

## Verkehrswende CB

Überall ist die Rede von Klimawandel und Verkehrswende – doch viel zu selten folgen Taten. So nach unserer Meinung (ProTramCottbus – PTC, Mitglied im VCD) leider auch in Cottbus.

Und wenn sich doch etwas tut, dann meist nur auf äußeren Druck.

### Straßenbahn

- Februar 2009: Pläne der Stadtverwaltung zur kompletten Ersatz des Straßenbahnbetriebs durch Busbetrieb in 4 Stufen werden bekannt.
- Über Jahre hinweg protestieren Einwohner, Fahrgastverbände - **hier insbesondere PTC, gegründet im April 2009** – und Beiräte. Die Proteste führten dazu, dass die Politik zurück ruderte: In mehreren Stufen werden zuvor von Stilllegung bedrohte Äste wieder aufgenommen: Madlow 2009/05, zuletzt der Ast zur Jessener Straße 2012/09 . Bedroht ist weiterhin der Ast nach Schm.-Anger, doch auch hier forderte die SPD 2018 die Tram
- Unser auch ausliegender Flyer „ProTramCottbus 2009-13“ stellt die Geschichte detaillierter dar.

### Radverkehr

- In den Jahren zwischen 2007 und 2018 wurden in Cottbus nur zwei reine Radwege in einer Gesamtlänge von 2,2 km gebaut. Damit verfehlt die Stadt die Festlegungen ihres Dokuments „InVEPI 2020“ um Längen!
- Für den Bau von Parkplätzen und die Sanierung von Straßen ist bei allen Sparzwängen Geld vorhanden. Doch wenn es um Rad-Infrastruktur geht, ist kein Geld oder kein Betreiber (Parkhaus am Bahnhof) da.  
**Feststellung: Cottbus ist immer noch eine Autostadt.**
- Folgen:  
Der Radverkehrsanteil sollte laut „InVEPI 2020“ auf 26% steigen.  
Erreicht wurden 23% (SrV 2008) und 20% (SrV 2013) – **eine Verringerung um 13%!**  
Innerhalb und auf dem Stadtring ereigneten sich 2017 leider 71 Unfälle mit Fahrradbeteiligung, davon acht mit Schwerverletzten und zwei mit tödlichem Ausgang.

### Sonstiger ÖPNV

- Laut RBB hat Cottbus den langsamsten Nahverkehr in ganz Deutschland.
- Diese Feststellung kann täglich beobachtet werden, denn höchstens zufällig haben Bahnen an Kreuzungen freie Fahrt: Die Vorrangschaltung kann laut Stadtverwaltung wegen unterschiedlicher Versionen in Bahnen und Ampelkreuzungs-Equipment nicht aktiviert werden.  
Das ist unklar: Wir stellen stets fest, dass bei Fahrzeug-Annäherung an Kreuzungen die Ampeln reagieren.
- Darunter leidet die Attraktivität des ÖPNV, und so fahren viele Bürger lieber mit dem PKW, zumal billige Parkplätze und kostenfreie Stellflächen auch im Zentrum vorhanden sind. Der aktuelle Beteiligungsentwurf zum Nahverkehrsplan 2023 fordert eine stärkere Bevorrechtigung für den ÖPNV und stellt für Cottbus einen höheren Motorisierungsgrad als in den meisten Vergleichsstädten fest.

### **Anbindung an den überregionalen Verkehr**

- In der Vergangenheit setzte die Stadt eher auf die Straße als auf die Schiene. Das kam beispielsweise bei der Planung des Anschlusses für den „Technologie- und Industriepark“ (TIP). Die Stadt plante einen Autobahnanschluss, der über Fernverkehrsstraßen und Eisenbahnlinien führte, obwohl die Berliner Bahn in einer Entfernung von ca. 1,5 km am TIP vorbei führt und nur eine untergeordnete Straße hätte gequert werden müssen. Zudem kann man von Cottbus aus mit der Bahn in sechs Richtungen fahren, auf der Autobahn nur in zwei.
- Wir erwarten, dass bei der Planung der Infrastruktur im Rahmen des Strukturwandels die Schiene Vorrang hat und die Stadt Cottbus wieder zu dem Eisenbahnknotenpunkt wird, die sie vor rund 100 Jahren schon einmal war, siehe dazu auch unsere Dokumentation „Bahnknoten Cottbus“