



Rede

von

**Hartmut Koschyk MdB
Parlamentarischer Staatssekretär
beim Bundesminister der Finanzen**

anlässlich der Übergabe

der 10-Euro-Gedenkmünze und des Sonderpostwertzeichens

„175 Jahre Eisenbahn in Deutschland“

**am Samstag, 13. November 2010
der Comödie Fürth**

Wir haben heute Vormittag mit unserer Fahrt im „Adler“ eine Zeitreise erlebt in die Anfänge der Eisenbahn in Deutschland - es begann hier in Franken! Die erste Strecke führte von Nürnberg nach Fürth. Während der Adler bereits 1835 mit 35 km pro Stunde unterwegs war, fuhr das erste Automobil im Jahre 1876, also 41 Jahre später, von Cannstatt nach Stuttgart - mit 18 km pro Stunde!

Generationen von Schulkindern, sonst eher mehr oder weniger gelangweilt vom trockenen Geschichtsunterricht, erinnern sich an die Umstände der ersten Bahnfahrt: Der Lehrer erzählte auch von den damaligen Kritikern des Vorhabens, die vor den Gefahren

warnten: Die hohe Geschwindigkeit würde den Menschen Übelkeit und Kopfweh bereiten, die Kühe auf den Weiden würden von dem vorbeifahrenden, dampfenden und lärmenden Gefährt derart verschreckt, dass sie keine Milch mehr geben würden. Befreiende Heiterkeit und Lachen ergriff die Schulklassen und wahrscheinlich ist dies auch der Grund, weshalb das Ereignis der ersten deutschen Bahnfahrt so prominent als bleibender Lernerfolg in der Erinnerung haftet.

Nun, es ist erwiesen, dass die Skeptiker sich irrten. Weder Mensch noch Vieh nahm Schaden. Die Entwicklung des Eisenbahnwesens als

Teil der so genannten Industriellen Revolution des 19. Jahrhunderts schritt in Deutschland und Europa voran. Die Fabriken des industrialisierten Europa versorgten fast die ganze Welt mit ihren neu entwickelten Waren. Nicht nur die Wirtschaft, auch die Gesellschaft veränderte sich durch die Mobilität. Teile der Landbevölkerung fanden in den Fabriken der Städte Arbeit. Sie arbeiteten und lebten unter größtenteils menschenunwürdigen Bedingungen. Aber dies blieb nicht so. Die Missstände werden überwunden. Naturwissenschaften und Technik haben eine Industrie- und Wissensgesellschaft mit breitem Wohlstand ermöglicht.

Die Rolle der Personen- und Güterzüge als Transportmittel ist dabei nicht wegzudenken.

Die Anbindung an das Schienennetz entschied darüber, ob Städte wuchsen, weil aus ihnen Industriezentren wurden, so wie im Mittelalter die großen Flüsse als Transportwege das Entstehen der Städte hervorbrachten. Die Anbindung an das Schienennetz entschied aber auch im Kleinen und unbemerkt manches menschliche Schicksal: Die Lebenschancen eines begabten Dorfkindes, das Gymnasium in der nächsten Kleinstadt zu besuchen, hingen oft davon ab, ob es eine Bahnstation gab oder nicht.

Mit dem technischen Fortschritt waren und sind Umwälzungen verbunden, ein „ewiger Sturm schöpferischer Zerstörung“ wie es der bedeutende österreichische Nationalökonom Joseph Schumpeter formulierte. Man kann es aber auch schlichter ausdrücken: Das Neue verdrängt das Alte. In einer demokratischen Gesellschaft muss es über das Maß des Bewahrens und das Maß des Fortschrittes und seines Preises Diskussionen geben. Dies ist gut, denn im Streit wird Erkenntnis gewonnen.

Ein gutes Beispiel hierfür ist der Ausbau des Stuttgarter Hauptbahnhofs im Rahmen des Bahnprojekts Stuttgart - Ulm. Stuttgart 21 ist das

innereuropäische Kernstück der Hochgeschwindigkeitsstrecke Paris-Bratislava. Diese Route ist eine extrem wichtige europäische Verbindungsachse. Schnellere Verbindungen lassen Fahrzeiten kürzer werden und die Menschen bequemer reisen. Dieses Projekt sichert neben anderen die Zukunftsfähigkeit des Transportmittels Bahn und macht diese fit für die Ansprüche des 21. Jahrhunderts.

Das Museum der Deutschen Bahn AG hat neben dem Adler drei Monate lang die neun Pionierlokomotiven aus sechs Ländern in einer Sonderschau mit großem Publikumserfolg gezeigt. Damit

wurde die globale Bedeutung der Entwicklung des Eisenbahnwesens dokumentiert.

Die alten Loks werden wieder in die Museen ihrer Heimatländer zurückkehren, aber eine Sonderschau „Planet Eisenbahn“ wird noch bis zum 27. Februar 2011 andauern.

Noch zu erwähnen bleibt auch: Die Eisenbahnhistorie ist in einem Musical des Stadttheaters Fürth verarbeitet worden.

Das Bundesfinanzministerium nimmt das Eisenbahn-Jubiläum gerne zum Anlass, eine Gedenkmünze und eine Briefmarke herauszugeben. Denn die Geschichte des Eisenbahn-Wesens in Deutschland stellt nicht nur ein Stück

Technik- und Wirtschaftsgeschichte unseres Landes, sondern auch ein Stück Kulturgeschichte dar. Und man kann feststellen: das Verhältnis vieler Bürger unseres Landes zu „ihrer Bahn“ hat etwas mit Emotion, ja mit Identität zu tun.

Die 10-Euro Silbergedenkmünze wurde von dem Berliner Künstler Bodo Broschat gestaltet und zeigt den Adler vor dem Hintergrund eines modernen Hochgeschwindigkeitszuges. Lieber Herr Broschat, ich begrüße Sie und gratuliere Ihnen zu einer - erneut - sehr gelungenen Münzgestaltung. Die Münze ist seit Kurzem erhältlich, sie wird vom Bayerischen Hauptmünzamt in München in einer Auflage von

maximal 2,2 Millionen Stück, davon

maximal 200.000 Stück in der

besonderen Sammlerqualität

„Spiegelglanz“ geprägt. Den Leiter des

Bayerischen Hauptmünzamtes, Herrn

Günther Waadt, darf ich ebenfalls

herzlich unter uns begrüßen.

Die Briefmarke zeigt in Anlehnung an

eine alte Radierung, wie der

Startschuss für den Eisenbahnverkehr

am 7. Dezember 1835 von den

staunenden Menschen bejubelt wurde.

Die Briefmarke wurde von Frau

Professorin Iris Utikal und Herrn

Professor Michael Gais aus Köln

entworfen. Ich begrüße Sie und danke

Ihnen beiden für die sehr gelungene

Briefmarke.

Die Briefmarke hat den für einen Standardbrief maßgebenden Wert von 55 Cent und wurde in der hohen Auflage von 7 Millionen Stück gedruckt. Die Briefmarke kann seit dem 11. November - also seit vorgestern - in den Verkaufsstellen der Deutschen Post erworben werden.