

A1NEU4 Klimafreundliche Mobilität Stärken – Alternativen zum Flugverkehr Ausbauen

Antragsteller*in: Julian Hitschler (LAG Europa BER/BB)

Status: Modifiziert

Antragstext

Alternativen für klimafreundliches Reisen in Europa schaffen –
Nachtzugverbindungen wiederherstellen – endlich ein Europa-Zug nach Brüssel und
Paris!

Auf Mittelstrecken können Nachtzüge eine attraktive Alternative zum Flugverkehr
in Europa sein, wenn attraktive Angebote gemacht werden. Moderne Nachtzüge, wie
etwa die Nightjets der ÖBB ermöglichen bequemes, stressarmes, klimafreundliches
und zeitsparendes Reisen über Nacht. Momentan ist Berlin durch das Angebot der
Bahngesellschaften ÖBB, MAV und PKP Intercity täglich per Nachtzug mit Zürich,
Wien, Budapest, Kraków, und Przemyśl an der polnisch-ukrainischen Grenze
verbunden. Die Verbindungen der ÖBB nach Zürich und Wien operieren hierbei
vollständig eigenwirtschaftlich, dass heißt ohne staatliche Zuschüsse. Einmal
wöchentlich besteht eine Verbindung der russischen Staatsbahn nach Paris,
dreimal wöchentlich nach Moskau. Außerdem gibt es eine saisonale,
eigenwirtschaftliche Nachtzugverbindung eines privaten Anbieters nach Malmö über
die Eisenbahnfähre Sassnitz-Trelleborg.

Das Land Berlin sollte sich zum Ziel setzen, attraktive Angebote im
Schienenpersonenfernverkehr in alle Hauptstädte der an die Bundesrepublik
Deutschland angrenzenden Länder zu schaffen. Aufgrund der attraktiven
Reisezeiten im Tagesverkehr besteht wenig Bedarf für Nachtzugverbindungen nach
Praha, nach Bern/Zürich und Wien gibt es bereits eigenwirtschaftliche
Nachtzugverbindungen. Nicht gedeckt ist der Bedarf nach attraktiven
Bahnverbindungen über Nacht nach Paris, Luxemburg, Brüssel, Amsterdam,
Kopenhagen und Warszawa. Deshalb soll das Land Berlin einen „Europa-Zug“ über
Brüssel nach Paris als Verkehrsleistung im Nachtreiseverkehr mit Schlaf- und
Liegewagen ausschreiben:

1. Berlin – Köln – Brüssel – Paris (Mit Laufweg über Hannover oder Hamburg)

Weiterhin sollen folgende Nachtzugverbindungen ausgeschrieben werden, falls ein
verkehrswissenschaftliches Gutachten einen potentiell ausreichenden Bedarf für
einen wirtschaftlichen Betrieb feststellt:

2. Berlin – Amsterdam (Mit Laufweg über Köln oder Osnabrück)

3. Berlin – Koblenz – Trier – Luxemburg – Metz – Paris (Mit Laufweg über Köln
oder Frankfurt am Main)

4. Berlin – Hamburg – Flensburg – Odense – Kopenhagen

5. Berlin – Poznań – Warszawa

Wie das erfolgreiche Angebot der ÖBB nach Wien und Zürich zeigt, können
Nachtzugverbindungen in Europa eigenwirtschaftlich und ohne staatliche Zuschüsse
betreiben werden. Erfahrungsgemäß ist es jedoch so, dass neue Bahnverbindungen
sich erst über längere Zeit eine Klientel aufbauen müssen, da Fahrgäste oft
nicht sofort nach Etablierung einer klimafreundlichen Alternativen zum Flugzeug
umsteigen, sondern einer gewissen Umgewöhnungszeit bedürfen, was den

41 Markteintritt für neue Anbieter ohne öffentliche Unterstützung allgemein zu
42 riskant macht. Maßgabe für die Ausschreibung der Verkehrsleistungen sollte daher
43 sein, dass sich die neuen Verbindungen nach spätestens sechs Jahren selbst
44 finanzieren und keiner weiteren öffentlichen Zuschüsse bedürfen. Für das erste
45 Betriebsjahr sollte ein Kostendeckungsgrad von 40%, und für die folgenden fünf
46 Betriebsjahre von 70% angestrebt werden. In begründeten Ausnahmefällen soll eine
47 öffentliche Anschlussfinanzierung auch nach Ablauf der ersten sechs Jahre
48 möglich sein, wobei der Kostendeckungsgrad mindestens 80% betragen sollte.

49 Um den Markteintritt kleinerer Unternehmen zu erleichtern, sollen die
50 Verbindungen einzeln und nicht als Gesamtpaket ausgeschrieben werden, wobei die
51 Bündelung und Flügelung von Zugteilen ausdrücklich gestattet sein soll. Neben
52 einem ausreichenden täglichen Angebot an Plätzen in Liege- und Schlafwagen
53 sollen den Bewerber*innen keine weiteren Vorgaben hinsichtlich der Fahrplan- und
54 Angebotsgestaltung gemacht werden. Wöchentliche Kontingente für Tickets zu
55 sozialverträglichen Tarifen sind zu prüfen. Bewerber*innen soll es ausdrücklich
56 gestattet sein, ihre Angebote auf geeignete Art und Weise mit Ausschreibungen
57 anderer öffentlicher Auftraggeber und mit eigenwirtschaftlichen Angeboten zu
58 kombinieren und das Angebot entsprechend anzupassen und zu erweitern. So plant
59 etwa die schwedische Regierung aktuell die Ausschreibung von Nachtzügen nach
60 Westeuropa.

61 Zunächst sollte für die oben genannten Verbindungen auf Grundlage von
62 Kostenvoranschlägen bereits am Markt etablierter Anbieter eine detaillierte
63 Kostenschätzung erarbeitet werden. Das Angebot sollte nach Möglichkeit durch
64 eine bedarfssteuernde Anpassung der Gebührenordnungen der Flughäfen
65 gegenfinanziert werden. Die Ausschreibung von Verkehrsleistungen im
66 internationalen Schienenpersonenfernverkehr wird vom Freistaat Bayern bereits
67 auf der Strecke München-Praha praktiziert und ist daher kein rechtliches Novum.

68 Außerdem sollte das Land Berlin an die ukrainische Bahngesellschaft
69 Ukrsalisnyzja herantreten und für die geplante Wiedereinführungen eines
70 Nachtzugs Berlin-Kiev ihre institutionelle Unterstützung bekräftigen. Hierzu
71 sollen bestehende Instrumente der Wirtschaftsförderung genutzt und die
72 Ukrsalisnyzja auf ihre Existenz aufmerksam gemacht werden.

73 Ein ungebremstes Wachstum des europäischen Luftverkehrs ist mit dem Erreichen
74 der im Klimaschutzabkommen von Paris gesetzten Ziele nicht vereinbar, denn
75 Reisen mit dem Flugzeug schädigt das Klima um ein Vielfaches mehr als Reisen mit
76 der Bahn oder dem Fernbus. Gleichzeitig belastet der Flugverkehr die Menschen in
77 der Umgebung von Flughäfen durch Lärm und Ultrafeinstaub. Auch wenn wir die
78 Entwicklung von emissionsfreien Technologien im Luftverkehr ausdrücklich
79 begrüßen, so ist doch allein schon aufgrund der Altersstruktur der Flotten im
80 Luftverkehr nicht davon auszugehen, dass dieser innerhalb der nächsten zwanzig
81 bis dreißig Jahre klimaneutral werden kann. Ein Weiter-So beim Wachstum des
82 europäischen Luftverkehrs kann es daher nicht geben.

83 Das Land Berlin sollte kurzfristige Maßnahmen ergreifen, um die Alternativen zum
84 Flugverkehr auf innereuropäischen Kurz- und Mittelstrecken von und nach Berlin
85 zu stärken. Hierzu sind die Reisekostenregelungen für Landesbedienstete zu
86 überarbeiten und Nachtzugverbindungen in europäische Hauptstädte durch eine
87 Anschubfinanzierung zu fördern.

88 Reisekostenregelungen überdenken – Wahlfreiheit für Beschäftigte schaffen

89 Beamt*innen und Mitarbeiter*innen des Landes sowie landeseigener Universitäten
90 möchten wir bei Dienstreisen die Nutzung klimafreundlicher Verkehrsmittel
91 erleichtern, sowie Anreize für ein sparsames und klimafreundliches
92 Dienstreiseverhalten setzen.

93 Das Landesbeamtengesetz und entsprechende Verwaltungsvorschriften sollen so
94 angepasst werden, dass es Landesbediensteten ausdrücklich erlaubt sein soll,
95 klimafreundliche Verkehrsmittel wie Fernbus und Bahn auch dann zu nutzen, wenn
96 sich dadurch längere Reisezeiten oder (in einem akzeptablen Rahmen) höhere
97 Kosten ergeben. Gegebenenfalls ist ein Maximalverhältnis zum Preis des
98 günstigsten Angebots anzugeben beziehungsweise ein detaillierter Leitfaden zum
99 klimafreundlichen Reisen zu erarbeiten. Landesbedienstete sollen dazu angehalten
100 werden, auf Dienstreisen geeignete Arbeiten unterwegs, zum Beispiel im Zug,
101 durchzuführen, was dann auch ausdrücklich als Arbeitszeit anerkannt werden soll.
102 Bei Fahrtzeiten mit der Bahn von unter sechs Stunden sollen Flugreisen nur noch
103 dann erstattet werden, wenn dadurch Hotelübernachtungen vermieden werden können.
104 Fahrten in Nachtzügen sollen bis zur Komfortklasse Schlafwagen erstattet werden
105 und gleichwertig mit Hotelübernachtungen behandelt werden. Landesbedienstete,
106 die ein Jahr lang auf Dienstreisen mit dem Flugzeug verzichten sollen einen
107 zusätzlichen Urlaubstag erhalten. Ähnliche Regelungen werden bei einigen
108 privaten Berliner Unternehmen bereits praktiziert (WeiberWirtschaft eG, Posteo
109 e.K.).

110 Die Genehmigung von Flugreisen durch Dienstvorgesetzte soll künftig
111 grundsätzlich meldepflichtig sein. Die hierbei erhobenen Daten sollen
112 statistisch ausgewertet werden, wobei keine personenbezogenen Daten gesammelt
113 werden sollen. Dienststellen mit besonders hohem Flugreiseaufkommen sollen dazu
114 angehalten werden, Alternativen zu prüfen und ihre Mitarbeiter*innen
115 diesbezüglich zu sensibilisieren. In einem zweiten Schritt soll das Land Berlin
116 sich auf der so gewonnenen Datenbasis verbindliche Ziele für die Reduktion von
117 Dienstreisen per Flugzug setzen und gegebenenfalls weitere Maßnahmen ergreifen.

118 Allen Landesbediensteten sollen qualitativ hochwertige e-Conferencing-Tools zu
119 Verfügung gestellt werden, nach Möglichkeit auf OpenSource-Basis. Eine neue
120 Richtlinie sollte die Landesverwaltung dazu anhalten, Meetings möglichst
121 zeitlich so anzusetzen, dass eine An- und Abreise mit der Bahn für externe
122 Teilnehmer*innen am selben Tag möglich ist, so dass Flugreisen und
123 Hotelübernachtungen vermieden werden können. Die neue Richtlinie soll in erster
124 Linie die verantwortlichen Landesbediensteten für die Problematik
125 sensibilisieren, ohne zu strenge Auflagen zu machen, die die Erledigung von
126 Dienstaufgaben behindern könnten. Auf die Möglichkeit der Nutzung von Nachtzügen
127 sowie geeignete e-Conferencing-Tools durch externe Teilnehmer*innen von Meetings
128 soll ausdrücklich hingewiesen werden.

129 Die genauen Details einer neuen, klimafreundlichen Reisekostenregelung für
130 Landesbedienstete möchten wir im Dialog mit Gewerkschaften und
131 Beamt*innenverbänden erarbeiten. Die neuen Regeln sollen zunächst für einen
132 Zeitraum von einem Jahr in einzelnen Dienststellen freiwillig erprobt werden.
133 Zielsetzung sollte sein, die Umstellung auf das neue Regelwerk durch verstärkte
134 Nutzung von e-Conferencing insgesamt kostenneutral zu gestalten.