

3. INTERNATIONALES SYMPOSIUM »EISENBAHN UND DENKMALPFLEGE«

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Kollegen!

Es gibt neben den schon genannten Gründen aus meiner Sicht drei gute Gründe, heute hier zusammenzukommen.

1. Wir sollten aus den ersten beiden erfolgreichen Veranstaltungen eine Reihe machen. Es ist uns zu wünschen, daß mit dieser und allen weiteren Veranstaltungen eine kontinuierliche, inhaltliche Diskussion entsteht, die unsere zukünftige Arbeit der DB AG kritisch prüfend begleitet, damit es uns gelingt, in einem gemeinsamen Prozeß zu Lösungen zu kommen, die gleichermaßen rückwärts wie aber auch vorwärts gerichtet sind – quasi eine Betrachtung entlang der Schiene, über die wir hier die nächsten Tage sprechen werden und nicht nur der Blick in den Rückspiegel der immer riesengroß erscheint, während der Ausblick nach vorn dann klein und bescheiden ist.

2. Veränderungen mit Konsequenzen

Ich möchte auf das Jahr 1993 hinweisen, in dem sich so viel an den äußeren Rahmenbedingungen für die Bahn und damit auch für unsere Zusammenarbeit geändert hat. Aus der Bundesbahn alter behördlicher Prägung wurde ein Prozeß mit dem Ziel, 1999 die vom Gesetzgeber beschlossene Aktiengesellschaft eigenständig arbeiten zu lassen. Diese vom Gesetzgeber geschaffene Situation hat weitreichende inhaltliche, aber auch organisationsrechtliche Konsequenzen für unsere Arbeit.

3. Die Bahn muß mit vorhandener Bausubstanz behutsam umgehen

Wir werden uns in den nächsten drei Tagen auf internationaler Ebene mit Eisenbahnkultur auseinandersetzen und feststellen, daß je nach dem, in welcher politischen Landschaft das System Schiene gewachsen ist, strategische Entscheidungen für zukünftige Eisenbahnentwicklungen getroffen wurden, die die Systeme zukünftig mehr und mehr differenzieren werden.

Während sich die DB AG dazu bekennt, die Tradition der letzten hundert Jahre fortzusetzen und in die Herzen der Innenstädte zu fahren – mal abgesehen von einzelnen Hochgeschwindigkeitstrassen, die durch ihre Führung, wie z. B. Köln-Frankfurt nur Zu- und Abgänge außerhalb der urbanen Mitte ermöglichen – hat sich z. B. die SNCF in Frankreich dazu bekannt, neben dem vorhandenen System ein neues System quasi unabhängig von den Städten »auf der grünen Wiese« zu implementieren. Niemand von uns kann heute beurteilen, welcher Weg sinnvoller sein wird. Der von uns eingeschlagene Weg führt zumindest jedoch dazu, auch in der Fläche, im Sinne einer behutsamen und sinnvollen Sanierung zu denken, zu entscheiden und zu handeln. In diesem Sinne freue ich mich mit Ihnen gemeinsam auf zwei interessante Tage und eine befruchtende Diskussion.