

BULLETIN DER BUNDESREGIERUNG

Nr. 130-2 vom 7. Dezember 2010

Rede von Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel

auf der Festveranstaltung „175 Jahre Eisenbahn in Deutschland“
am 7. Dezember 2010 in Nürnberg:

Sehr geehrter Herr Grube,
Herr Professor Felcht,
lieber Kollege Ramsauer und Herr Minister Zeil,
liebe Kollegen aus dem Deutschen Bundestag,
meine Herren Oberbürgermeister,
sehr geehrte Festversammlung,

ich bin gerne heute nach Nürnberg gekommen, denn 175 Jahre Eisenbahn in Deutschland, das ist wahrhaftig ein ganz besonderes Jubiläum. Deshalb sage ich erst einmal: Herzlichen Glückwunsch.

Seit 175 Jahren bewegt die Eisenbahn in Deutschland nicht nur Güter und Personen, sondern genauso die Gemüter. Die Eisenbahn hat auch tiefe Wurzeln in unserer deutschen Sprache geschlagen: „Notbremse ziehen“, „Weichen richtig stellen“, „der Zug ist abgefahren“ und vieles andere mehr.

Der legendäre „Adler“ war die erste Lok, die uns Deutschen Dampf machte. Es war nicht unsere eigene Erfindung, aber wir sind schnell darauf gekommen, dass es etwas Gutes ist. Dass der Lokführer dann gleich hier im Frankenland geblieben ist und sich verliebt hat, das ist ja auch etwas, was für Deutschland spricht.

Die Eisenbahn hat vor allen Dingen im wahrsten Sinne des Wortes Schranken überwunden, denn Deutschland war damals ziemlich kleinstaatlich organisiert und die

Industrialisierung hätte ohne Eisenbahn vielleicht noch lange auf sich warten lassen. Die Eisenbahn hat geholfen, Grenzen zu überwinden. Sie hat Zolleinkünfte nicht mehr ganz so wichtig gemacht, dafür die Industrie und damit auch das Bürgertum nach vorne gebracht. Vieles in der deutschen Entwicklung ist sicherlich ohne die Eisenbahn überhaupt nicht zu denken. Schon 1848 fuhr man nach Hanau im Zug und konnte so die ersten revolutionären Dinge organisieren.

Wir alle haben den Zug mit der umjubelten Fußballweltmeistermannschaft 1954 noch vor Augen – ich wurde da zwar erst geboren, aber später habe ich es dann im Fernsehen auch noch gesehen, weil es sich so in die Geschichte eingegraben hat. Konrad Adenauer ist gerne Zug gefahren, hat viele Reden gehalten. Der „Rheingold“ ist sprichwörtlich. Auch die deutsche Einigung ist mit Zügen verbunden, denn die Züge, die damals durch Dresden fuhren, aus Prag kommend, werden wir auch immer als Teil dessen in Erinnerung behalten, was uns 1989 bewegt hat. Da ich meinen Wahlkreis in Mecklenburg-Vorpommern habe, muss ich noch hinzufügen: Die Sachsen haben uns damals auf die Züge, die gen Ostsee fuhren, geschrieben: „Schlaft ruhig weiter!“, weil wir da oben im Norden noch nicht ganz so revolutionär gestimmt waren. Dort kommt alles ein bisschen später. Aber auch das haben wir überwunden. Heute gehört selbst Mecklenburg-Vorpommern zur Bundesrepublik Deutschland – in Bayern kann man sich solche Scherze ja erlauben; zu Hause wäre ich etwas vorsichtiger.

Man kann natürlich über die Geschichte von 175 Jahren Eisenbahn in Deutschland nicht sprechen, ohne auch an die Schattenseiten zu erinnern. Die Eisenbahn war immer mit der Geschichte verbunden. Und so wurde mit den Deportationen europäischer Juden in Güterzügen in die Konzentrationslager das dunkelste Kapitel deutscher Geschichte mitgeschrieben. Ich möchte mich ganz herzlich dafür bedanken, dass sich die Deutsche Bahn auch diesem Teil der Geschichte stellt.

Wenn wir die wechselvolle Eisenbahngeschichte betrachten und uns die Bahn heute anschauen, dann wird uns klar, welch ungeheure Entwicklung der Schienenverkehr in Deutschland, in ganz Europa und weltweit genommen hat. Herr Grube hat schon darauf hingewiesen: Die Bahn war nicht immer sicher, dass sie selbst eine Erfolgs-

geschichte ist. Deshalb war es wichtig, dass Politik und Eisenbahn gut zusammengearbeitet haben.

Die Bahnreform, die jetzt 16 Jahre zurückliegt, war sicherlich ein wichtiger Wegstein dafür, dass die Bahn Zukunft hat und dass wir uns getrost auf das 200-jährige Jubiläum freuen können, wenngleich ich da zu meiner Person jetzt wirklich keine Aussagen machen möchte, was dann ist.

Die ehemalige Deutsche Bundesbahn war damals – die Deutsche Reichsbahn natürlich in ganz besonderer Weise – in einem ziemlich besorgniserregenden Zustand und hoch verschuldet. Es gab trotz zunehmenden Verkehrs immer wieder Verluste von Marktanteilen, bei der Reichsbahn in einem Jahr sogar über 50 Prozent. Es gab erheblichen Nachholbedarf bei den Investitionen und die Verwaltungsstrukturen waren extrem schwerfällig und bürokratisch. Die Bahn stand also vor einer gewaltigen Aufgabe. Ich finde es schön, dass auch die ehemaligen Chefs der Bahn heute mit dabei sind, denn damals war wahrhaftig eine Herkulesarbeit zu leisten.

Heute können wir sagen: Die Bahnreform hat aus den ein wenig dahinsiechenden Patienten Reichs- und Bundesbahn ein starkes Dienstleistungs- und Transportunternehmen gemacht. Hinter dieser Bahnreform standen Menschen, die sich dem verpflichtet gefühlt haben und die an die Bahn geglaubt haben. Deshalb möchte ich ganz besonders den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern – egal, an welcher Stelle der Bahn sie arbeiten – ein ganz herzliches Dankeschön sagen, den Zugführern, den Zugbegleitern, den Arbeitern in den Rangierbahnhöfen, in den Instandhaltungswerken, um nur einige zu nennen, aber auch denen, die die Führung dieses Unternehmens ausmachen und die dazu beitragen, dass die Deutsche Bahn AG heute nicht nur bei uns im Lande ein leistungskräftiges Unternehmen ist, sondern dass sie sich als Logistiker und Schienennetzbetreiber auch international einen Namen gemacht hat.

Viele verstehen ja noch nicht in vollem Umfang, was Globalisierung bedeutet. Wir alle erarbeiten uns das ja Tag für Tag. Ich will nicht darum herumreden – wenn die Bahn mal zu spät kommt, wenn die Klimaanlage ausfallen, wenn dies und jenes nicht klappt, dann fragt sich manch einer: Muss es nun sein, dass in Katar und sonst

wo investiert wird? Kann man sich nicht erst einmal um die heimische Schiene und den heimischen Waggon kümmern?

An dieser Stelle, lieber Herr Grube, möchte ich Ihnen, Ihrem Vorstand und allen auch ein herzliches Dankeschön sagen. Denn Sie haben gesagt: Die Qualitätsoffensive ist jetzt das, was auf der Tagesordnung steht. Das erwarten die Kunden auch. Das wird Glaubwürdigkeit schaffen, das wird Vertrauen schaffen, was ja heute so wichtig ist. Aber die Bahn wird keine Zukunft haben, wenn sie nicht gleichzeitig auch die globale Dimension erkennt, wenn sie sich nicht auch als umfassendes Logistikunternehmen präsentiert.

So, wie das inzwischen mit der Spedition und mit anderen Anschlussverkehrsträgern geworden ist, so, wie Sie darum kämpfen, große, weite Routen in Europa und auch weltweit ins Auge zu nehmen, und sagen: „Hier müssen wir investieren“ – das ist eben die andere Seite der Medaille eines erfolgreichen nationalen Unternehmens. Aber beide Seiten der Medaille müssen poliert werden. Ansonsten wird die Erfolgsgeschichte keine ausreichende Anerkennung finden.

Wir glauben, dass die Zukunft der Bahn insoweit gesichert ist, als Verkehr zunehmen wird, Mobilität ein grundmenschliches Bedürfnis ist, die Bahn auch immer wieder spannende Lösungen präsentiert und wir durch eine gute Bahn in Deutschland natürlich auch ein Land sind, das gute Züge bauen kann. Auch über diese Kombination freuen wir uns. Sie müssen natürlich marktneutral ausschreiben; das weiß ich. Aber als Bundeskanzlerin schaut mein Auge dann doch darauf, dass große deutsche Unternehmen, die im Übrigen zum Teil in Bayern angesiedelt sind, auch weltweit erheblich gute Ware anbieten. Ich will jetzt keine Ausführungen über Eurostar machen, aber wir glauben jedenfalls an unsere Qualitäten.

Die Bahn wurde auch als umweltfreundlicher Verkehrsträger viele Jahre lang gepriesen und, wenn es nicht ganz so konkret wird, auch immer noch im Allgemeinen. Aber wir haben jetzt erlebt, dass an spezifischen Stellen nicht alle so jubelnd an Bahnhöfen stehen, wie das offensichtlich vor 175 Jahren der Fall war. Dazu kann man sagen: Der Bahnhof war damals ja über der Erde, jetzt soll einer unter die Erde. Wie auch immer, ich glaube, es war gut, dass die Bahn sich der Aufgabe, mehr Transpa-

renz zu schaffen, gestellt hat, dass die Bahn auf alle Fragen, die gestellt wurden, Antworten gegeben hat und damit bei vielen Zuschauern über das Fernsehen auch einen bildungspolitischen Erfolg errungen hat und wir alle in dem Fachvokabular jetzt etwas sattelfester sind, als das vorher der Fall war.

Dafür möchte ich Ihnen allen, aber auch Ihnen ganz persönlich, Herr Grube, ein ganz herzliches Dankeschön sagen. Sie scheuen sich nicht, auch auf Demonstrationen aufzutreten. Sie waren bei einer anderen Bahnstrecke in Baden-Württemberg dabei, mit allen Bürgermeistern die Diskussion zu suchen. Ich glaube, Sie haben dann sogar noch Freibier ausgegeben. Und inzwischen wird man sich wundern, wenn Sie mal ein Wochenende nicht vorbeischauen. Aber ich vermute, die Bahn braucht Sie auch noch anderweitig.

Ich will das jetzt aber in Bayern nicht zur Nachahmung empfehlen – sonst haben Herr Grube und die anderen Vorstände überhaupt keine Zeit mehr zu arbeiten –, sondern ich glaube, die Bahn muss in neue, moderne Infrastruktur investieren. Das müssen wir auch mit den Menschen im Lande, mit den Bürgerinnen und Bürgern besprechen. Deshalb hat sich die Bundesregierung auch ganz klar für neue Infrastrukturprojekte ausgesprochen, wie eben auch für „Stuttgart 21“.

Ich möchte Ihnen auch ein ganz herzliches Dankeschön dafür sagen, dass Sie trotz des Alters von 175 Jahren immer wieder an die Zukunft denken. Ich habe bei Ihnen Auszubildende besucht, habe mir angeschaut, wie Sie auch diejenigen, die es schwerer haben, einen Ausbildungsplatz zu bekommen, fördern und auch ein Stück weit fordern, mit einer Liebe zu den Menschen, die Ihre Arbeit auszeichnet und die die Stimmung bei der Bahn so ausmacht, dass man an die eigene Zukunft glaubt.

Ich will jetzt nicht weiter darüber sprechen, ob schon in 25 Jahren oder doch etwas früher Teile der 100 Prozent irgendwie noch in privatere Hände kommen als die beim Staat; das lassen wir jetzt mal im Dunkeln. Aber grundsätzlich ist die Entwicklung zu mehr Wettbewerbsfähigkeit, zu mehr Bereitschaft, eigene Leistung zu erbringen, zu mehr Transparenz und zu mehr Wirtschaftlichkeit natürlich ohne jede vernünftige Alternative. Deshalb werden wir diesen Weg auch weitergehen.

Sie haben darauf hingewiesen: Die Deutsche Bahn AG hat sich nicht vor Wettbewerb gefürchtet. Es waren 350 Unternehmen, wie ich heute Abend gelernt habe. Dass es so viele sind, hätte ich gar nicht gedacht. Und sie hat sich trotzdem behauptet. Insofern glauben und hoffen wir, dass unsere europäischen Nachbarn den Geist des Wettbewerbs hier auch noch etwas besser zu schätzen lernen und dann trotzdem an ihre eigene Eisenbahn denken.

Danke schön für Ihre Arbeit, ein herzliches Dankeschön an alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Die Bundesregierung wird Sie weiter unterstützen, aber das Wichtigste ist, dass die Menschen im Lande Sie unterstützen. Sechs Millionen jeden Tag – das ist eine unglaubliche Zahl. Sie haben wirklich eine Chance, ein noch besserer Sympathieträger zu werden. Und dabei wollen wir hilfreich sein.

Herzlichen Dank und alles Gute.

* * * * *