

ProTramCottbus 2009-2013

Februar 2009: Komplette Umstellung auf Busbetrieb

Pläne der Stadtverwaltung zur kompletten Einstellung des Straßenbahnbetriebs werden bekannt. Zeitschrift „Stadtverkehr“ Nr.4/2009:

„Vom Gutachter und der Stadtverwaltung wird Szenario 4, d.h. die schrittweise Stilllegung der Straßenbahn und komplette Umstellung auf Busbetrieb, favorisiert. Die Umsetzung wird bereits in vier Stufen empfohlen:

S 1: Einstellung der Strecken Schmellwitz Anger–Bonnaskenplatz (1,9 km) und Sportzentrum–Madlow (2,4 km).....

.....Somit könnte mittelfristig das mit 23 km zweitgrößte Straßenbahnnetz Brandenburgs stillgelegt sein, in das seit 1990 für Ausbau und Modernisierung 97 Mio EUR investiert wurden.“

März/April 2009: „Drei starke Linien“ (ohne Schm.Anger, Jessener Str. und Madlow)

- Massive Proteste von Cottbuser Einwohnern
- Günter Weigel sammelt mehr als 10.000 Unterschriften gegen die Stilllegungspläne
- ProBahn protestiert mehrfach
- Senioren- und Behindertenbeirat erklären sich für die Tram
- **ProTramCottbus (PTC) wird gegründet unter aktiver Beteiligung der Fahrgastverbände VCD, DBV, IGEB**
- LR vom 1.4.2009: „Auf den nachfrageschwachen Strecken könnte die Straßenbahn durch den Bus ersetzt werden. Dazu gehören laut Stadtverwaltung die Verbindungen nach
 - Schmellwitz Anger (956 Fahrgäste pro Tag),
 - Jessener Straße (865) und
 - Madlow (1572).“
- 21.04.2009: Bürgerforum im „Brauhaus“: Das komplette Gutachten der Fa. PTV wird übergeben. Bis zu diesem Zeitpunkt war nur die Gutachten-Variante „Total-Umstellung“ bekannt. Zwei Varianten werden im kompletten Gutachten als „Vorzugs-Varianten“ benannt: Jeweils Anschluss Lausitzpark durch die Tram.

Mai 2009: Das 3. Konzept innerhalb von 4 Monaten: Mit Madlow



- PTC übergibt diese 24-seitige Broschüre, die die Streckenstilllegungen kritisiert und einen sinnvollen Ausbau anregt, allen Stadtverordneten
- LR vom 07.05.2009: „Drei Linien sollen nach dieser Variante künftig durch die Stadt Cottbus fahren:
 - Linie A:** Neu Schmellwitz-Stadtpromenade-Stadtring-Hauptbahnhof-Sachsendorf
 - Linie B:** Sandow-Bahnhofstraße-Hauptbahnhof-Stadtring-Madlow
 - Linie C:** Ströbitz-Stadtpromenade-Stadtring-Hauptbahnhof.“
- Die Abschnitte nach Jessener Str. und Schm.Anger sollen danach weiter stillgelegt werden!

Juni 2009: Beschlussfassung

24.06.2009: Cottbuser Bürger protestieren:



Doch das Stadtparlament beschließt die „Drei starken Linien“ (3.Konzept) mit der Mehrheit der Stimmen des rot-rot-grünen Blockes gegen die Stimmen von CDU/FDP/AUB/Frauenliste.

Juli 2009: Bürgerbegehren

Ein „kassatorisches“ Bürgerbegehren war nicht möglich.

Deshalb forderte PTC die Bürger der Stadt auf, im Rahmen eines „initiiierenden“ Bürgerbegehrens einer Untersuchung neuer Straßenbahntrassen zuzustimmen.



15.07.2009: Pressekonferenz zum Start des Bürgerbegehrens

1. Anbindung Fachhochschule, Behördenzentrum Sachsendorf und Lausitzpark,
2. Anbindung Campus Brandenburgische Technische Universität einschließlich der benachbarten Einrichtungen und Wohngebiete,
3. Anbindung des Hauptbahnhofs, Erschließung der Spremberger Vorstadt und des Carl-Thiem-Klinikums

Juli 2009 – Januar 2010: Unterschriftensammlung und Entscheid der Stadtverwaltung



Nun wurde fleißig gesammelt:

- In Apotheken,
- in Geschäften,
- in der Tram
- auf der Messe (unser Foto).

Ergebnisse:

Ca. 8500 gültige Einträge waren erforderlich.
Ca. 14.600 Cottbuser unterschrieben auf 1461 Unterschriftenlisten.
Die Stadtverwaltung wertete davon 9435 (LR v. 23.01.2010) Unterschriften als gültig.

Trotzdem erklärte das Stadtparlament auf Antrag der Stadtverwaltung das Bürgerbegehren aus nicht ganz nachvollziehbaren Gründen als unzulässig.

PTC prüfte zunächst eine Klage gegen diese Entscheidung, entschied sich jedoch aus Gründen des finanziellen Risikos dagegen und auch, weil inzwischen von der Stadtverwaltung ein entsprechendes Gutachten bei der Firma VCDB in Auftrag gegeben wurde

August 2010: Vorstellung der VCDB-Studie

Auszug:

„Die volkswirtschaftliche Sinnfälligkeit (Nutzen größer als die Kosten) konnte im Ergebnis der gesamtwirtschaftlichen Berechnungen für folgende Untersuchungsvarianten nachgewiesen werden:

- Variante 2 im Teilgebiet III /Klinikum/ (NKF = 2,82)
- Variante 3 im Teilgebiet I /Lausitz Park/ (NKF = 1,42)
- Kombination Variante 2 im Teilgebiet III und Variante 3 im Teilgebiet I (NKF = 1,82)“
- Die von PTC geforderte Streckenführung durch die BTU (bis zur Polizei-Dienststelle) wurde nicht untersucht wegen „Beeinträchtigung durch elektrische Felder und Erschütterungen“, sondern Streckenführungen in Richtung „Lagune“ Hier wurde kein positives Ergebnis erreicht.

Trotz der überaus positiven Untersuchungsergebnisse - ein Nutzen-Kosten-Faktor von 2,82 wird u.E. nur sehr selten erreicht - wurde bisher (Januar 2019) keine Streckenerweiterung realisiert, auch eine Folge der damaligen Festlegung der Brandenburger Landesregierung, Infrastrukturmaßnahmen nicht zu fördern.

März 2012: Beschluss der StVV zur Vorlage IV-006/12



Die Stadtverordneten beschließen die Stilllegung des Astes Jessener Str. und entscheiden sich somit gegen die Möglichkeit, eine Neubaustrecke mit NKF = 2,82 zu realisieren! Die Weiche zum Anschluss des Astes soll nicht eingebaut werden!

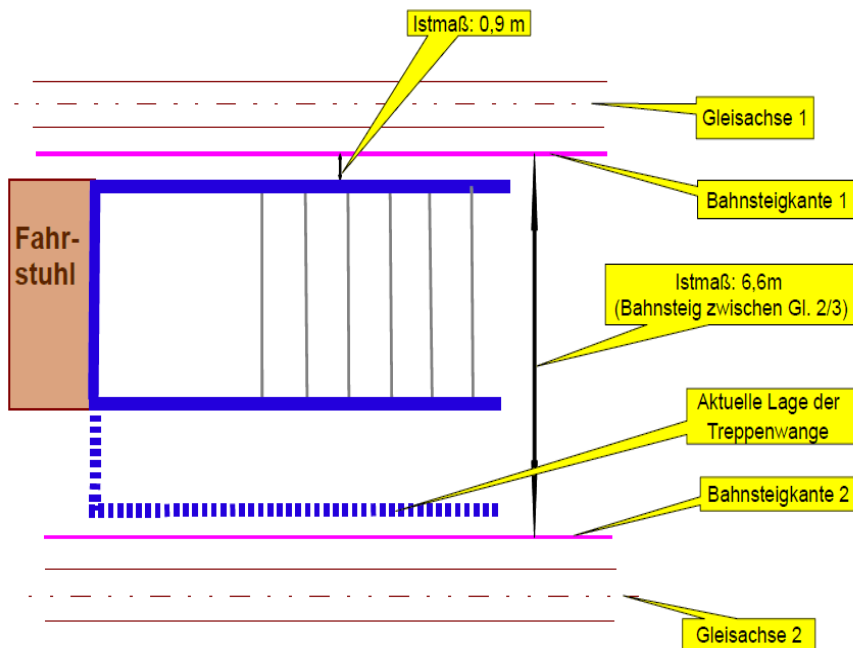
PTC macht auf allen Ebenen Druck gegen diesen Beschluss: Brief an den OB, Briefe an die Stadtverordneten, Stellungnahmen in der Presse.

September 2012: Beschluss der StVV zur Vorlage IV-072/12



Nun entscheiden sich die Stadtverordneten doch für den Einbau der Weiche und für den späteren Bau der CTK-Schleife.
Geht doch! Haben hier die PTC-Proteste gewirkt?

**Oktober 2013: Die DB will den Bahnhof umbauen – PTC macht Vorschläge dazu:
- Lösung bei Verringerung der Zugangsbreite zu den Bahnsteigen**

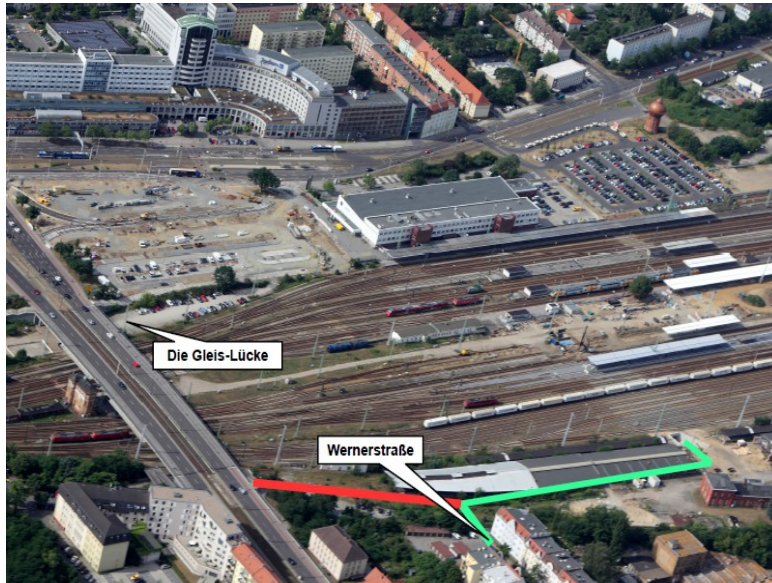


Der Einbau der Fahrstühle erfordert eine Versetzung einer der beiden Treppenwangen, um den Durchgang vom Fahrstuhl zum eigentlichen Bahnsteig zu gewährleisten, etwa 2,1 m breit.
PTC schlägt vor, zusätzlich zum vorhandenen den Spreewaldtunnel auszubauen, doch die DB lehnt ab.



Die DB findet einen anderen Weg:
Sie baut auf der Ostseite einen zweiten Zugang zum Bahnsteig 2/3 (Bild vom Juni 2018) neben dem Fahrstuhl.
Auch eine Lösung!

- Freigabe des als Parkplatz genutzten freien Raums am südlichen Ende der Bahnbrücke



Seit den 1980er Jahren wird der im Bild mit „Gleislücke“ bezeichnete Raum freigehalten für den Bau eines zweiten Gleises nach Görlitz. Doch das wird wohl noch weitere 20-30 Jahre dauern, wie man dem Bundesverkehrswegeplan entnehmen kann.

PTC unterbreitete den Vorschlag, diesen Raum in Verlängerung der Görlitzer Str. für eine Zufahrt auf den Bahnhofvorplatz zu nutzen, mit Bus oder Tram und mit Rad-Fußweg. Die beiden großen Kreuzungen auf dem Stadtring wären dadurch entlastet worden.

Doch die DB lehnte ab.

Gleichzeitig unterbreitete PTC der Stadt den Vorschlag, einen Fuß-Radweg vom nördlichen Tunnelausgang in die Wernerstr. sowie in die Unterführung am Nordende der Brücke zu planen. Das scheint angekommen zu sein, soll aber anders als von PTC vorgeschlagen realisiert werden: Im Rahmen der Neubebauung des nördlichen Bahnhofsumfelds soll eine Durchbindung vom Tunnelausgang zur Wilhelm-Külz-Str. und ein Radweg zur Brückenunterführung geplant werden.