

Entgegennahme des Schienenverkehrs-Preis 2018

Oliver Schwedes

Ich möchte mich ganz herzlich im Namen der Kollegen Markus Hecht und Jürgen Siegmann für die Verleihung des Innovations-Preis und die damit verbundene Würdigung des Eisenbahnwesen-Seminars bedanken.

Ich persönlich wusste anfangs gar nicht worüber ich mich mehr freuen sollte, den Schienenverkehrs-Preis für die geschätzten Kollegen, oder den Brandbrief des Bahnvorstands.

Dann habe ich aber schnell begriffen, dass sich die Frage so gar nicht stellt, vielmehr bin ich davon überzeugt, dass es einen Zusammenhang zwischen den beiden Ereignissen gibt. Vor dem Hintergrund der politisch vereinbarten Klimaziele lautet das Mantra des Eisenbahnwesen-Seminars seit langem: *Die Bahn muss wachsen und besser werden!* Das scheint der Bahnvorstand mittlerweile begriffen zu haben.

Vielleicht ist es an der Zeit, sich an die Vordenker der Eisenbahnentwicklung zu erinnern, etwa an den Visionär Friedrich List: „Der wohlfeile, schnelle, sichere und regelmäßige Transport von Personen und Gütern ist einer der mächtigsten Hebel des Nationalwohlstandes und der Zivilisation“ (List 1838, S. 1).

Während immer wieder auf den Beitrag der Eisenbahn zur wirtschaftlichen Entwicklung hingewiesen wird, bleibt der von List ebenfalls erwähnte zivilisatorische Fortschritt bis heute zumeist unerwähnt. Dabei hatte nur wenige Jahre später der Zeitgenosse Heinrich Heine gerade die Rolle der Eisenbahn für den sozialen Fortschritt emphatisch begrüßt. In einem Brief für die Augsburger Zeitung schreibt Heine 1843 aus dem Pariser Exil: „Welche Veränderungen müssen jetzt eintreten in unserer Anschauungsweise und in unseren Vorstellungen! Sogar die Elementarbegriffe von Zeit und Raum sind schwankend geworden. Durch die Eisenbahnen wird der Raum getötet, und es bleibt uns nur noch die Zeit übrig. Hätten wir nur Geld genug, um auch letztere anständig zu töten!“

Tatsächlich gibt es heute Länder, die ganz viel Geld in die Hand nehmen, um mit der Eisenbahn die Zeit zu töten. Ich komme gerade aus China, wo das Land flächendeckend mit Hochgeschwindigkeitsstrecken erschlossen wird. Heine zeigte sich fasziniert davon, die 130 km von Paris nach Rouen in viereinhalb

Stunden zu überwinden. Heute benötigt man viereinhalb Stunden von Peking nach Shanghai, eine Strecke von 1.300 km.

Aber Heine dachte noch weiter: „Was wird das erst geben, wenn die Linien nach Belgien und Deutschland ausgeführt und mit den dortigen Bahnen verbunden sein werden! Mir ist als kämen die Berge und Wälder aller Länder auf Paris angerückt. Ich rieche schon den Duft der deutschen Linden; vor meiner Tür brandet die Nordsee“ (Heine 1843: 449).

Die Eisenbahn als europäischer Integrator, ein zivilisatorischer Fortschritt, von dem wir heute weiter entfernen scheinen, als vor hundertfünfzig Jahren, als Heine diese Entwicklung schon vor Augen stand.

Die Eisenbahn war dennoch eine zivilisatorische Errungenschaft, auch wenn sie ihr Potential bis heute nicht ausgeschöpft hat. Heute kann sie unter neuen Rahmenbedingungen erneut „ein mächtiger Hebel der Zivilisation“ für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung und die europäische Integration sein.

Dafür – so habe ich Markus Hecht verstanden – wird sich das Eisenbahnwesen-Seminar auch in Zukunft einsetzen und ich persönlich bin mir sicher, dass Sie in zwanzig Jahren erneut die Gelegenheit haben werden, dies zu würdigen!

Quellen

Heinrich Heine, Sämtliche Schriften in zwölf Bänden. Hrsg. V. Klaus Briegleb. Bd. 9: Schriften 1831-1955. Hrsg. V. Karl Heinz Stahl. Berlin 1981, S. 449.

Friedrich List, Das deutsche National-Transport-System in volks- und staatswirtschaftlicher Beziehung. In: Staats-Lexikon oder Encyclopädie der Staatswissenschaft. Hrsg. v. Carl von Rotteck und Carl Welcker. Bd. 4. Altona 1838, S. 1.