

A1NEU5 Klimafreundliche Mobilität Stärken – Alternativen zum Flugverkehr Ausbauen

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

Status: Modifiziert

Antragstext

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

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

16 Das Land Berlin sollte sich zum Ziel setzen, attraktive Angebote im
17 Schienenpersonenfernverkehr in alle Hauptstädte unserer europäischen Nachbarn zu
18 schaffen. Nach unserer Ansicht ist der Bedarf nach attraktiven
19 Bahnverbindungen über Nacht beispielsweise nach Paris, Luxemburg, Brüssel,
20 Amsterdam, Kopenhagen und Warszawa nicht ausreichend gedeckt. Hier muss dringend
21 nachgelegt werden. Deshalb soll das Land Berlin einen „Europa-Zug“ über Brüssel
22 nach Paris als Verkehrsleistung im Nachtreiseverkehr mit Schlaf- und Liegewagen
23 ausschreiben:

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

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

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

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

31 4. Berlin – Hamburg – Flensburg – Odense – Kopenhagen

32 5. Berlin – Poznań – Warszawa

33 Wie das erfolgreiche Angebot der ÖBB nach Wien und Zürich zeigt, können
34 Nachtzugverbindungen in Europa eigenwirtschaftlich und ohne staatliche Zuschüsse
35 betreiben werden. Erfahrungsgemäß ist es jedoch so, dass neue Bahnverbindungen
36 sich erst über längere Zeit eine Klientel aufbauen müssen, da Fahrgäste oft
37 nicht sofort nach Etablierung einer klimafreundlichen Alternativen zum Flugzeug
38 umsteigen, sondern einer gewissen Umgewöhnungszeit bedürfen, was den
39 Markteintritt für neue Anbieter ohne öffentliche Unterstützung allgemein zu
40 riskant macht. Maßgabe für die Ausschreibung der Verkehrsleistungen sollte daher

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

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

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

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

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

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

86 Reisekostenregelungen überdenken – Wahlfreiheit für Beschäftigte schaffen

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

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

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

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

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