

22.07.2025

Stellungnahme zum SZ-Artikel "Schafft die Görlitzer Straßenbahn ab!"

Sehr geehrter Herr Thümmler,
sehr geehrte Damen und Herren,

Am 19.07.2025 wurde in der Sächsischen Zeitung von Frank Thümmler ein Artikel veröffentlicht, der die Überschrift "Schafft die Görlitzer Straßenbahn ab!" trägt. Nun kann man rätseln, ob dieser Beitrag ernst gemeint ist oder man einfach nur eine Diskussion anzetteln will, die nach hinten losgehen soll. Fakt für uns ist: "Nein! Die Görlitzer Straßenbahn wird nicht abgeschafft."

Wir – die Bürgerinitiative "ÖPNV.LEIPZIG" – setzen uns für einen starken ÖPNV und SPNV in Leipzig und Region ein. Die Straßenbahn ist aus Sachsens größter Stadt nicht mehr wegzudenken. Man möge es sich einfach mal vorstellen, welches Chaos ausbrechen würde, wenn nur noch Busse fahren würden: Straßen sind permanent verstopft, unendliche Staus, volle Haltestellen, nicht alle Fahrgäste können mitgenommen werden und vor allem mobilitätseingeschränkte Fahrgäste bleiben öfter zurück. Um möglichst viele Fahrgäste von A nach B zu befördern, müssten also erstmal größere Omnibusse beschafft werden. Dazu kommt die Verlängerung der Bussteige. Also müsste man erstmal eine Menge Geld investieren, als einfach das weiter zu nutzen, was schon da ist. Als in der Bundesrepublik Deutschland des späten 20. Jahrhunderts die Straßen verstopft waren, meinte man, die Straßenbahn einfach unter die Erde zu legen. Doch das Problem der verstopften Straßen wurde nicht gelöst, der Autoverkehr nahm zu. Und errichtet wurden erstmal für mehrere Millionen Mark Tunnelbauwerke. Auch passende Straßenbahnen mussten beschafft werden. Wie das Ganze aber später mal saniert werden würde, wenn es soweit ist, darüber wurden sich nicht wirklich Gedanken gemacht. In Leipzig hatte man auch diese Idee, aber Gott sei Dank hatte die DDR kein Geld dafür, das Projekt einer U-Straßenbahn umzusetzen. Leipzig ist glücklich, eine Straßenbahn zu haben. Nun sind wir aber nicht in Leipzig, sondern in Görlitz, und beide Städte sind vom Straßenbahnnetz auch nicht zu vergleichen, da liegen schon Welten dazwischen.

Aber Ihre Aussage, Herr Thümmler: "Straßenbahnen brauchen Schienen, vernichten Verkehrsraum, sind Sturzfallen vor allem für Radfahrer" ist nicht weit genug gedacht. Brauchen Busse keine Straßen, vernichten Busse keinen Verkehrsraum? Und vielleicht hört der Radstreifen mittendrin auf, weil der Bus rechts anfahren muss, um die Haltestelle zu bedienen. Und bleiben wir kurz beim Thema "Verkehrsraum vernichten": Görlitz hat zahlreiche straßenengebundene Gleiskörper, hierbei würde sich nichts ändern. Aber ist es dann besser,

die eigenen Trassen in Parkplätze umzubauen, damit noch mehr Autos in der Stadt unterwegs sind? Klar, Sie erwähnten auch Grünstreifen, aber was hat wohl mehr Gewicht in einer Stadt? Was ist wohl schneller: das Auto oder der Bus?

Wenn Sie meinen, dass man niemandem erklären könne, "tonnenschwere Monster" durch die Stadt fahren zu lassen, erklären wir Ihnen gern, wie das in Leipzig funktioniert. Hier ist man froh, dass es ein gut ausgebautes und dichtes Straßenbahnnetz gibt. Die Linien fahren überwiegend und tagsüber im 10-Minuten-Takt, davon träumen einige Städte. Zahlreiche Haltestellen sind in kurzer Distanz zu erreichen und sehr viele sind auch für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste erreichbar. Sogar eigene Trassen haben wir, die sich nicht nur bei Staus erfreuen. Die längsten Straßenbahnen, die wir im Einsatz haben, sind 45 Meter lang und damit können eine Menge Fahrgäste befördert werden – vor allem in der Hauptverkehrszeit und selbst da platzen viele aus den Nähten. Doch der längste Omnibus ist bei uns gerade mal 18 Meter lang und zur Hauptverkehrszeit wird es hier echt kuschlig. Der Takt müsste also verdichtet werden und die Straßen verstopfen noch mehr zur Hauptverkehrszeit. Die Straßenbahnmitfahrt ist einfach angenehm!

"Die Straßenbahn attraktiver zu machen, indem man sie öfter und länger fahren lässt, ist völlig unrealistisch, weil nicht finanzierbar", meinen Sie. Ja, Görlitz hat schlechte Karten, was den Ausbau des ÖPNV angeht, so geht es auch sehr vielen anderen Städten in Deutschland. Jedoch muss man nicht daran festhalten. Die Stadt Görlitz könnte das Straßenbahnangebot attraktiver gestalten, wenn sich endlich eine Finanzierung finden ließe, die die Straßenbahn tagsüber mindestens im 15-Minuten-Takt fahren lässt. Aber solange der öffentliche Nahverkehr in Deutschland ein Schattendasein hat, wird das nichts.

Da Sie immer wieder vom Omnibus begeistert sind, der genauso wie alle anderen Verkehrsmittel gleichberechtigt ist, muss aber erwähnt werden, dass ein Omnibusnetz auch gut ausgebaut werden muss. Das fängt damit an, dass die Haltestellen in kurzen Distanzen bestehen und über Bussteige verfügen, die wirklich barrierefrei sind, ohne dass eine Klapprampe erforderlich ist. Für solche Bussteige könnten Parkplätze entfallen und notfalls hört der Radstreifen kurz auf. Außer es gibt eine angehobene Radfahrbahn, die auch Nachteile bringt. Des Weiteren müssen die Straßen ausgebaut werden – auf Pflastersteinen ist es bekanntlich nicht so schön zu fahren, auf Schlaglöchern und Unebenheiten auf der Fahrbahn ebenso nicht. Dann müssten die GVB zudem überwiegend auf Gelenkbusse setzen, damit auch Kinderwagen und Rollstuhlfahrer die Chance haben, mitfahren zu können. Aber ob ein Ruftaxi für Görlitz die Alternative zur Straßenbahn ist, das bezweifeln wir sehr stark. Ein Ruftaxi ist ideal für Wohnorte, die weit weg von Haltestellen liegen, und vor allem am Stadtrand. Da gibt es in verschiedenen Kleinstädten schon viele gute Modelle, auch in Großstädten, wie Berlin und Dresden. Sowas kann man nur unterstützen. Die aktuellen beiden Straßenbahnlinien würde man einfach auf Busbetrieb umstellen.

Wissen Sie, Herr Thümmeler, was wirklich innovativ für Görlitz' Nahverkehr wäre? Nämlich die Straßenbahn. Sie fragen sich ernsthaft, warum man in der Neißestadt an der Straßenbahn festhalten will? Einem Verkehrsmittel aus dem 19. Jahrhundert? Das kann ja nur schlimm sein. Sie erwähnen in Ihrem Beitrag die USA. Wussten Sie, dass es dort ein Straßenbauunternehmen gibt, das alles dafür tut, dass in Städten keine neuen Straßenbahn- oder Stadtbahnsysteme eingeführt werden, weil sie befürchtet, keine Aufträge mehr für den Straßenbau zu erhalten? In Deutschland vermutlich unvorstellbar. Aber auch dieses US-amerikanische Unternehmen glaubt, dass der Omnibus das Verkehrsmittel der Zukunft ist. Übrigens: San Diego hat sich das Stadtbahnsystem in Frankfurt am Main zum Vorbild genommen. Sogar ehemalige deutsche U-Bahnwagen fahren in der zweitgrößten Stadt in Kalifornien. Und ihr Straßenbahnbetrieb wurde damals eingestellt, weil man alles dafür getan hat, dass die Straßenbahn unbeliebt wird und man auf den Omnibus setzt. Wir werfen gern den "Großen amerikanischen Straßenbahnskandal" in den Raum, an dem General Motors maßgeblich beteiligt war. 1949 fuhr hier die letzte Straßenbahn, doch schon in den 1950er und 1960er Jahren wurde das Bussystem unwirtschaftlicher und Ende der 1960er Jahre befürwortete man wieder eine Straßenbahn, die 1981 eröffnet wurde. Wir sagen: "Bus und Straßenbahn sind die Verkehrsmittel der Zukunft – genauso wie in der Gegenwart und Vergangenheit."

Ansprechpartner:

Dave Tarassow, info@oepnv-leipzig.de

Bürgerinitiative:

Die Bürgerinitiative "ÖPNV.LEIPZIG" setzt sich für einen starken Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Leipzig und Region ein. Teilnahme am aktuellen und künftigen Geschehen, wozu Stellungnahmen zu Bauprojekten, die Teilnahme an Workshops, Gremien/Beiräten und Planfeststellungsverfahren, aktuelle Missstände am Gleisnetz sowie zu Neubaustrecken; zu gegenwärtigen und geplanten Linienführungen sowie Fahrzeugeinsätzen bzw. des Fuhrparks; die Beteiligung mit konstruktiven Vorschlägen für den Straßenbahn-, Omnibus-, S-Bahn- und Zugverkehr zählen. Die Initiative wurde am 30.08.2023 gegründet.

Wir sind Mitglied:

Bundesnetzwerk Tram und Netzwerk Stadtforen Mitteldeutschland.

Infos zur Bürgerinitiative auf www.oepnv-leipzig.de.