

Die Cottbuser und die Straßenbahn.

Die Fahrgastzahlen einer Straßenbahn erhöhen? Die Kostendeckung des Schienenverkehrs steigern? Die Attraktivität der Tram verbessern? Das geht in einer schrumpfenden Stadt nicht. Im Osten schon gar nicht. Also, die Straßenbahn abschaffen?

Nein.

Dass es anders geht, beweist Gera. Eine im gleichen Takt wie Cottbus schrumpfende Stadt mit derzeit 100.000 Einwohnern.

Gera baut sein Straßenbahnverkehrsnetz aus, verlängert die Trassen, baut neue Linien, setzt betont auf die Bahn. Teils im 5-Minuten-Takt fahren die Züge (in Cottbus gibt es einen 10- bis 15 Minuten-Takt). Das Rezept dort: die überregionalen Bahnverbindungen, Buslinien sowie Park- und Ride-Plätze müssen der Straßenbahn die Fahrgäste perfekt „zuschaukeln“. Damit sich die teure Infrastruktur rechnet. Das Ergebnis in Gera: Die Kostendeckung dort liegt bei den Verkehrsbetrieben bei 79 Prozent. Cottbusverkehr kann etwas mehr als die Hälfte seiner Kosten aus eigenen Mitteln decken.

Die Geraer standen auch einmal vor einer Entscheidung, haben sich beraten und das Ergebnis kann man sich im Internet ansehen. Man findet dort einen Bericht „GEMEINSAMER NAHVERKEHRSPLAN GERA UND DES LANDKREISES GREIZ 2008 bis 2012“ ausgeführt vom ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH. Eine Analyse, die den Namen auch verdient. Schaut man sich den an, kommt man zu anderen Ergebnissen, wie in Cottbus. Und man findet sich vereint mit den meisten Verkehrsexperten in Deutschland, die auf die Straßenbahn setzen. Besonderen Applaus und 57% Förderung ernteten die Geraer insbesondere auch vom Bundesverkehrsministerium und Bundesumweltministerium. Und das Wichtigste: Die Geraer selbst nutzen die Bahn. Obwohl die Stadt ein Viertel ihrer Einwohner verloren hat – stiegen die Fahrgastzahlen um 17%. Zwei Drittel aller Nahverkehrsleistungen in Gera sind inzwischen Straßenbahnleistungen.

Setzt man hingegen auf den Bus – so wie es Cottbus plant - so sagen die Experten unisono, dass ein Gelenkbus einen Verschleiß der Fahrdecke produziert wie 100 000 PKW. Das bedeutet in Anliegerstraßen wie der Friedrich-Ebert-Straße (hinter der Stadthalle) einen täglichen Fahrbahnverschleiß wie nach 35 Mio. PKW-Durchfahrten. Eine Größe, die mir zunächst unglaublich schien. Aber Straßenbauingenieure bestätigten die Zahl. Die angeblichen Kosteneinsparungen durch Busse würden also durch erhebliche Mehrausgaben in der Straßenunterhaltung konterkariert.

Zudem sind Busse nicht in der Lage, Kinderwagen und Rollstühle in ausreichender Zahl zu transportieren. Busse müssen im Durchschnitt aller 10 Jahre ersetzt werden. Gegenwärtige Anschaffungskosten liegen bei ca. 330 Tsd. Euro für eine Gelenkversion. Bei einer von den Währungshütern prognostizierten, mittelfristig steigenden Inflation werden Busse in 10 Jahren noch teurer sein als heute. Doch Bahnen können auch noch in 30 Jahren fahren – zu Beschaffungspreisen von heute.

Nach Angaben des Cottbuser Gutachtens wären für die Neu-Investition in Straßenbahnen sofort 38 Millionen Euro notwendig. Das stimmt so nicht. Denn die Straßenbahn-Neuanschaffung würde sich über einen Zeitraum bis 2020 hinziehen. Die jetzigen Modelle gelten erst in rund 10 Jahren als verschlissen.

Eine weitere Möglichkeit der Kostenersparnis bietet die Marktlage. Hersteller wie Heiterblick in Leipzig und Solaris aus Polen drängen auf den Markt. Insbesondere der weltweit mit seinen qualitativ hochwertigen SOLARIS-Stadtbussen bekannte polnische Hersteller, will nun auch mit Straßenbahnen auf den deutschen Markt drängen. Dabei kündigte SOLARIS an, in Cottbus klimatisierte HighTec-Bahnen zu Kampfpreisen auf die Schienen stellen zu wollen. Ein anderes Beschaffungs-Modell bietet SIEMENS TRANSPORTATION. Mit Leasing-Verträgen für neue Combino-Bahnen könnte Cottbusverkehr hohe Anfangsinvestitionen sparen und sein knappes Eigenkapital schonen.

In 25 Jahren wird der Diesel so teuer sein, so die Experten, dass er sich nicht mehr im ÖPNV rechnet. Für Hamburg ist das der wesentlichste Grund, heute wieder die Straßenbahn einzuführen. Wundersam ist die Auffassung der Cottbuser Grünen, mit der Behauptung, dass die Abschaffung der Straßenbahn keine ökologischen Folgen hat. Das stimmt so nicht.

Die heutigen Busse bestehen die Euro 6 Norm zur Minimierung des Feinstaubes, aber 60 Prozent des Feinstaubes kommt vom Abrieb der Reifen, durch das Bremsen und das Aufwirbeln der Partikel. Zudem verschärfen zusätzliche Busse die Situation beim Problemstoff NO₂. Straßenbahnen sind emissionsfrei in der City unterwegs.

Und im übrigen hat der Buserhersteller MAN vor 3 Wochen alle praktischen Versuche mit der sog. Brennstoffzelle eingestellt. Alle Busse in Berlin, die mit Wasserstoff betrieben werden, sollen in Kürze stillgelegt werden. MAN empfahl der BVG, auf Dieselbusse umzustellen. Denn die zunächst zukunftssträchtige Brennstoffzellentechnik erwies sich als unzuverlässig, teuer, und hatte einen zu geringen Wirkungsgrad.

Ich erinnere in diesem Zusammenhang auch an den rechtsverbindlichen Feinstaub-Aktionsplan der Stadt. In diesem wird auf die Straßenbahn als Rückgrat des Öffentlichen Personennahverkehrs in Cottbus verwiesen. Aktuell

verschlechtert sich die Feinstaub-Situation trotz aller Gegenmaßnahmen weiter. Darum müssen wir als Cottbuser in nächster Zeit möglicherweise mit einem harten Durchgreifen des EU-Umweltkommissars rechnen. Ein Vertragsverletzungsverfahren ist nicht ausgeschlossen.

Bislang hat Cottbus kräftig gespart - wenn es um die Gestaltung des ÖPNV geht. Das Ergebnis ist ein Umstieg der Menschen aufs Auto und immer mehr PKW-Einpendler in der Innenstadt. Täglich fahren mehr als 40 Tausend PKW nach Cottbus ein und wieder aus. Lärm, Dreck und verschlissene Straßen sind das Ergebnis.

Zudem haben sich die Stadtverordneten erst 2008 mit ihrem Beschluss zum integrierten Stadtentwicklungskonzept zum Ausbau der Straßenbahn bekannt. Sollte dieses, auf 10 Jahre angelegte Papier nach 13 Monaten bereits wieder Makulatur sein?

Doch was macht eine Straßenbahn attraktiv?

Zunächst die Emotion für die Fahrgäste. Das erleben wir durch die anhaltende Diskussion in Cottbus. Der Vize-Bürgermeister aus dem französischen Mulhouse brachte es auf den Punkt: Die Stadt wollte eine Tram, die auf sich aufmerksam macht, als Sinnbild wirtschaftlicher Dynamik, ökologischer Rücksicht und städtischer Verschönerung; das Transportmittel als kulturelles Gesamtkonzept. Und damit sind wir wieder bei uns: Auch wir brauchen solch ein kulturelles Gesamtkonzept: von der Alltagskultur Straßenbahn – bis zur Hochkultur Staatstheater.

Aus all den genannten Gründen schlage ich einen Ausbau-Plan für die Straßenbahn vor.

1. Schon im Sommer sollten sich die Stadtverordneten zur Sanierung der Bahnhofsstraße mit Straßenbahngleis entscheiden. Dabei sollten sie der Verwaltung eine Planung mit der billigsten und naturnahen Variante vorschreiben: zwei mittige oder seitlich trassierte Rasengleise.
2. Die Straße der Jugend sollte ebenfalls mit Rasengleis saniert werden. Zur Stärkung der Strecke nach Madlow könnte in Höhe des Ärztehauses Priorstraße eine Verschwenkung zum neuen Gewerbepark Hegelstraße vorgenommen werden. Das verbessert die Anbindung im östl. Teil der Gelsenkirchner Allee und bringt mehr Fahrgäste, weil sich Wegezeiten verkürzen. Zudem gelten moderne, öffentliche Verkehrsmittel als anziehend für die Medienbranche. Und genau die will die Stadt nach eigenem Bekunden auf diesem Areal in der Hegelstraße vorrangig ansiedeln.
3. Kurzfristig sollte eine bessere Verknüpfung zwischen Bahn und Straßenbahn am Haltepunkt Sandow erreicht werden. Eine Änderung der Kurvengeometrie der Wendeschleife würde ein barrierefreies, niveaugleiches Umsteigen zwischen Regionalexpresszügen und

Straßenbahn auf einem Bahnsteig ermöglichen. Beide Verkehrsträger würden profitieren.

4. Die Stadtverordneten sollten parallel zum Neubau eines Bus- und Trambahnhofs am Hauptbahnhof eine Neutrassierung der Straßenbahn zwischen Jessener Straße und Hauptbahnhof beschließen. Diese Linie könnte künftig über die Welzower Straße bis in die Nähe des Herzzentrums führen und bis zum Hochhaus am Platz der Freundschaft als Wendeschleife verlängert werden. Dabei ist eine Gleisführung um das Hochhaus denkbar. Damit würde das Fahrgastaufkommen erheblich steigen. Busverkehre entfallen.
5. Eine weitere Anbindung sollte die BTU erfahren. Dabei könnte die Streckenführung von der Kreuzung Berliner-Straße/Bahnhofstraße über die Karl-Marx-Straße führen, dort links in die Universitätsstraße einbiegen und bis zur Pappelallee führen. Die Vorteile liegen auf der Hand: Die Uni wäre angebunden, ebenso das künftige Max-Steenbeck-Gymnasium, die An-Institute der BTU sowie die gerade entstehende, neue zentrale Polizeihauptwache der Stadt. Die Strecke bietet außerdem die Option einer Verlängerung zu dem vielleicht einmal beschäftigungsintensiven Technologiepark (TIP) in der Nähe der Universität.
6. Eine Verlängerung der Straßenbahn zur Hochschule Lausitz, zum Cottbus-Center und UCI sollte entstehen. Auch wenn damit (Fehl-)Strukturen der Vergangenheit manifestiert werden. Doch viele Erfahrungen zeigen, dass damit erhebliche Fahrgastmengen generiert werden, die das Straßenbahnsystem rentabler machen. Zudem entfallen viele PKW-Fahrten. Außerdem: Uni und Hochschule, das ist absehbar, werden künftig schon aus Kostengründen enger kooperieren müssen. Studentenströme werden sich durch die Stadt wälzen.

Verwaltung und Abgeordnete müssen sich einig sein, wenn wir diesen Plan umsetzen wollen. Bundesmittel wie auch Mittel der EU könnten zur Finanzierung herangezogen werden. Ich erinnere daran, dass Gera allein dadurch 57% der Investitions-Kosten eingespielt hat. Zudem müssten Verhandlungen mit dem Land geführt werden. Denn das Land trägt eine Mitverantwortung für den fehlenden Querverbund, der zur Schieflage von Cottbusverkehr führte. Aus dieser Verantwortung heraus sollte sich die künftige Landesregierung zu einem Straßenbahn-Sonderfonds für Cottbus entschließen. Mit ihm sollten zeitlich befristet und projektbezogen Investitionen in die Straßenbahn mitfinanziert werden. Denn sonst droht einer der wichtigsten Wachstumsmotoren im Land, das Oberzentrum Cottbus, schlapp zu machen.

Doch nicht der Ausbau schon das Drehen an kleinen Stellschrauben kann helfen, die Straßenbahn fit für die Zukunft zu machen.

Das wäre eine übersichtliche, und für jeden einprägsame Linienführung von Straßenbahn und Bus. Davon ist Cottbusverkehr weit entfernt.

Auch ist die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit ein wesentliches Merkmal der Attraktivität. Es gibt in Cottbus keine Bonus – Malus – Regelung. Cottbusverkehr wird bei Unpünktlichkeit und Verlust von Anschlüssen von der Stadt nicht zur Kasse gebeten. Andere Kommunen haben diese Regelung. Sie gehen teilweise soweit und fordern von ihren Straßenbahnbetrieben, schneller als ein Auto unterwegs zu sein. Diese Untersuchungen gibt es erst gar nicht in Cottbus. Das wäre aber ein Ziel.

Verkehrswissenschaftler sprechen vom sog. Straßenbahnbonus, was meint: wenn die Bahn abgeschafft wird, bricht der Fahrgastverkehr mit dem „Ersatz“ - Bus um bis zu 25 Prozent ein. Parallele Buslinien oder häufiges Kreuzen der Tram, wie in Cottbus praktiziert, kannibalisieren die Straßenbahn.

Es war ein großer Fehler den Cottbuser Stadtrückbau besonders entlang der Straßenbahnlinien zu führen.

Ganz visionär, aber nicht abwegig ist eine Überland-Straßenbahnverbindung nach Burg. Wenn es die vertaktete Eurocity-Strecke Berlin Schönefeld-Cottbus - Breslau geben wird, und davon gehen fast alle Beteiligten aus, halten viele Fernzüge in der Region nur noch in Cottbus. Alle Fern-Reisenden könnten dann von Cottbus aus mit der Straßenbahn in den Spreewald. Bei potenziell einer Million Touristen, das wäre nach Auskunft der Entwicklungsgesellschaft möglich, könnte ein sogenanntes Mobilitätsticket ähnlich der Kurtaxe einen Teil der Investitions- und Betriebskosten einspielen. Außerdem wäre das ein wichtiger Schritt zu einem ökologischen Verkehrskonzept. Denn der Spreewald droht bereits heute von Autos zugeparkt zu werden. Die Touristen könnten mit dieser Verbindung unkompliziert von Burg zum Cottbuser Altmarkt gelangen. Damit würde die Attraktivität der Region steigen, sich die Verweildauer der Touristen erhöhen und zusätzliches Geld in der Region verbleiben. All das muss in einer fach- und sachgerechten, unabhängigen Studie ermittelt werden. Untersuchungen müssten stattfinden zum / zur

- Ausbau der Straßenbahn nach Burg / Spreewaldtherme
- Anschluss des Hafens und der riesigen Freilichtbühne am Cottbuser Ostsee
- Straßenbahn-Verlängerung nach Kolkwitz
- Straßenbahnverlängerung nach Gallinchen (Berufsschule der Handwerkskammer)

Da wo die Straßenbahnen entlang fahren, steigen nach vielfältigen Studien die Wohnqualität, dann die Grundstückspreise und dann auch die Steuereinnahmen einer Stadt.

Das Beispiel Heidelberg zeigt, dass nach Austausch der Straßenbahn durch eine Buslinie die dortige, wichtigste Einkaufsstraße Schaden nahm. Mit dem Bus kam das Einzelhandelssterben. Viele Kunden blieben aus. Und in Cottbus? Die Straßenbahn ist der wichtigste Zubringer für das Blechen-Carree und die Galeria Kaufhof. Sollte die Straßenbahn mit ihren Verbindungen in alle Stadtteile abgeschafft werden oder als Schrumpfbahn ins Zentrum fahren, dann würden gemäß den empirischen Erfahrungen aus anderen Städten, die Umsätze am wichtigsten Einzelhandelsstandort der Stadt einbrechen. Im schlimmsten Fall wäre der Bestand des Kaufhof-Standortes wie auch vieler Filialisten gefährdet.

Wenn man auf die Straßenbahn setzt, dann richtig und konsequent. Der Bus kann und darf „nur“ Zubringer sein. Jetzt ist er Konkurrent. Nicht ein bisschen Straßenbahn und ein bisschen mehr Bus. Dieses Rezept führt zum betriebswirtschaftlichen Kollaps.

Durch das bisherige Verhalten des Oberbürgermeisters besteht aber die große Gefahr, dass, wenn der Beschluss zur Abschaffung der Straßenbahn durch das Veto der Stadtverordneten nicht durchsetzbar wird, der OB die Straßenbahn noch stärker bis zum Auslaufen der Fördermittelbindung in rund 13 Jahren vernachlässigen könnte und damit die Attraktivität und Kostendeckung weiterhin gewollt mindert.

Nutzen wir die rege Diskussion unter den Cottbusern, um aus dem offensichtlichen Scherbenhaufen eine Vorwärtsstrategie zu entwickeln. Cottbus sollte eine moderne Straßenbahnstadt werden, mit wenig Feinstaub und wenig betrieblichen Zuschüssen – dafür aber mit vielen Fahrgästen und einem guten Image – für neue Arbeitsplätze in dieser Stadt.

Michael Schierack 15.03.2009