

A1NEU19 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

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

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. Ein Angebot täglich außer Samstags ist aus
53 wirtschaftlichen Gründen ebenfalls zu prüfen. Wöchentliche Kontingente für
54 Tickets zu sozialverträglichen Tarifen sind zu prüfen. Bewerber*innen soll es
55 ausdrücklich gestattet sein, ihre Angebote auf geeignete Art und Weise mit
56 Ausschreibungen anderer öffentlicher Auftraggeber und mit eigenwirtschaftlichen
57 Angeboten zu kombinieren und das Angebot entsprechend anzupassen und zu
58 erweitern. So plant etwa die schwedische Regierung aktuell die Ausschreibung von
59 Nachtzügen nach Westeuropa.

60 Zunächst sollte für die oben genannten Verbindungen auf Grundlage von
61 Kostenvoranschlägen bereits am Markt etablierter Anbieter eine detaillierte
62 Kostenschätzung erarbeitet werden. Das Angebot sollte nach Möglichkeit durch
63 eine bedarfssteuernde Anpassung der Gebührenordnungen der Flughäfen
64 gegenfinanziert werden. Die Ausschreibung von Verkehrsleistungen im
65 internationalen Schienenpersonenfernverkehr wird vom Freistaat Bayern bereits
66 auf der Strecke München-Praha praktiziert und ist daher kein rechtliches Novum.
67 Als Alternative zu einer Ausschreibung von Verkehrsleistungen soll auch die
68 Vergabe von Förderkrediten für neue Nachtzugverbindungen ab Berlin durch die
69 Investitionsbank Berlin geprüft werden.

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

77
78 Außerdem sollte das Land Berlin an die ukrainische Bahngesellschaft
79 Ukrsalisnyzja herantreten und für die geplante Wiedereinführungen eines
80 Nachtzugs Berlin-Kiew ihre institutionelle Unterstützung bekräftigen. Hierzu
81 sollen bestehende Instrumente der Wirtschaftsförderung genutzt und die
82 Ukrsalisnyzja auf ihre Existenz aufmerksam gemacht werden.

83
84 Neben fehlender (Nachtzug-)Verbindungen hindert auch die bestehende Praxis des
85 Ticketkaufs viele Menschen daran transeuropäische Zugverbindungen zu nutzen. Es
86 ist aus unserer Sicht nicht hinnehmbar, dass für eine Zugverbindung von Paris
87 nach Warschau Tickets über die jeweiligen nationalen Anbieter gebucht werden
88 müssen. Die Landesregierung sollte sich auf europäischer Ebene dafür einsetzen,
89 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, dass Anreize für Landesbedienstete geschaffen werden,
116 klimafreundliche Verkehrsmittel wie Bahn und Fernbus auch dann zu nutzen, wenn
117 sich dadurch längere Reisezeiten oder (in einem akzeptablen Rahmen) höhere
118 Kosten ergeben. Dazu fordern wir die Senatsverwaltung auf, in Abstimmung mit
119 Gewerkschaften, Umwelt- und Verkehrsverbänden einen entsprechenden Leitfaden zu
120 erarbeiten. Landesbedienstete sollen dazu angehalten werden, auf Dienstreisen
121 geeignete Arbeiten unterwegs, zum Beispiel im Zug, durchzuführen, was dann auch
122 ausdrücklich als Arbeitszeit anerkannt werden soll. Bei Fahrtzeiten mit der Bahn
123 von unter sechs Stunden sollen Flugreisen nur noch dann erstattet werden, wenn
124 dadurch Hotelübernachtungen vermieden werden können. Fahrten in Nachtzügen
125 sollen bis zur Komfortklasse Schlafwagen erstattet werden und gleichwertig mit
126 Hotelübernachtungen behandelt werden. Landesbedienstete, die ein Jahr lang auf
127 Dienstreisen mit dem Flugzeug verzichten, sollen einen zusätzlichen Urlaubstag
128 erhalten. Ähnliche Regelungen werden bei einigen privaten berliner Unternehmen
129 bereits praktiziert (WeiberWirtschaft eG, Posteo e.K.).

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

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

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