

Aktuelle Debatte zum Thema "Anbindung der Region und der Landeshauptstadt Magdeburg an den Fernverkehr der Bahn"

Redebeitrag der SPD-Fraktion

Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,
meine Damen und Herren,

die Fraktion der SPD möchte diese Aktuelle Debatte zum Anlass nehmen, ihrer Kritik Ausdruck zu geben zu den bekannt gewordenen Plänen der Deutschen Bahn AG, ihr Verkehrsangebot zur Anbindung der Landeshauptstadt Magdeburg weiter einzuschränken.

Diese nunmehr bekannt gewordenen Einschränkungen stehen leider in einer langen Tradition von Einschnitten in den Fahrplan die ihren vorläufigen Höhepunkt darin gefunden hat, ein Angebotsloch von 16 Stunden zu erzeugen, in dem Reisende aus Magdeburg und potentielle Gäste der Landeshauptstadt von jeglichen Fernverbindungen in andere Städte abgeschnitten sind, und somit keine andere Möglichkeit haben, als auf andere Verkehrsarten wie das Auto, oder auf die Kombination von Auto und Flugzeug für weitere Strecken auszuweichen.

Die Geschichte des Bahnverkehrs und die Qualität der Bahnanbindung unserer Stadt befinden sich seit dem Ende der 90er Jahre auf einem absteigenden Ast.

Magdeburg verfügte mit den durchgehenden ICE-Zügen über eine hervorragende Anbindung an Wirtschaftsräume wie Frankfurt/Main, München, Berlin und das Ruhrgebiet. Im Stundentakt verkehrten damals die ICE-Züge z.B. nach Frankfurt in 3 1/2 Stunden. Im Zuge der Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke über Stendal im Jahre 1999 erfolgte dann die Streichung des ICE 's in Richtung Berlin und Frankfurt. Heftige Proteste in Magdeburg und Potsdam führten ja damals dazu, dass noch vereinzelt ICE-Züge zwischen

Magdeburg und Wolfsburg bzw. Braunschweig führen. Später im Jahr 2005 gab es dann das endgültige Aus für die letzten ICE Zugpaare über Magdeburg.

Ein weiteres großes Manko ist die Verbindung nach Berlin. Zwischen Magdeburg und Berlin verkehren heute nur noch aufgearbeitete Nahverkehrszüge aus Reichsbahnbeständen, die durch ihre Modernisierung allerdings nicht benutzerfreundlicher geworden sind.

Ich selbst war bisher oft gezwungen diese zu benutzen, und kann bestätigen, dass diese Doppelstockzüge, wenn man zu den Flughäfen Berlins unterwegs ist, denkbar ungeeignet sind. Es existiert in den beengten Verhältnissen des Doppelstockwagens weder eine Möglichkeit das Reisegepäck unterzubringen ohne dafür Sitzplätze zu blockieren noch gibt es ausreichenden Fußraum für die 1 1/2 stündige Fahrt. Was die Bahn ihren Fahrgästen hier anbietet ist schlichtweg eine Zumutung.

Die Begründung der Bahn für alle diese Einschnitte liegen einerseits in Fahrtzeitgewinnen für Langstreckenverbindungen und andererseits in mangelnder Auslastung der Züge in Bezug auf die in Magdeburg ein und aussteigenden Fahrgäste. Das Problem ist dabei, dass die Optimierungskriterien Fahrzeitgewinn und Auslastung jedoch in entgegengesetzter Richtung wirken.

Vereinfacht gesagt, kann man den größten Fahrzeitgewinn erreichen wenn einen Zug zwischen A und B auf einer möglichst geraden Strecke ohne Zwischenhalt fahren lässt. Dann dürfte dessen Auslastung allerdings nur sehr gering sein. Soll jedoch die Auslastung verbessert werden, muss man auch einen Umweg in Kauf nehmen und den Zug dort halten lassen, wo die Wahrscheinlichkeit groß ist, dass möglichst viele Fahrgäste ein- und aussteigen. Ich habe den Eindruck dass dieser Zielkonflikt bei der Deutschen Bahn gerade im Bereich der Fernverbindungen zur unzureichend beachtet wird (siehe Magdeburg/Stendal).

Das liegt auch daran dass die Entscheidung zur ICE-Strecke über Stendal zu einem Zeitpunkt gefällt wurde, als es der Bundesrepublik darauf ankam,

Westberlin schneller mit dem alten Bundesgebiet zu verbinden und die DDR-Führung wohl kein Interesse, und aufgrund fehlender Reisemöglichkeiten keine Notwendigkeit gegeben war, diese Züge über Magdeburg zu führen.

Die Tragik für Magdeburg war es, dass diese Entscheidungen nach der Wiedervereinigung nicht korrigiert wurden und die ICE-Strecke über Magdeburg ausgebaut wurde. Somit konnten wir als Stadt nur während der Bauzeit der ICE-Strecke über die Berlin-Lehrter Bahn in den Genuss der ICE-Anbindung kommen.

Zur Problematik der Auslastung kann man des Weiteren nur den klassischen makroökonomischen Grundsatz anführen: Jedes Angebot schafft sich seine Nachfrage. Das heißt doch in der Praxis, je mehr attraktive Anbindungen bereitstehen, umso eher wird sich der Nutzer für dieses Verkehrsmittel entscheiden. Im Umkehrschluss heißt das aber auch, wird das Angebot verringert sinkt auch die Nachfrage. Die Reisenden orientieren sich anderweitig und weichen, wie schon gesagt, auf andere Verkehrsträger, in den Fall auf die Straße aus.

Meine Damen und Herren, die SPD Fraktion teilt die Auffassung der anderen Fraktionen dass eine Verbesserung der Anbindung an das Fernverkehrsnetz der Bahn für seinen Bedarf als Oberzentrum einer Wirtschafts- und Wissenschaftsregion unverzichtbar ist, ohne die wirtschaftlichen Bedingungen einer Deutschen Bahn Aktiengesellschaft, also die Notwendigkeit einer Kapitalgesellschaft, Gewinne zu erwirtschaften, dabei zu verkennen.

Allerdings darf es nicht zu solchen Kuriositäten führen, dass Großstädte und Landeshauptstädte mit Einwohnerzahlen von weit über 200 Tausend sozusagen abgekoppelt und auf das Abstellgleis geschoben werden, während es auf der anderen Seite immer noch ICE-Halte in Orten von unter 20 Tausend Einwohnern wie Montabaur, Horn am Neckar und Tuttlingen gibt. Das passt

einfach nicht zusammen, wenn man als Deutsche Bahn AG schon die betriebswirtschaftliche Argumentation bemüht.

Dass die Streichungen von Zugverbindungen ja weitgehend nur die so genannten Tagesrandlagen betreffen sollen, trägt besonders zur Verschlechterung der gegenwärtigen Situation bei. Schon jetzt ist es ja so, dass Sie in Berlin, Leipzig oder Frankfurt zwangsweise übernachten müssen, wenn Sie mit dem Flugzeug später als 21:00 Uhr ankommen, weil es einfach keine Verbindung nach Magdeburg um diese Zeit mehr gibt. Diese Situation ist nicht länger hinnehmbar, meine Damen und Herren.

Für den Wissenschafts-, Kongress und Messestandort Magdeburg erwarten wir ebenfalls großen Schaden wenn die Pläne für die weitere Ausdünnung des Verkehrs umgesetzt werden. Die Erreichbarkeit unserer Stadt zu Tagungen, Messungen und Kongressen wird schon jetzt allgemein als schlecht eingeschätzt. Es ist zu erwarten dass die angekündigten Einschnitte dazu führen würden dass im harten Wettbewerb der Standorte untereinander das Pendel zugunsten anderer Städte ausschlägt.

Als Fazit muss deshalb gesagt werden: Die Bahn ist und bleibt gefordert, wenn Sie weiterhin attraktiv für Kunden bleiben will, auch ein dementsprechend attraktives, das heißt nach Frequenz und Qualität hochwertiges Angebot vorzuhalten, das den Fahrpreis, der ja nicht gerade niedrig ist, auch rechtfertigt.

Wir unterstützen als Fraktion daher das Anliegen aller Beteiligten aus Politik auf kommunaler und Landesebene, der Wirtschaft und Wissenschaft, unsere Forderungen als Stadt gegenüber der Bahn und dem Bund eindringlich deutlich zu machen, um nicht eine Verschlechterung zuzulassen sondern eine Verbesserung der Bahnanbindung Magdeburgs für unsere Bürger zu erreichen.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Olaf Czogalla

8. Mai 2008