

A1NEU17 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

3. Berlin – Luxemburg – Paris

4. Berlin – Hamburg – Kopenhagen

5. Berlin – Warschau

Wie das erfolgreiche Angebot der ÖBB nach Wien und Zürich zeigt, können
Nachtzugverbindungen in Europa eigenwirtschaftlich und ohne staatliche Zuschüsse
betreiben werden. 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. In begründeten
Ausnahmefällen soll eine öffentliche Anschlussfinanzierung auch nach Ablauf der

ersten sechs Jahre möglich sein, wobei der Kostendeckungsgrad mindestens 80% betragen sollte. Falls sich während der Vorbereitungs- und Ausschreibungsphase ein*e eigenwirtschaftliche*r Betreiber*in im Nachtlinienverkehr auf einer der oben genannten Strecken etabliert, soll die Ausschreibung für diese Strecke automatisch zurückgezogen werden. Dies sollte auch im Ausschreibungsverfahren von Anfang an so festgelegt sein.

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. Ein Angebot täglich außer Samstags ist aus wirtschaftlichen Gründen ebenfalls zu prüfen. 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. Als Alternative zu einer Ausschreibung von Verkehrsleistungen soll auch die Vergabe von Förderkrediten für neue Nachtzugverbindungen ab Berlin durch die Investitionsbank Berlin geprüft werden.

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.

Neben fehlender (Nachtzug-)Verbindungen hindert auch die bestehende Praxis des Ticketkaufs viele Menschen daran transeuropäische Zugverbindungen zu nutzen. Es ist aus unserer Sicht nicht hinnehmbar, dass für eine Zugverbindung von Paris nach Warschau Tickets über die jeweiligen nationalen Anbieter gebucht werden müssen. Die Landesregierung sollte sich auf europäischer Ebene dafür einsetzen, bis Ende der Legislaturperiode ein gemeinsames Online- System zu etablieren um

90 europaweit Tickets für alle Tag- und Nachtverbindungen buchen zu können, wie
 91 dies bei Zugverbindungen schon lange möglich ist.

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

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

107 Reisekostenregelungen überdenken – Wahlfreiheit für Beschäftigte schaffen

108 Beamt*innen und Mitarbeiter*innen des Landes sowie landeseigener Universitäten
 109 möchten wir bei Dienstreisen die Nutzung klimafreundlicher Verkehrsmittel
 110 erleichtern, sowie Anreize für ein sparsames und klimafreundliches
 111 Dienstreiseverhalten setzen. Grundsätzlich sollen zukünftig, die durch das
 112 Reisen von Beamt*innen und Mitarbeiter*innen des Landes entstehenden CO2-
 113 Emissionen kompensiert werden.

114 Das Landesbeamtengesetz und entsprechende Verwaltungsvorschriften sollen so
 115 angepasst werden, um Anreize für Landesbedienstete zu schaffen, klimafreundliche
 116 Verkehrsmittel wie Fernbus und Bahn auch dann zu nutzen, wenn sich dadurch
 117 längere Reisezeiten oder (in einem akzeptablen Rahmen) höhere Kosten ergeben.
 118 Gegebenenfalls ist ein Maximalverhältnis zum Preis des günstigsten Angebots
 119 anzugeben beziehungsweise ein detaillierter Leitfaden zum klimafreundlichen
 120 Reisen zu erarbeiten. Landesbedienstete sollen dazu angehalten werden, auf
 121 Dienstreisen geeignete Arbeiten unterwegs, zum Beispiel im Zug, durchzuführen,
 122 was dann auch ausdrücklich als Arbeitszeit anerkannt werden soll. Bei
 123 Fahrtzeiten mit der Bahn von unter sechs Stunden sollen Flugreisen nur noch dann
 124 erstattet werden, wenn dadurch Hotelübernachtungen vermieden werden können.
 125 Fahrten in Nachtzügen sollen bis zur Komfortklasse Schlafwagen erstattet werden
 126 und gleichwertig mit Hotelübernachtungen behandelt werden. Landesbedienstete,
 127 die ein Jahr lang auf Dienstreisen mit dem Flugzeug verzichten sollen einen
 128 zusätzlichen Urlaubstag erhalten. Ähnliche Regelungen werden bei einigen
 129 privaten berliner Unternehmen bereits praktiziert (WeiberWirtschaft eG, Posteo
 130 e.K.).

131 Die Genehmigung von Flugreisen durch Dienstvorgesetzte soll künftig
 132 grundsätzlich meldepflichtig sein. Die hierbei erhobenen Daten sollen
 133 statistisch ausgewertet werden, wobei keine personenbezogenen Daten gesammelt
 134 werden sollen. Dienststellen mit besonders hohem Flugreiseaufkommen sollen dazu
 135 angehalten werden, Alternativen zu prüfen und ihre Mitarbeiter*innen
 136 diesbezüglich zu sensibilisieren. In einem zweiten Schritt soll das Land Berlin

137 sich auf der so gewonnenen Datenbasis verbindliche Ziele für die Reduktion von
138 Dienstreisen per Flugzug setzten und gegebenenfalls weitere Maßnahmen ergreifen.

139 Allen Landesbediensteten sollen qualitativ hochwertige e-Conferencing-Tools zu
140 Verfügung gestellt werden, nach Möglichkeit auf OpenSource-Basis. Eine neue
141 Richtlinie sollte die Landesverwaltung dazu anhalten, Meetings möglichst
142 zeitlich so anzusetzen, dass eine An- und Abreise mit der Bahn für externe
143 Teilnehmer*innen am selben Tag möglich ist, so dass Flugreisen und
144 Hotelübernachtungen vermieden werden können. Die neue Richtlinie soll in erster
145 Linie die verantwortlichen Landesbediensteten für die Problematik
146 sensibilisieren, ohne zu strenge Auflagen zu machen, die die Erledigung von
147 Dienstaufgaben behindern könnten. Auf die Möglichkeit der Nutzung von Nachtzügen
148 sowie geeignete e-Conferencing-Tools durch externe Teilnehmer*innen von Meetings
149 soll ausdrücklich hingewiesen werden.

150 Die genauen Details einer neuen, klimafreundlichen Reisekostenregelung für
151 Landesbedienstete möchten wir im Dialog mit Gewerkschaften und
152 Beamte*innenverbänden erarbeiten. Die neuen Regeln sollen zunächst für einen
153 Zeitraum von einem Jahr in einzelnen Dienststellen freiwillig erprobt werden.
154 Zielsetzung sollte sein, die Umstellung auf das neue Regelwerk durch verstärkte
155 Nutzung von e-Conferencing insgesamt kostenneutral zu gestalten.