

Liebe Kollegen von EPF,
Sehr geehrter Herr Faross,
Sehr geehrter Herr Hall,
Sehr geehrter Herr Hofstra,
Sehr geehrte Frau Czerwenka,
Sehr geehrte Damen und Herren,

ich möchte Sie herzlich im Namen Fahrgastverbandes PRO BAHN zur „5. Generalversammlung und Konferenz des Europäischen Fahrgastverbandes“ hier in Ismaning begrüßen. Ich hoffe, sie hatten alle eine gute Anreise hierher.

Wir freuen uns, dass in diesem Jahr die Jahrestagung des Europäischen Fahrgastverbandes in Deutschland stattfindet und wir Gastgeber sein dürfen. Dies ganz besonders, da die Bundesrepublik Deutschland derzeit den Ratspräsidentschaft der Europäischen Union innehat und in dieser Zeit einige wichtige Weichenstellungen auch für uns Fahrgäste erwartet werden.

Blickt man jedoch auf die aktuelle politische Diskussion in Europa, so scheint das Thema Eisenbahn und öffentlicher Verkehr derzeit nur eine untergeordnete Rolle zu spielen. Dies spiegelt sich im Arbeitsplan der deutschen Präsidentschaft wider: Themen wie Gewährleistung einer sicheren, umweltverträglichen und wettbewerbsfähigen Energieversorgung oder mehr Rechtssicherheit für Bürger und Unternehmen lassen dem Thema „Öffentlicher Verkehr“ nur einen Platz unter dem Kapitel über moderne europäische Verkehrspolitik. Allerdings – und hier ist ein Schwerpunkt zu erkennen – spielt der Schutz der Umwelt innerhalb des Arbeitsprogramms eine zentrale Rolle. Höhepunkt dieser Diskussion war der gestern zu Ende gegangenen EU-Gipfel zum Klimaschutz. Der Grund liegt auf der Hand: Der jüngst veröffentlichten Weltklimabericht des Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) hat nicht nur in Europa die Alarmglocken schrillen lassen und lenkt die öffentliche Aufmerksamkeit auf ein Problem, welches auf den ersten Blick nichts mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu tun hat. Lange Zeit wurde die Erwärmung der Erde aufgrund des steigenden CO₂-Gehaltes nur als eine mögliche – und durch die Menschheit beherrschbare - Entwicklung des Weltklimas betrachtet. Inzwischen sind sich die Wissenschaft und zahlreiche politische Institutionen sicher: die

Klimaerwärmung wird kommen, in welchem exaktem Umfang ist derzeit noch ungewiss, wobei sich die Szenarien nur in der Größenordnung der Schäden unterscheiden. Mittlerweile sind die ersten Schätzungen zu den möglichen Kosten bekannt: 5,5 Billionen Euro kostet die Menschheit der Klimawandel, wenn nicht bald gegengesteuert wird. Eine Wirtschaftskrise wie in den 30er Jahren des vergangenen Jahrhunderts wäre die Folge. Dies führt in die Politik und Gesellschaft zu einem Umdenken.

Dem Verkehr kommt bei den klimarelevanten Emissionen zwar weltweit „nur“ auf einen Anteil von 13 Prozent, allerdings mit einer starken Dynamik. Preiswertes Öl hat viele Verkehrsmittel so billig gemacht, dass in der Öffentlichkeit das Bild wahrgenommen wird, dass es günstiger ist, mit dem Billigflieger nach London zu fahren, als mit der Bahn in die nächstgrößere Stadt. Dies merkt auch die Umwelt. So wuchs der Ausstoß klimarelevanter Gase im Verkehr seit 1970 um 222 Prozent. Bei einem „Weiter so“ im Verkehr kann eine Steigerung um weitere 80 Prozent eintreten. Ein Ende dieses Verkehrswachstums ist weltweit nicht absehbar. Hier wird die Politik Entscheidungen treffen müssen.

Die derzeit laufende Diskussion um Maßnahmen zur Reduktion des Ausstoßes von Klimagasen, insbesondere CO₂, erweckt allerdings den Eindruck, dass gerade im Verkehrsbereich ein „Weiter so“ ins Auge gefasst wird. Eine klare Strategie ist derzeit nicht zu erkennen. Gerade im Verkehrsbereich – in dem die höchsten Zuwachsraten klimarelevanter Gase in den nächsten Jahren erwartet werden - wird in der Öffentlichkeit der Eindruck erweckt, mit der Anschaffung eines Hybridautos und der Zahlung einer freiwilligen Abgabe für die nächste Flugreise könnte die bisherige Mobilität aufrechterhalten werden. Die Umstellung des eigenen Mobilitäts- und Einkaufsverhaltens oder die verstärkte Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel wird bisher kaum in Betracht gezogen. Dabei kann gerade im Verkehr eine auf den ÖPNV ausgerichtete Politik der Schlüssel zum Erfolg einer nachhaltigen Klimapolitik im Verkehrsbereich sein. Die Vorteile sprechen für den öffentlichen Verkehr: geringerer Schadstoffausstoß, geringe Flächenbeanspruchung und niedriger Energieverbrauch sind dabei nur einige Beispiele.

Warum wird der Öffentliche Verkehr bisher nicht als ein zentraler Baustein einer europäischen Klimapolitik wahrgenommen? Europäische Ideen und Projekte für den öffentlichen Verkehr gibt es zahlreich: Sei es beispielsweise das

zusammenwachsende Hochgeschwindigkeitsnetz, der mit EU-Mitteln geförderte Ausbau grenzüberschreitender Verbindungen oder Forschungsprojekte zur Etablierung alternativer Antriebstechnologien. Neben den technischen Belangen gilt es aber, den Fahrgast bei allen Maßnahmen in den Mittelpunkt zu stellen. Dies wird umso wichtiger, da der öffentliche Verkehr sich gegenüber dem eigenen PKW als vollwertige Alternative darstellen muss. Dazu muss sich neben der Einstellung der Menschen zum öffentlichen Verkehr auch bei diesem einiges ändern, dass er von den Kunden genau so einfach wahrgenommen wird wie das derzeit bevorzugte eigene Auto. Ein dichtes und zuverlässiges Angebot, preiswerte und durchschaubare Tarife; ein hoher Reisekomfort können viele Menschen dazu bewegen ihre Mobilität umweltverträglicher abzuwickeln.

In diesem Sinne wünsche ich uns eine erfolgreiche Konferenz mit interessanten Themen zu Bus und Bahn.