

A1NEU7 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. Es gibt jedoch aktuell kein Angebot an 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 durch die Senatsverwaltung für Umwelt,
Verkehr und Klimaschutz 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 Markteintritt für neue Anbieter ohne öffentliche Unterstützung allgemein zu riskant macht. Maßgabe für die Ausschreibung der Verkehrsleistungen sollte daher sein, dass sich die neuen Verbindungen nach spätestens sechs Jahren selbst finanzieren und keiner weiteren öffentlichen Zuschüsse bedürfen. Für das erste Betriebsjahr sollte ein Kostendeckungsgrad von 40%, und für die folgenden fünf Betriebsjahre von 70% angestrebt werden. In begründeten Ausnahmefällen soll eine öffentliche Anschlussfinanzierung auch nach Ablauf der ersten sechs Jahre möglich sein, wobei der Kostendeckungsgrad mindestens 80% betragen sollte.

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

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

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

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

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

89 Reisekostenregelungen überdenken – Wahlfreiheit für Beschäftigte schaffen

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

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

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

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

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