

A1NEU22 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
5 Das europäische Verkehrssystem ist zu einseitig auf den Luftverkehr
6 ausgerichtet, welcher jedes Jahr stark wächst, was die Klimaschutzziele im
7 Verkehrssektor unterläuft. Klima- und umweltfreundliche Alternativen wurden von
8 der europäischen Politik jahrzehntelang vernachlässigt. Das Land Berlin sollte
9 kurzfristig wirksame Maßnahmen ergreifen, um die Alternativen zum Flugverkehr
10 auf innereuropäischen Kurz- und Mittelstrecken von und nach Berlin zu stärken.
11 Hierzu sind die Reisekostenregelungen für Landesbedienstete zu überarbeiten und
12 Nachtzugverbindungen in europäische Hauptstädte durch eine Anschubfinanzierung
13 zu fördern.

14
15 Nachtzugverbindungen gezielt fördern

16
17 Das Land Berlin sollte sich zum Ziel setzen, attraktive Angebote im
18 Schienenpersonenfernverkehr in alle Hauptstädte unserer europäischen
19 Nachbarländer zu schaffen. Moderne Nachtzüge sind eine nachhaltige und
20 klimafreundliche Alternative zum Flugverkehr in Europa. Durch eine gezielte
21 öffentliche Förderung kann das Angebot an Nachtzügen in Berlin wieder ausgebaut
22 werden. Aktuell fehlen insbesondere attraktive Bahnverbindungen über Nacht nach
23 nach Paris und Brüssel geben. Deshalb soll das Land Berlin einen „Europa-Zug“
24 von Berlin über Brüssel nach Paris als Verkehrsleistung im Nachtreiseverkehr mit
25 Schlaf- und Liegewagen ausschreiben: Weiterhin sollen Nachtzugverbindungen nach
26 Amsterdam, Luxemburg, Kopenhagen und Warschau ausgeschrieben werden, falls ein
27 verkehrswissenschaftliches Gutachten der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr
28 und Klimaschutz einen potentiell ausreichenden Bedarf für einen wirtschaftlichen
29 Betrieb feststellt.

30
31 Wie das erfolgreiche Angebot der ÖBB nach Wien und Zürich zeigt, können
32 Nachtzugverbindungen in Europa eigenwirtschaftlich und ohne staatliche Zuschüsse
33 betreiben werden. Maßgabe für die Ausschreibung der Verkehrsleistungen sollte
34 daher sein, dass sich die neuen Verbindungen nach spätestens sechs Jahren selbst
35 finanzieren und keiner weiteren öffentlichen Zuschüsse bedürfen. Für das erste
36 Betriebsjahr sollte ein Kostendeckungsgrad von 40%, und für die folgenden fünf
37 Betriebsjahre von 70% angestrebt werden. In begründeten Ausnahmefällen soll eine
38 öffentliche Anschlussfinanzierung auch nach Ablauf der ersten sechs Jahre
39 möglich sein, wobei der Kostendeckungsgrad mindestens 80% betragen sollte. Falls
40 sich während der Vorbereitungs- und Ausschreibungsphase ein*e
41 eigenwirtschaftliche*r Betreiber*in im Nachtlinienverkehr auf einer der oben
42 genannten Strecken etabliert, soll die Ausschreibung für diese Strecke
43 automatisch zurückgezogen werden. Dies sollte auch im Ausschreibungsverfahren
44 von Anfang an so festgelegt sein.

45 Zunächst sollte für die oben genannten Verbindungen auf Grundlage von
46 Kostenvoranschlägen bereits am Markt etablierter Anbieter eine detaillierte
47 Kostenschätzung erarbeitet werden, um den notwendigen Finanzrahmen besser
48 abschätzen zu können. Um den Markteintritt kleinerer Unternehmen zu erleichtern,
49 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. Das Angebot sollte nach Möglichkeit durch eine bedarfssteuernde Anpassung der Gebührenordnungen der Flughäfen gegenfinanziert werden. Als Alternative zu einer Ausschreibung von Verkehrsleistungen soll auch die Vergabe von Förderkrediten für neue Nachtzugverbindungen ab Berlin durch die Investitionsbank Berlin geprüft 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 und offene technische Schnittstellen verpflichtend einzuführen, um europaweit Tickets für alle Tag- und Nachtzugverbindungen öffentlicher und privater Anbieter auf allen gängigen Buchungsportalen buchen zu können. Für eine Reisekette mit mehreren Bahngesellschaften sollen die Fahrgastrechte im Verspätungsfall durchgängig und firmenübergreifend gelten.

Reisekostenregelungen überdenken – Wahlfreiheit für Beschäftigte schaffen

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

Das Landesbeamtengesetz und entsprechende Verwaltungsvorschriften sollen so angepasst werden, dass es Landesbediensteten ausdrücklich erlaubt sein soll, klimafreundliche Verkehrsmittel wie die Bahn auch dann zu nutzen, wenn sich dadurch längere Reisezeiten oder (in einem akzeptablen Rahmen) höhere Kosten ergeben. Ein detaillierter, leicht verständlicher und praktikabler Leitfaden für klimafreundliche Dienstreisen ist in Abstimmung mit Gewerkschaften und Beamte*innenvertretungen sowie Umwelt- und Verkehrsverbänden zu erarbeiten. Landesbedienstete sollen künftig frei wählen dürfen, ob sie auf Dienstreisen geeignete Arbeiten unterwegs, zum Beispiel im Zug, durchführen möchten, was dann auch ausdrücklich als Arbeitszeit anerkannt werden soll, oder die Zeit lieber für private Zwecke nutzen und nicht als Arbeitszeit verbuchen wollen. Bei Fahrtzeiten mit der Bahn von unter viereinhalb Stunden sollen Flugreisen nur noch dann erstattet werden, wenn dadurch Hotelübernachtungen vermieden werden können. Fahrten in Nachtzügen sollen bis zur Komfortklasse Schlafwagen erstattet werden und gleichwertig mit Hotelübernachtungen behandelt werden.

Die Genehmigung von Flugreisen durch Dienstvorgesetzte soll künftig grundsätzlich meldepflichtig sein. Die hierbei erhobenen Daten sollen statistisch ausgewertet werden, wobei keine personenbezogenen Daten gesammelt

101 werden sollen. Dienststellen mit besonders hohem Flugreiseaufkommen sollen dazu
102 angehalten werden, Alternativen zu prüfen und ihre Mitarbeiter*innen
103 diesbezüglich zu sensibilisieren. In einem zweiten Schritt soll das Land Berlin
104 sich als Teil einer übergeordneten Klimastrategie auf der so gewonnenen
105 Datenbasis verbindliche Ziele für die Reduktion von Dienstreisen per Flugzug
106 setzen und gegebenenfalls weitere Maßnahmen ergreifen.

107
108 Allen Landesbediensteten sollen qualitativ hochwertige e-Conferencing-Tools zu
109 Verfügung gestellt werden, nach Möglichkeit auf OpenSource-Basis. Eine neue
110 Richtlinie sollte die Landesverwaltung dazu anhalten, Meetings möglichst
111 zeitlich so anzusetzen, dass eine An- und Abreise mit der Bahn für externe
112 Teilnehmer*innen am selben Tag möglich ist, so dass Flugreisen und
113 Hotelübernachtungen vermieden werden können. Die neue Richtlinie soll in erster
114 Linie die verantwortlichen Landesbediensteten für die Problematik
115 sensibilisieren, ohne zu strenge Auflagen zu machen, die die Erledigung von
116 Dienstaufgaben behindern könnten. Auf die Möglichkeit der Nutzung von Nachtzügen
117 sowie geeignete e-Conferencing-Tools durch externe Teilnehmer*innen von Meetings
118 soll ausdrücklich hingewiesen werden.

119 Die genauen Details einer neuen, klimafreundlichen Reisekostenregelung für
120 Landesbedienstete möchten wir im Dialog mit Gewerkschaften und
121 Beamt*innenverbänden erarbeiten. Die neuen Regeln sollen zunächst für einen
122 Zeitraum von einem Jahr in einzelnen Dienststellen freiwillig erprobt werden.
123 Zeilsetzung sollte sein, die Umstellung auf das neue Regelwerk durch verstärkte
124 Nutzung von e-Conferencing insgesamt kostenneutral zu gestalten. Grundsätzlich
125 sollen zukünftig, die durch das Reisen von Beamt*innen und Mitarbeiter*innen des
126 Landes entstehenden CO2-Emissionen kompensiert werden, wobei die Kompensation
127 durch lokale Projekte in Berlin und nicht in Drittländern erfolgen soll.

128

129 Antragsbegründung

130

131 Ein ungebremses Wachstum des europäischen Luftverkehrs ist mit dem Erreichen
132 der im Klimaschutzabkommen von Paris gesetzten Ziele nicht vereinbar, denn
133 Reisen mit dem Flugzeug schädigt das Klima um ein Vielfaches mehr als Reisen mit
134 der Bahn oder dem Fernbus. Gleichzeitig belastet der Flugverkehr die Menschen in
135 der Umgebung von Flughäfen durch Lärm und Ultrafeinstaub. Auch wenn wir die
136 Entwicklung von emissionsfreien Technologien im Luftverkehr ausdrücklich
137 begrüßen, so ist doch allein schon aufgrund der Altersstruktur der Flotten im
138 Luftverkehr nicht davon auszugehen, dass dieser innerhalb der nächsten zwanzig
139 bis dreißig Jahre klimaneutral werden kann. Ein Weiter-So beim Wachstum des
140 europäischen Luftverkehrs kann es daher nicht geben. Wenn es Berlin gelingt, das
141 Wachstum des Luftverkehrs zu begrenzen, so schont dies die Berliner*innen nicht
142 nur vor Lärm- und Feinstaubwirkungen, sondern leistet auch einen wichtigen
143 Beitrag zum Klimaschutz. Auch ein weiterer, kostspieliger Ausbau der BER kann so
144 vermieden werden.

145 Moderne Nachtzüge, wie etwa die Nightjets der ÖBB ermöglichen bequemes,
146 stressarmes, klimafreundliches und zeitsparendes Reisen über Nacht. Momentan ist
147 Berlin durch das Angebot der Bahngesellschaften ÖBB, MAV und PKP Intercity
148 täglich per Nachtzug mit Zürich, Wien, Budapest, Kraków, und Przemyśl an der
149 polnisch-ukrainischen Grenze verbunden. Die Verbindungen der ÖBB nach Zürich und
150 Wien operieren hierbei vollständig eigenwirtschaftlich, dass heißt ohne
151 staatliche Zuschüsse. Einmal wöchentlich besteht eine Verbindung der russischen

152 Staatsbahn nach Paris, dreimal wöchentlich nach Moskau. Außerdem gibt es eine
153 saisonale, eigenwirtschaftliche Nachtzugverbindung eines privaten Anbieters nach
154 Malmö über die Eisenbahnfähre Sassnitz-Trelleborg. Aufgrund der attraktiven
155 Reisezeiten im Tagesverkehr besteht wenig Bedarf für Nachtzugverbindungen nach
156 Praha, nach Bern/Zürich und Wien gibt es bereits eigenwirtschaftliche
157 Nachtzugverbindungen. In Richtung Paris, Luxemburg, Brüssel, Amsterdam,
158 Kopenhagen und Warschau gibt es jedoch das Potential für die Wiedereinführung
159 von Nachzügen. Durch eine gezielte, zeitlich begrenzte Förderung durch das Land
160 ist eine Ausweitung des Angebots durch eigenwirtschaftlich agierende Anbieter
161 möglich. Erfahrungsgemäß bauen neue Bahnverbindungen sich erst über längere Zeit
162 eine Klientel auf, da Fahrgäste oft nicht sofort nach Etablierung einer
163 klimafreundlichen Alternativen zum Flugzeug umsteigen, sondern einer gewissen
164 Umgewöhnungszeit bedürfen, was den Markteintritt für neue Anbieter ganz ohne
165 öffentliche Unterstützung oft zu riskant macht. Andere öffentliche Träger haben
166 ähnliche Pläne für die Förderung von Nachzügen, so dass sich durch die
167 Kombination von Fördermöglichkeiten innerhalb kurzer Zeit starke Synergien
168 entwickeln könnten. So plant etwa die schwedische Regierung aktuell die
169 Ausschreibung von Nachzügen nach Westeuropa. Die Ausschreibung von
170 Verkehrsleistungen im internationalen Schienenpersonenfernverkehr wird vom
171 Freistaat Bayern bereits auf der Strecke München-Praha praktiziert und ist daher
172 kein rechtliches Novum.

173
174 Die Regelungen des Landesbeamtengesetzes zur Erstattung von Reisekosten sind
175 nicht praxistauglich und bedürfen dringend einer Überarbeitung. Die Regelung
176 sieht vor, dass nur das günstigste, regelmäßig verkehrende Transportmittel
177 erstattet wird. Die Regelung wurde vor der Liberalisierung des Fernbusmarkts
178 getroffen und bevor eine dynamische Preisgestaltung im Bahnsektor üblich wurde.
179 Da sich die Preise für einzelne Verbindungen stetig ändern ist das Gesetz nur
180 schwer anzuwenden und durchzusetzen. Auch wird von Landesbediensteten in der
181 Praxis aus Komfortgründen meist nicht erwartet, statt dem Flugzug oder der Bahn
182 den günstigeren Fernbus zu nehmen, obwohl das Gesetz in seiner heutigen Form
183 dies eigentlich so vorsieht. Wir möchten eine grundsätzliche Neuregelung des
184 Erstattung von Reisekosten erreichen, die die Ziele Kosteneffektivität,
185 Entlastung der Beschäftigten und Klimaschutz miteinander vereinigt. Hierbei soll
186 eine größtmögliche Wahlfreiheit und Flexibilität für die Beschäftigten
187 geschaffen werden, ohne dass dies zu unverträglich hohen Mehrkosten führt. Uns
188 ist bewusst, dass sich hierbei gewisse Zielkonflikte ergeben, die wir durch
189 ausgeglichene und flexible Regeln lösen wollen. Von Beschäftigten des Landes
190 wird oft der Wunsch geäußert, statt dem Flugzeug auch klimaschonendere
191 Verkehrsmittel für ihre Dienstreisen nutzen zu dürfen. Gleichzeitig kann dies
192 auch bedeuten, dass eine Reise insgesamt mehr Zeit in Anspruch nimmt und
193 Beschäftigte so weniger Zeit mit ihren Angehörigen verbringen können. Neben der
194 Freiheit, im Landesdienst klimafreundlicher Reisen zu dürfen sehen wir deshalb
195 auch eine größere Rolle für e-Conferencing, um Stress durch häufige Dienstreise
196 vermeiden zu können. Uns ist besonders wichtig, die neuen Regelungen im Dialog
197 mit Arbeitnehmer*innenvertretungen zu erarbeiten. Niemand soll durch die neuen
198 Dienstreiseregulungen unzumutbar belastet werden. Unser Ziel ist ein
199 Dienstreiseverhalten, was sowohl das Klima als auch die Beschäftigten weniger
200 stark belastet als bisher.