien gleich durch **Trassenfreihaltungen** mit berücksichtigt werden, auch nach Brantitz, Peitz, Burg und Straupitz (ehemalige Spreewaldbahn). Möglicherweise kommt sogar eine Strecke zum künftigen „Ostsee“ in Betracht (3). Diesen Weg einer **integrierten Planung** ist mit großem Erfolg die Stadt Potsdam gegangen, wo Neubaugebiete wie z. B. das Bornstedter Feld innerhalb eines überschaubaren Zeitraums einen Anschluss an das Straßenbahnnetz erhalten haben.

Eine Anpassung der Tram an die Siedlungsentwicklung wäre bereits mit wenigen, kostengünstigen Ausbauten möglich. Davon würde nicht nur die Straßenbahn, sondern auch die Stadt Cottbus wesentlich profitieren.

4. Trickreich pro Tram

In der veröffentlichten Version des PTV-Gutachtens wird kaum darauf eingegangen, wie man bei der Cottbuser Tram noch **Kosten sparen bzw. Marketing-Ideen umsetzen** könnte, ohne das Angebot erheblich einzuschränken. Dabei ist diese Frage von erheblicher Bedeutung (1).

Der Landesverband Berlin/Brandenburg von Pro Bahn hat hierbei in der Lausitzer Rundschau auf die interessante Möglichkeit hingewiesen, **Fahrzeuge gemeinsam mit anderen Städten zu beschaffen** (2). Ein einheitlicher Straßenbahntyp für Brandenburg, Frankfurt/Oder, Schöneiche und Cottbus würde durch die Fertigung in einer größeren Serie sicherlich einen wichtigen Beitrag leisten, Kosten zu sparen. Die Industrie bietet eine große Zahl von Straßenbahntypen an, worunter sich auch Fabrikate für den „kleinen Geldbeutel“ befinden. Es bietet sich an, die Züge im Land Brandenburg zu fertigen, was einen guten Impuls für die Entwicklung der Wirtschaftskraft dieses Bundeslandes bedeuten würde.

Heutzutage kommt wohl keine Zeitung mehr gegenüber ihren Leserinnen und Lesern ohne **Tips zum Energiesparen** aus. Techniken, Elektrizität einzusparen, gibt es natürlich auch für Trambahnen schon längst (3) – in Mannheim sind solche Züge im Ein-



Die Cottbuser Straßenbahn: Steigen Sie ein!

satz und sparen rund 20% der Energie ein. Energiespeichersysteme lassen sich auch außerhalb der Fahrzeuge stationär an den Straßenbahnstrecken installieren (4), was in Hannover bereits praktiziert wird. Dass sich die restliche Elektrizität aus erneuerbaren Energien gewinnen ließe, ist ebenfalls keine Theorie mehr: Die Stadt Würzburg macht dies bei ihrer Straßenbahn bereits vor.

In gewissen Grenzen könnten die Verkehrsbetriebe die elektrische Energie für ihre Straßenbahnen sogar selbst erzeugen, zum Beispiel durch Solaranlagen auf dem Gelände von Betriebshöfen (5).

Möglicherweise lassen sich in Cottbus auch die Ampelschaltungen so regeln, dass die Tram wieder in stärkerem Maße „**grüne Welle**“ bekommt. Die Fahrgäste kämen so schneller ans Ziel, würden häufiger die Tram nutzen. Bei kluger Planung könnten sogar Fahrzeugumläufe eingespart werden, ohne Verschlechterung des Angebots.

Mit Ideen kann man auch in schrumpfenden Städten neue Kunden für Bahnen und Busse gewinnen. Die Verkehrsbetriebe Gera haben hier schon phantasievolle Lösungen entwickelt. Folgendes kann man ihrer Webseite entnehmen:

„Pressemitteilung: Riesige Resonanz auf Abwrackprämie vom GVB

2500 Stunden Stadtkarte gratis: Schon am ersten Tag 77 Neuabschlüsse – Etwa die Hälfte des Sonderkontingents bereits ausgeschöpft

Auf großes Interesse stößt die Neukundenwerbeaktion für die Stadtkarte des

Geraer Verkehrsbetriebes (GVB). In Anlehnung an den 2500 Euro Neuwagenbonus der Bundesregierung bietet der GVB seinen Stadtkartenneukunden derzeit 2500 Stunden Gratisfahrt an. Die Resonanz ist riesig: Bereits am ersten Verkaufstag entschieden sich 77 Geraer neu für die GVB-Stadtkarte; inzwischen ist das auf 250 Stück begrenzte Kontingent bereits zur Hälfte ausgeschöpft, berichtet GVB-Geschäftsführer Udo Gantzke. „Wer dieses attraktive Angebot nutzen möchte, sollte sich also beeilen“, so Gantzke weiter. Erhältlich ist das Ticket im GVB-Kundenservice in der Heinrichstraße (Außenbereich der Gera-Arcaden). (...)“ (6)

Solche Ideen wären sicher auch in Cottbus umsetzbar – doch dafür bräuchte es ein klares Bekenntnis zum Erhalt der Tram als dauerhaftes Rückgrat des öffentlichen Personen-Nahverkehrs.

Geprüft werden sollte auch, inwieweit aus der **EU Mittel für Strukturförderung** erhältlich sind. Womöglich könnte über diesen Weg auch in die Straßenbahn investiert werden.

Für die Nachfrageentwicklung und den Tourismus förderlich wäre auch ein Zusammenwirken zwischen Cottbuser Straßenbahn und der Parkeisenbahn. Wie wäre es zum Beispiel mit gemeinsamen Publikationen und einem **Kombiticket**?

Speziell als Universitätsstadt sollte Cottbus zukunftsweisenden Ideen offen sein. Im Bereich der Straßenbahnen sind in den letzten Jahren viele Innovationen ge-

schaffen worden, die sich teilweise auch in Cottbus umsetzen ließen und Wege für einen attraktiven und wirtschaftlichen modernen Straßenbahnbetrieb zeigen können.

5. Übermorgen in den Spreewald?

Seit der Wende wurde es immer wieder diskutiert: Ein Teil der bis 1970 aufgegebenen **Spreewaldbahn** könnte als Überland-Tram wieder auferstehen (1). Schließlich hatte die Spreewaldbahn dieselbe Spurweite wie die Cottbuser Tram.

Weite Teile der früheren Trasse nach Burg sind noch heute erhalten.

Dass Überland-Straßenbahnen bei Touristen stets einen hohen Anklang finden, bewiesen die Thüringerwaldbahn oder die Kirmitzschalbahn in der Sächsischen Schweiz. Sicherlich ist die Reaktivierung der Spreewaldbahn kein kurzfristig realisierbares Projekt, doch längerfristig könnte es einen wichtigen Beitrag leisten, den Tourismus in Cottbus und Umgebung zu fördern. Allerdings müsste ein solches Projekt aus Tourismus-Mitteln (auch aus der EU?) finanziert werden.

Man sieht: Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg!

Tradition und Zukunft lassen sich sinnvoll miteinander verknüpfen. Die Kombination eines modernen Straßenbahnbetriebes und einer verkehrshistorisch bedeutsamen Schmalspurbahn würde einen wichtigen Akzent setzen, den Tourismus in der Region zu fördern.



Die wohl idyllischste Stelle in der Altstadt von Cottbus: mit der Straßenbahn gut zu erreichen.

Ausgewählte Pressemeldungen

rbb: Cottbuser kämpfen für ihre Straßenbahn

Brandenburg aktuell vom 26.02.2009

Beitrag von Rico Herkner mit Video und Abstimmung:

94 Prozent der Cottbuser haben sich bei der Internet-Abstimmung von Brandenburg aktuell und Antenne Brandenburg für eine Erhaltung der Straßenbahn ausgesprochen. Ein eindeutiges Bürger-Votum gegen Überlegungen in der Stadtverordneten-Versammlung, aus Kostengründen auf Busse umzustellen.

Im Land Brandenburg gehören Straßenbahnen zum Stadtbild. Wie auch die Tram in Cottbus, die seit 1903 existiert. Nun verspricht eine im Auftrag der Stadtverwaltung Cottbus erstellte Studie jährliche Millioneneinsparungen, sollte die Stadt ihre Tram einstellen. Auch in Frankfurt (Oder) und in Brandenburg an der Havel gibt es Diskussionen über die Frage, ob die Tram noch Zukunft hat.



BUND: Straßenbahn Cottbus auf jeden Fall erhalten und weiterentwickeln

PM 4. 3. 2009, www.bund-brandenburg.de

Der Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND), Landesverband Brandenburg fordert, die Cottbuser Straßenbahn auf jeden Fall zu erhalten. Dafür sprächen ökologische und ökonomische Gründe. Eine Einstellung des Straßenbahnbetriebes träge nicht nur die Fahrgäste, sondern alle Bewohner der Stadt. Sie wäre kontraproduktiv für die Verbesserung der Luftqualität. In der Bahnhofstraße werden seit Jahren die

Grenzwerte für Feinstaub und Stickstoffdioxid (NO₂) überschritten, im Jahr 2007 lag Cottbus mit 59 Tagen über 50 µg/m³ bundesweit auf Platz 8 des Negativ-Rankings! Erlaubt wären maximal 35 Tage. Bereits in den ersten acht Wochen des Jahres 2009 wurden schon wieder 15 Überschreitungstage gezählt. Axel Kruschat, Landesgeschäftsführer des BUND Brandenburg: „Die Stilllegung des Straßenbahn sorgt aus zwei Gründen für schlechte Luft: Zum Einen werden Busse bei weitem nicht so gut akzeptiert, wie Straßenbahnen, wodurch dem Betrieb massiv Fahrgäste verloren gingen, die zum großen Teil aufs Auto umstiegen. Zum anderen fährt die Tram in der Stadt abgasfrei.“ Die Straßenbahn in Cottbus erschließt sehr gut die Großsiedlungen Sachsendorf-Madlow und Schmellwitz. Ohne Straßenbahn würden diese ihren Standortvorteil in Form einer attraktiven und direkten Schienenverbindung mit der Innenstadt verlieren. Zudem gibt es keine Untersuchung zu Netzerweiterungen und somit der Anpassung der Straßenbahn an die aktuellen Stadtstrukturen – es fehlt das Szenario „Ausbau Straßenbahn“.

Bereits mit zwei kurzen Neubaustrecken: der Anbindung des Lausitzparks im Süden und einer Strecke zur Erschließung des Universitätscampus nordwestlich der Innenstadt ließen sich viele neue Fahrgäste gewinnen. Außerdem könnte auch die Anbindung des Hauptbahnhofs noch verbessert werden. Kruschat warnt auch vor den Verschlechterungen für die Fahrgäste: „Es ist anzunehmen, dass die Busse auf normalen

Straßen im gewöhnlichen Straßenverkehr fahren sollen, während heute die Straßenbahn nahezu überall staufrei vorankommt – insbesondere die teilweise straßenunabhängige Trasse 4. Die Fahrzeiten würden dadurch länger. Außerdem wird in der Studie für die Szenarien „Nullfall“ (Erhalt der Tram) und „Bus ohne Tram“ im Jahr 2020 von einer nahezu identischen Zahl der gefahrenen Fahrplankilometer ausgegangen. Wenn aber im Szenario „Bus ohne Tram“ auf den Ersatzlinien für die Straßenbahn in einem dichteren Takt gefahren werden soll als heute, bedeutet das zwangsläufig eine Ausdünnung bei den übrigen Buslinien. Es ist also ein Konzept zur Schrumpfung des gesamten ÖPNV in Cottbus: Bus und Straßenbahn.“

DBV: Offener Brief zur Zukunft der Cottbuser Straßenbahn

DBV-Landesverband Berlin-Brandenburg, 28.02.09, www.bahnkunden.de

Sehr geehrte Damen und Herren, auf Grund der schwierigen finanziellen Lage der Stadt Cottbus hat die Stadtverwaltung ein Gutachten in Auftrag gegeben, wie auch der Nahverkehrsbereich durch weitere Einsparungen einen Teil zur Stabilisierung des Stadthaushaltes beitragen kann. Der „Verkehrsentwicklungsplan 2020“ zeigt keine Lösungen auf, sondern behandelt nur den Einstieg in den Ausstieg des Straßenbahnverkehrs. Er verdient deshalb diesen Namen nicht. Das veröffentlichte Gutachten der Beratungsfirma PTV zeigt auf, wie durch die Umstellung des Straßenbahnbetriebes auf Busbedienung nach Rückzahlung von Fördergeldern tatsächlich mehrere Millionen Euro eingespart werden könnten. Mit diesem Offenen Brief appellieren wir an Sie, durch Ihr Votum das Sterben der Cottbuser Straßenbahn zu verhindern. Lassen Sie nicht zu, dass das Rückgrat des Cottbuser Nahverkehrs kurzfristigen und angeblich vorhandenen Einsparpotentialen geopfert wird. Der durch eine Einstellung angerichtete Schaden wird um ein Vielfaches höher sein.

Wir bitten Sie folgende Punkte bei Ihrer Entscheidung zu bedenken:

1. Cottbus stellt seinen Straßenbahnbetrieb ein? Was für ein verheerendes Zeichen! Zahlreiche Kommunen in Ostdeutschland haben mit anhaltendem Bevölkerungsrückgang zu kämpfen. Dennoch wird von der Kommunal- und Landespolitik immer wieder betont, dass keine Stadt aufgegeben wird. Es soll alles versucht werden, um die Bevölkerung zu halten. Was passiert in Cottbus, wieso ist die Cottbuser Stadtverwaltung bereit, ein intaktes und attraktives Verkehrssystem aufzugeben? Wenn es heute nur aus finanziellen Erwägungen die Straßenbahn ist, dann ist es morgen das Staatstheater! Die komplette Einstellung des Straßenbahnverkehrs wäre ein falsches Signal für die Cottbuser und für die gesamte Öffentlichkeit, welche Mittel die Stadtpolitik ergreift, um auf den Bevölkerungsverlust zu reagieren.
2. Das Gutachten ist einseitig. Naheliegende Varianten wurden offenbar nicht untersucht. Denkbar wären unserer Meinung die Umstellung auf Busbetrieb des Astes nach Schmellwitz Anger und eine neue Erschließung der Brandenburgischen Technischen Universität durch die Straßenbahn.
3. Die Annahmen im Gutachten stimmen nicht mit offiziellen Prognosen überein. Das PTV-Gutachten geht von 87.300 Einwohnern im Jahre 2020 aus. Die Brandenburger Landesregierung hingegen nennt als Prognose für 2020 89.620 Einwohner

(Quelle: Landesamt für Bauen und Verkehr, Dezernat Raumbewertung: „Bevölkerungsvorausschätzung 2007 bis 2030 für die Ämter und amtsfreien Gemeinden des Landes Brandenburg“, Anlage 3, Blatt 1). Immerhin über 2.300 Einwohner Differenz.

Wir bitten Sie, diese Argumente in Ihrer Entscheidungsfindung zu berücksichtigen. Ein leichtfertiges Aufgeben der Straßenbahn löst kein Problem. Im Gegenteil. Es wird ein verheerendes Zeichen gesetzt, dass Politik doch Städte und deren Bevölkerung aufgibt.



Auch der weitere Bevölkerungsrückgang lässt sich nicht eindeutig nachvollziehen. Es wäre gut, wenn sich der Abriss von Wohnbebauung auch am vorhandenen und leistungsfähigen Netz öffentlicher Nahverkehrsmittel orientieren würde. Im Vergleich des Istzustandes mit dem Szenario „Bus ohne Tram“ sollen im Ergebnis 26 Bahnen durch nur 19 Busse ersetzt werden. Wie der Gutachter zu dieser Differenz kommt, bleibt im Dunkeln. Nähere Angaben zu allen anderen untersuchten 11 Varianten wurden nicht veröffentlicht. Wie sehen diese aus? Das veröffentlichte Gutachten enthält lediglich das Ausstiegsszenario.

4. Straßenbahnverkehr ist Umweltschutz
Wie sollen Feinstaub- und CO₂-Emissionen aus der Cottbusser Innenstadt zurückgedrängt werden, wenn statt der umweltfreundlichen Straßenbahn nun Dieselbusse fahren?
5. Die Einstellung des Straßenbahnverkehrs löst keines der Probleme! Im „Nullszenario“ – also der kompletten Einstellung des Straßenbahnverkehrs – sind fast 38 Millionen Euro Fördermittel zurückzahlen. Woher soll Cottbus dieses Geld nehmen? Der Hinweis auf mögliche Verhandlungen mit dem Land und dem Ziel, diese Rückzahlungen abzuwenden, sind unverantwortlich und unrealistisch. Die Übernahme des Straßenbahnverkehrs durch den Stadtbus verursacht Kosten, die im Gutachten nirgendwo auftauchen. Beispielsweise müssen die Straßenabschnitte, auf denen dann die Stadtbusse fahren, häufiger erneuert werden. Auch die Kosten für den Rückbau der Gleisanlagen und den Umbau der Werkstatt verursachen Kosten von 36,04 Millionen Euro. Woher soll das Geld kommen?

Solange nicht geklärt ist, woher das Geld für den Rückbau und die Rückzahlung der Fördermittel kommt, halten wir eine Stilllegung außerdem für unverantwortlich gegenüber den Steuerzahlern

(Pressemeldung Deutscher Bahnkunden-Verband Landesverband Berlin-Brandenburg, 28.02.09).

DBV: Straßenbahn nicht abschaffen, sondern erhalten und ausbauen

DBV-Landesverband Berlin-Brandenburg, 19.03.09, www.bahnkunden.de

In den letzten Tagen haben sich öffentlich zahlreiche Cottbusser Bürger zu den Vorschlägen der Stadtverwaltung zu Wort gemeldet, die die Straßenbahn abschaffen will.

Der Bahnkunden-Verband nimmt erfreut zur Kenntnis, dass Oberbürgermeister Frank Szymanski (SPD), offenbar mit seinen verkehrspolitischen Kahlshlagszenarien auf dem Rückzug ist. Wie anders ist es zu erklären, dass er nunmehr öffentlich erklärt, dass die Debatte um die Zukunft der Straßenbahn ergebnisoffen geführt werden soll! Hierzu aber ist es notwendig, dass das komplette Gutachten veröffentlicht wird. Der Öffentlichkeit zugänglich sind nach wie vor nur kleinere Auszüge aus der Untersuchung.

In einem Brief an den Bahnkunden-Verband vom 6. März 2009 erklärt Frank Szymanski: „Es wird mit Sicherheit keine Entscheidung geben, die sich gegen die Entwick-

lung unserer Stadt richtet.“ Die Einstellung des Straßenbahnbetriebes in Cottbus wäre aber gerade eine solche Fehlentscheidung, die die weitere Entwicklung der Stadt Cottbus erschweren und behindern würde.

Der Bahnkunden-Verband erwartet, dass die gesamte Untersuchung veröffentlicht wird und, sofern dort nicht schon vorhanden, explizit auch untersucht wird, wie durch kleinere Streckenverlängerungen – zum Beispiel zur Universität – auch mehr Fahrgäste gewonnen werden können

(Pressemeldung Deutscher Bahnkunden-Verband Landesverband Berlin-Brandenburg e. V., 19.03.09).

VCD: Die Straßenbahn gehört zu Cottbus wie der Spremberger Turm

Erklärung des Verkehrsclubs Deutschland VCD zur Cottbusser Straßenbahn

Potsdam, 27.2.09: Den Erhalt der Cottbusser Straßenbahn fordert der Landesverband Brandenburg des Verkehrsclubs Deutschland VCD. Die Straßenbahn ist im Bewusstsein der Bürger seit Jahrzehnten fest verankert, eine Einwohnerbefragung dürfte ein klares Votum für die Straßenbahn erbringen. Die Attraktivität für die Touristen kommt hinzu. Dagegen steht der deutliche Ansehensverlust der Stadt bei einer Abschaffung.

Die großen Investitionen in das heute in gutem Zustand befindliche Schienennetz und die Bestrebungen zur Stilllegung lassen Planlosigkeit erkennen.

Dabei benötigen Schienenfahrzeuge im Vergleich zu Bussen wegen des geringeren Rollwiderstandes weniger Antriebsenergie, die sich für die Straßenbahn zum großen Teil aus der Nutzung alternativer Energiequellen erbringen ließe. Hinzu kommt die große Laufruhe der Straßenbahnzüge, die auch mit ihrer Niederflertechnik für ältere Bürger und Behinderte sehr attraktiv sind. Die gute Idee aus dem Mittenwalder Gerätebau, die älteren Gelenkwagen mit einem Niederfler-Mittelteil auszustatten und die Ausführung für Cottbus könnte ein Vorbild für Straßenbahnen in Osteuropa sein.

(Christoph Rudel, Geschäftsführer VCD Brandenburg)



Quellen und Links

Allgemeiner Teil / Einleitung

(1) Pressemeldung DBV-Landesverband Berlin-Brandenburg, 28.02.09:

www.bahnkunden.de -> Presse

Textfassung ist im Anhang dieser Arbeit abgedruckt

(2) Lausitzer Rundschau vom 19.02.2009:

„Cottbusverkehr-Chef: ‚Fakten sprechen gegen die Straßenbahn“

www.lr-online.de/regionen/Cottbus-Cottbus-Tram-Verkehr-Thomsch-Strassenbahn;art1049,2408480

Lausitzer Rundschau vom 21.02.2009:

„Grüne Liga hält Tram-Aus für vertretbar“

www.lr-online.de/regionen/Cottbus-Gruene-Liga-Cottbuser-Strassenbahn-Cottbus-Strassenbahn-Tram;art1049,2411521

(3) de.wikipedia.org/wiki/Saarbahn

www.saarbahn.de/de/start

Zeit Online : „Die Tram kommt“

www.zeit.de/2007/06/Die_Tram_kommt?page=1

(4) extension-reseau.ratp.fr/t1montreuil/index.html

(5) Fernsehsendung KLARTEXT des RBB vom 25.03.2009:

Umstritten – Zukunft der Cottbuser Straßenbahn

www.rbb-online.de/klartext/

(6) Lausitzer Rundschau vom 05.03.2009:

„Pro Bahn: Tram-Gutachten hat gravierende Mängel“

www.lr-online.de/regionen/Cottbus-Cottbus-Tram-Strassenbahn-Cottbusverkehr-Stillegung-Debatte-Tod;art1049,2429291

Lausitzer Rundschau vom 10.03.2009:

„Pro Bahn erneuert Kritik der Bürgerverdummung“

<http://www.lr-online.de/regionen/Cottbus-Pro-Bahn-Buergerverdummung-Cottbus-Tram-Strassenbahn;art1049,2435596.2>

(7) Lausitzer Rundschau vom 12.03.2009:

„Cottbusverkehr-Chef: Zukunft der Tram ist offen“

www.lr-online.de/regionen/Cottbus-Cottbus-Tram-Strassenbahn-Cottbusverkehr-Stillegung;art1049,2438727

(8) Brandenburg aktuell vom 26.02.2009:

Cottbuser kämpfen für ihre Straßenbahn

www.rbb-online.de/_/brandenburgaktuell/beitrag_jsp/key=rbb_beitrag_mini_8629844.html

Textfassung ist im Anhang dieser Arbeit abgedruckt

(9) drehzscheibe-online.ist-im-web.de/forum/read.php?5,4175380,page=1

(10) Lausitzer Rundschau vom 02.04.2009:

„Cottbuser Tram-Happy-End mit Spazierfahrt“

www.lr-online.de/regionen/Cottbus-Cottbus-Strassenbahn-Tram-Verkehr;art1049,2469021,4

Lausitzer Rundschau vom 31.03.2009:

„Proteststurm stoppt Pläne für Tram-Aus in Cottbus“

www.lr-online.de/regionen/Cottbus-Protest-Cottbus-Strassenbahn-Tram-Streit-Stillegung;art1049,2465959

(11) Lausitzer Rundschau vom 02.03.2009:

„Die Cottbuser Tram ist Teil ihres Lebens“

www.lr-online.de/regionen/Cottbus-Cottbus-Strassenbahn-Diskussion-Tram-Cottbusverkehr;art1049,2424671,4

(12) Lausitzer Rundschau vom 31.03.2009:

„Cottbuser Straßenbahn ist gerettet“

www.lr-online.de/regionen/Cottbus-Cottbus-Tram-Strassenbahn-Cottbusverkehr-Stillegung;art1049,2466231

(13) Lausitzer Rundschau vom 02.04.2009:

„Cottbuser suchen das ideale Verkehrskonzept“

www.lr-online.de/regionen/Cottbus-Cottbus-Verkehrskonzept-Strassenbahn-Tram;art1049,2469031,1

(14) Lausitzer Rundschau vom 01.04.2009:

„Hintergrund: Starke Cottbuser Tram-Linien bleiben“

www.lr-online.de/regionen/Cottbus-Cottbus-Strassenbahn-Bus-Tram-Neu-Schmellwitz-Madlow-Hauptbahnhof;art1049,2467519,1

(15) Lausitzer Rundschau vom 02.04.2009:

„Cottbus setzt auf einen Mix aus Bus und Bahn“

www.lr-online.de/regionen/Luebben;art1058,2469006,2

(16) Lausitzer Rundschau vom 02.04.2009:

„Neue Debatte über Strom-Busse für die Stadt Cottbus“

www.lr-online.de/regionen/Cottbus-Strom-Busse-Verkehr-Cottbus;art1049,2469039

(17) Groneck, Christoph, Neue Straßenbahnen in Frankreich, 2003,

Freiburg (Breisgau), S. 25, 64 ff

Fehler und Schwächen des PTV-Gutachtens

1. Schrumpfung = Niedergang?

(1) de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Population_Statistics_Cottbus.png&filetimestamp=20050120070623

(2) www.cottbus.de/gaeste/wissenswertes/kirchen/schlosskirche,40000227.html

2. Stadtentwicklung nach dem Prinzip Sisyphus?

(1) Lausitzer Rundschau vom 22.03.2009:

„Die Cottbuser Lagune geht baden“

www.lr-online.de/serien/Cottbuser-Lagune;art87045,2429975

(2) (5) Lausitzer Rundschau vom 06.03.2009:

„Naturschützer fordern Tram-Ausbau in Cottbus“

www.lr-online.de/regionen/Cottbus-Cottbus-Tram-Strassenbahn-Cottbusverkehr-Stillegung-Debatte-Tod;art1049,2430741,4

(3) Lausitzer Rundschau vom 12.03.2009:

„Cottbusverkehr-Chef: Zukunft der Tram ist offen“

www.lr-online.de/regionen/Cottbus-Cottbus-Tram-Strassenbahn-Cottbusverkehr-Stillegung;art1049,2438727

(4) Luftreinhalte- und Aktionsplan für die Stadt Cottbus

www.mluv.brandenburg.de/cms/media.php/2328/lrpcottb.pdf

3. Luftreinhaltung – ja, aber bitte nicht in Cottbus!?

(1) BUND: Straßenbahn Cottbus auf jeden Fall erhalten und weiterentwickeln

PM 4. 3. 2009

www.bund-brandenburg.de

Textfassung ist im Anhang dieser Arbeit abgedruckt

(2) Luftreinhalte- und Aktionsplan für die Stadt Cottbus, Seite 52, 53

www.mluv.brandenburg.de/cms/media.php/2328/lrpcottb.pdf

(3) Lausitzer Rundschau vom 25.03.2009: „Cottbuser Tram ist zukunftsfähig“

www.lr-online.de/regionen/Cottbus-Cottbus-Tram-Strassenbahn-Stilllegung;art1049,2457045

Lausitzer Rundschau vom 06.03.2009:
„Naturschützer fordern Tram-Ausbau in Cottbus“
www.lr-online.de/regionen/Cottbus-Cottbus-Tram-Strassenbahn-Cottbusverkehr-Stillegung-Debatte-Tod;art1049,2430741,4

(4) Luftreinhalte- und Aktionsplan für die Stadt Cottbus, Seite 48
www.mluv.brandenburg.de/cms/media.php/2328/lrpicottb.pdf

(5) Fernsehsendung KLARTEXT des RBB vom 25.03.2009
Umstritten – Zukunft der Cottbuser Straßenbahn
<http://www.rbb-online.de/klartext/>

4. Wenn der Tank einmal leer ist ...

(1) Lausitzer Rundschau vom 26.02.2009:
„Pro Bahn macht gegen Tram-Aus-Pläne in Cottbus mobil“
www.lr-online.de/regionen/Cottbus-Cottbus-Tram-Strassenbahn-Cottbusverkehr-Stillegung;art1049,2418993,3

5. 2007 = 2020?

(1) drehscheibe-online.ist-im-web.de/forum/read.php?5,4175380,page=1

6. Soll der Bus auf Schienen fahren?

(1) Lausitzer Rundschau vom 06.03.2009:
„Naturschützer fordern Tram-Ausbau in Cottbus“
www.lr-online.de/regionen/Cottbus-Cottbus-Tram-Strassenbahn-Cottbusverkehr-Stillegung-Debatte-Tod;art1049,2430741,4

(2) Lausitzer Rundschau vom 27.02.2009:
„Verdi gegen Stilllegung der Cottbuser Tram“
www.lr-online.de/regionen/Cottbus;art1049,2420876,4

7. Bessere Busfahrpläne – wirklich?

(1) Lausitzer Rundschau vom 06.03.2009:
„Naturschützer fordern Tram-Ausbau in Cottbus“
www.lr-online.de/regionen/Cottbus-Cottbus-Tram-Strassenbahn-Cottbusverkehr-Stillegung-Debatte-Tod;art1049,2430741,4

(2) Lausitzer Rundschau vom 03.03.2009:
„Bahnkundenverband hält Tram-Stillegung für verheerendes Signal“
www.lr-online.de/regionen/Cottbus-Tram-Strassenbahn-Stillegung-Cottbus;art1049,2426125,2

(3) Lausitzer Rundschau vom 10.03.2009:
„Pro Bahn erneuert Kritik der Bürgerverdummung“
<http://www.lr-online.de/regionen/Cottbus-Pro-Bahn-Buergerverdummung-Cottbus-TramStrassenbahn;art1049,2435596,2>

Lausitzer Rundschau vom 06.03.2009:
„Naturschützer fordern Tram-Ausbau in Cottbus“
www.lr-online.de/regionen/Cottbus-Cottbus-Tram-Strassenbahn-Cottbusverkehr-Stillegung-Debatte-Tod;art1049,2430741,4

8. Wo das Sparen weh tut ...

(1) Lausitzer Rundschau vom 25.03.2009:
„Cottbuser Tram ist zukunftsfähig“
www.lr-online.de/regionen/Cottbus-Cottbus-Tram-Strassenbahn-Stillegung;art1049,2457045

9. Keine Tram, keine zusätzlichen Busse, weniger Einwohner = mehr Fahrgäste?

(1) <http://www.bahnkunden.de/ws/Weichensteller%202009%2002.pdf>

(2) Lausitzer Rundschau vom 25.03.2009:
„Cottbuser Tram ist zukunftsfähig“
www.lr-online.de/regionen/Cottbus-Cottbus-Tram-Strassenbahn-Stillegung;art1049,2457045

(3) Lausitzer Rundschau vom 02.04.2009:
„Neue Debatte über Strom-Busse für die Stadt Cottbus“
www.lr-online.de/regionen/Cottbus-Strom-Busse-Verkehr-Cottbus;art1049,2469039

10. Fördermittel im Brandenburger Bermuda-Dreieck ?

(1) Lausitzer Rundschau vom 03.03.2009:
„Bahnkundenverband hält Tram-Stillegung für verheerendes Signal“
www.lr-online.de/regionen/Cottbus-Tram-Strassenbahn-Stillegung-Cottbus;art1049,2426125,2

Lausitzer Rundschau vom 27.02.2009:
„Verdi gegen Stilllegung der Cottbuser Tram“
www.lr-online.de/regionen/Cottbus;art1049,2420876,4

(2) Lausitzer Rundschau vom 26.02.2009:
„Pro Bahn macht gegen Tram-Aus-Pläne in Cottbus mobil“
www.lr-online.de/regionen/Cottbus-Cottbus-Tram-Strassenbahn-Cottbusverkehr-Stillegung;art1049,2418993,3

Lausitzer Rundschau vom 10.03.2009:
„Pro Bahn erneuert Kritik der Bürgerverdummung“
www.lr-online.de/regionen/Cottbus-Pro-Bahn-Buergerverdummung-Cottbus-TramStrassenbahn;art1049,2435596,2

11. Preiswerter Bus?

(1) Lausitzer Rundschau vom 05.03.2009: „Pro Bahn: Tram-Gutachten hat gravierende Mängel“
www.lr-online.de/regionen/Cottbus-Cottbus-Tram-Strassenbahn-Cottbusverkehr-Stillegung-Debatte-Tod;art1049,2429291

(2) Fernsehsendung KLARTEXT des RBB vom 25.03.2009
Umstritten – Zukunft der Cottbuser Straßenbahn
www.rbb-online.de/klartext/

(3) Lausitzer Rundschau vom 10.03.2009:
„Senioren- und Behindertenbeiräte für Erhalt der Cottbuser Straßenbahn“
www.lr-online.de/regionen/Cottbus-Cottbus-Tram-Strassenbahn-Cottbusverkehr-Stillegung;art1049,2435612

(4) Fernsehsendung KLARTEXT des RBB vom 25.03.2009
Umstritten – Zukunft der Cottbuser Straßenbahn
www.rbb-online.de/klartext/

(5) Lausitzer Rundschau vom 12.03.2009:
„Cottbusverkehr-Chef: Zukunft der Tram ist offen“

www.lr-online.de/regionen/Cottbus-Cottbus-Tram-Strassenbahn-Cottbusverkehr-Stillegung;art1049,2438727

(6) Lausitzer Rundschau vom 03.03.2009:
„Bahnkundenverband hält Tram-Stillegung für verheerendes Signal“
www.lr-online.de/regionen/Cottbus-Tram-Strassenbahn-Stillegung-Cottbus;art1049,2426125,2

(7) Lausitzer Rundschau vom 25.03.2009:
„Cottbuser Tram ist zukunftsfähig“
www.lr-online.de/regionen/Cottbus-Cottbus-Tram-Strassenbahn-Stillegung;art1049,2457045

(8) Lausitzer Rundschau vom 27.02.2009:
„Verdi gegen Stilllegung der Cottbuser Tram“
www.lr-online.de/regionen/Cottbus;art1049,2420876,4

12. Suggestionen gegen die Tram

(1) Reimann, Wolfgang R., Schuld, Reinhard:
Anhaltspunkte. Eine Reise mit der Straßenbahn durch das Berlin der 60er Jahre, 2006, Berlin, u. a. S. 73, 106, 213

Wie man die Cottbuser Tram entwickeln kann

1. Cottbus – Zukunft geschieht nicht, sie wird gemacht

(1) Landesamt für Bauen und Verkehr, Dezernat Raumbearbeitung:
„Bevölkerungsvorausschätzung 2007 bis 2030 für die Ämter und amtsfreien Gemeinden des Landes Brandenburg“, Anlage 3, Blatt 1

Lausitzer Rundschau vom 03.03.2009:
„Bahnkundenverband hält Tram-Stilllegung für verheerendes Signal“
www.lr-online.de/regionen/Cottbus-Tram-Strassenbahn-Stillegung-Cottbus;art1049,2426125,2

(2) Blickpunkt Straßenbahn, Berichte aus dem Nahverkehr, Nr. 02/2009: Cottbus, S. 27

(3) Zeit Online : „Die Tram kommt“
www.zeit.de/2007/06/Die_Tram_kommt?page=1

2. Die Tram Cottbus ist gut, aber ...

(1) Lausitzer Rundschau vom 27.03.2009:
„Sechs-Punkte-Plan für Cottbuser Straßenbahn“
www.lr-online.de/regionen/Cottbus-Cottbus-Strassenbahn-Diskussion-Abschaffung;art1049,2460410

(2) Zeit Online : „Die Tram kommt“
www.zeit.de/2007/06/Die_Tram_kommt?page=1

(3) Bilder von der Tram Cottbus:
www.tram-und-bahnplanet.de/Forum/viewtopic.php?f=141&t=258

(4) Lausitzer Rundschau vom 25.03.2009:
„Cottbuser Tram ist zukunftsfähig“
www.lr-online.de/regionen/Cottbus-Cottbus-Tram-Strassenbahn-Stilllegung;art1049,2457045

3. Neue Linien, neue Fahrgäste

(1) Lausitzer Rundschau vom 27.03.2009:
„Sechs-Punkte-Plan für Cottbuser Straßenbahn“
www.lr-online.de/regionen/Cottbus-Cottbus-Strassenbahn-Diskussion-Abschaffung;art1049,2460410

(2) Lausitzer Rundschau vom 09.03.2009:
„Cottbuser Studenten kommen ohne Tram aus“
www.lr-online.de/regionen/Cottbus-Tram-Strassenbahn-Stillegung-Cottbus-Studenten-BTU;art1049,2434310

(3) http://www.cottbus.de/buerger/rathaus/gb_IV/stadtentwicklung/

4. Trickreich pro Tram

(1) Lausitzer Rundschau vom 26.02.2009:
„Pro Bahn macht gegen Tram-Aus-Pläne in Cottbus mobil“
www.lr-online.de/regionen/Cottbus-Cottbus-Tram-Strassenbahn-Cottbusverkehr-Stilllegung;art1049,2418993,3

(2) (3) Lausitzer Rundschau vom 25.03.2009:
„Cottbuser Tram ist zukunftsfähig“
www.lr-online.de/regionen/Cottbus-Cottbus-Tram-Strassenbahn-Stilllegung;art1049,2457045

(4) Zeit Online : „Die Tram kommt“
www.zeit.de/2007/06/Die_Tram_kommt?page=1

(5) Lausitzer Rundschau vom 03.03.2009:
„Cottbuser Tram fährt mit Strom aus Nürnberg“
www.lr-online.de/regionen/Cottbus-Tram-Strassenbahn-Stillegung-Cottbus;art1049,2426132,3

(6) www.gvbgera.de/aktuelles/aktuelles2009/04_03_09.php

5. Übermorgen in den Spreewald?

(1) de.wikipedia.org/wiki/Spreewaldbahn#Aktuelle_Entwicklungen



Bedrohte Schönheit

Über 17.000 km Alleen in Ostdeutschland müssen geschützt werden – vor Kettensägen, Fehlplanungen und unsachgemäßen Schnittmaßnahmen. Diese Alleen sind nicht nur eine Wohltat fürs Auge, sondern auch wichtige Biofilter, **Sauerstoff-Produzenten und Lebensraum für viele Tiere.**

Mit einer Alleenpatenschaft helfen Sie uns, den Bestand der Alleebäume zu retten. Wie das geht, erfahren Sie unter: **www.bund.net/alleen**

Oder bestellen Sie die kostenlose Broschüre „Alleen“:
www.bund.net



Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.

Am Köllnischen Park 1
10179 Berlin
Fax 030 275 86-440
info@bund.net

Besuchen Sie uns

... im Fahrgastzentrum Berlin, im S-Bahnhof Lichtenberg!

Das Fahrgastzentrum ist eine gemeinsame Einrichtung des Berliner Fahrgastverbands IGEB, des deutschen Bahnkunden-Verbands DBV (LV Berlin-Brandenburg) sowie des GVE-Verlages und des Berliner S-Bahn-Museums.

Gerne informieren wir Sie über Aktivitäten der Verbände sowie Ihre Möglichkeiten zur Mitarbeit und Unterstützung.

Bei IGEB und DBV erhalten Sie aktuelle verkehrspolitische Informationen für Fahrgäste. Die GVE-Verlagsbuchhandlung hält aktuelle verkehrspolitische und -historische Literatur sowie antiquarische Ware bereit, außerdem die aktuellen und älteren Ausgaben der Zeitschrift SIGNAL.

... kommen Sie zu den Treffen der Arbeitsgruppen des Berliner Fahrgastverbands IGEB. Gäste sind herzlich willkommen!

dienstags ab 19 Uhr
(jeder 2. und 4. Di im Monat)
Abteilung **Stadtverkehr**
(Straßenbahn, Bus, U-Bahn, Fähre)

mittwochs ab 17 Uhr
Abteilung **Fernverkehr**
(Personenfern- und Güterverkehr)
(2. und 4. Mi im Monat beim DBV, Kurfürstendamm 11. Andere Mi in Lichtenberg)

freitags ab 19 Uhr
Abteilung **S-Bahn und Regionalverkehr**



... Öffnungszeiten
Montag bis Freitag 13 bis 19 Uhr

Fahrgastzentrum Berlin
S-Bf Lichtenberg, 10317 Berlin
Empfangsgebäude (Untergeschoss)

Telefon (030) 78 70 55-11 Fax -10
igeb.org bahnkunden.de
gve-verlag.de s-bahn-museum.de

Der Verkehrsclub mit Klimaschutzfaktor

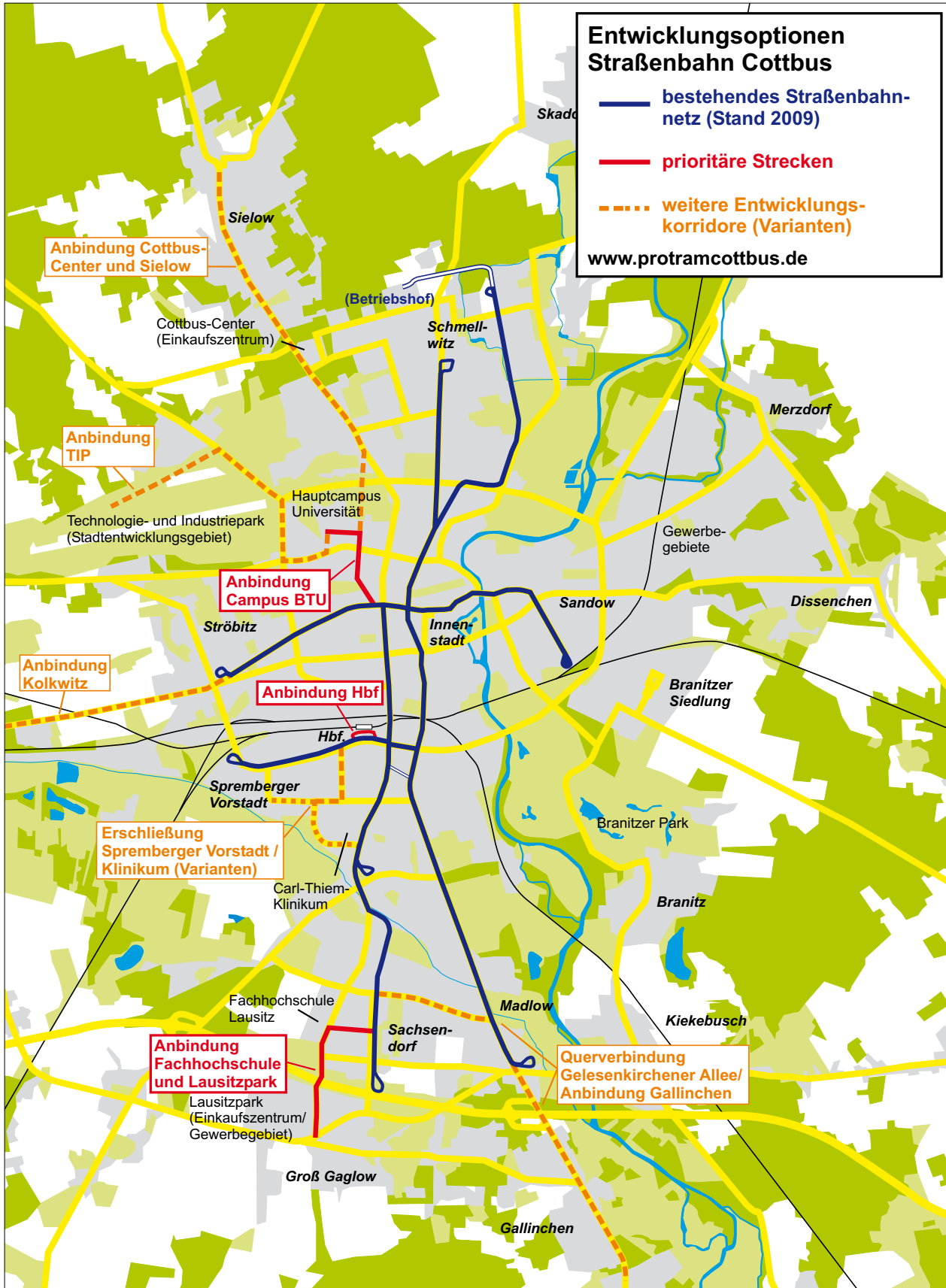


Das Gesicht der Erde bestimmen Sie.

Es kommt nicht nur darauf an, womit Sie fahren. Sondern auch, welchen Verkehrsclub Sie unterstützen.

VCD e.V.
030/280351-0
www.vcd.org





Eine gemeinsame Initiative von



und Dieter Schuster, Cottbus