

## A1NEU23 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. Zudem wächst der Luftverkehr jedes Jahr stark, was die  
7 Klimaschutzziele im Verkehrssektor unterläuft. Klima- und umweltfreundliche  
8 Alternativen wurden von der europäischen Politik jahrzehntelang vernachlässigt.  
9 Das Land Berlin sollte kurzfristig wirksame Maßnahmen ergreifen, um die  
10 Alternativen zum Flugverkehr auf innereuropäischen Kurz- und Mittelstrecken von  
11 und nach Berlin zu stärken. Hierzu sind die Reisekostenregelungen für  
12 Landesbedienstete zu überarbeiten und Nachtzugverbindungen in europäische  
13 Hauptstädte durch eine Anschubfinanzierung zu fördern.

14  
15 Nachtzugverbindungen gezielt fördern - EU-Hauptstädte verbinden

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. Deshalb soll das Land Berlin einen „Europa-Zug“ von  
24 Berlin über Brüssel nach Paris als Verkehrsleistung im Nachtreiseverkehr mit  
25 Schlaf- und Liegewagen ausschreiben.: Außerdem 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,

50 wobei die Bündelung und Flügelung von Zugteilen ausdrücklich gestattet sein  
51 soll. Neben einem ausreichenden täglichen Angebot an Plätzen in Liege- und  
52 Schlafwagen sollen den Bewerber\*innen keine weiteren Vorgaben hinsichtlich der  
53 Fahrplan- und Angebotsgestaltung gemacht werden. Wöchentliche Kontingente für  
54 Tickets zu sozialverträglichen Tarifen sind zu prüfen und ausdrücklich  
55 gewünscht. Bewerber\*innen soll es ausdrücklich gestattet sein, ihre Angebote auf  
56 geeignete Art und Weise mit Ausschreibungen anderer öffentlicher Auftraggeber  
57 und mit eigenwirtschaftlichen Angeboten zu kombinieren und das Angebot  
58 entsprechend anzupassen und zu erweitern. Das Angebot sollte nach Möglichkeit  
59 durch eine bedarfssteuernde Anpassung der Gebührenordnungen der Flughäfen  
60 gegenfinanziert werden. Als Alternative zu einer Ausschreibung von  
61 Verkehrsleistungen soll auch die Vergabe von Förderkrediten für neue  
62 Nachtzugverbindungen ab Berlin durch die Investitionsbank Berlin geprüft werden.

63  
64 Neben fehlender (Nachtzug-)Verbindungen hindert auch die bestehende Praxis des  
65 Ticketkaufs viele Menschen daran, transeuropäische Zugverbindungen zu nutzen. Es  
66 ist aus unserer Sicht nicht hinnehmbar, dass für eine Zugverbindung von Paris  
67 nach Warschau Online-Tickets über die jeweiligen nationalen Anbieter gebucht  
68 werden müssen. Die Landesregierung sollte sich auf europäischer Ebene dafür  
69 einsetzen, bis Ende der Legislaturperiode ein gemeinsames Online-System und  
70 offene technische Schnittstellen verpflichtend einzuführen, um europaweit  
71 Tickets für alle Tag- und Nachtzugverbindungen öffentlicher und privater  
72 Anbieter auf allen gängigen Buchungsportalen buchen zu können. Für eine  
73 Reisekette mit mehreren Bahngesellschaften sollen die Fahrgastrechte im  
74 Verspätungsfall durchgängig und firmenübergreifend gelten.

75  
76 Reisekostenregelungen überdenken – Wahlfreiheit für Beschäftigte schaffen

77  
78 Beamt\*innen und Mitarbeiter\*innen des Landes sowie landeseigener Universitäten  
79 möchten wir bei Dienstreisen die Nutzung klimafreundlicher Verkehrsmittel  
80 erleichtern, sowie Anreize für ein sparsames und klimafreundliches  
81 Dienstreiseverhalten setzen.

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

97  
98 Die Genehmigung von Flugreisen durch Dienstvorgesetzte soll künftig  
99 grundsätzlich meldepflichtig sein. Die hierbei erhobenen Daten sollen  
100 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, Konferenzen 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 CO<sub>2</sub>-Emissionen kompensiert werden, wobei die Kompensation  
127 durch lokale Projekte in Berlin und nicht in Drittländern erfolgen soll.

128

#### 129 Antragsbegründung

130

131 Ein ungebremstes 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 Przemysł an der  
149 polnisch-ukrainischen Grenze verbunden. Die Verbindungen der ÖBB nach Zürich und  
150 Wien operieren hierbei vollständig eigenwirtschaftlich, das 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 Prag; 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 Berlin ist eine Ausweitung des Angebots durch eigenwirtschaftlich agierende  
161 Anbieter möglich. Erfahrungsgemäß bauen neue Bahnverbindungen sich erst über  
162 längere Zeit eine Klientel auf, da Fahrgäste oft nicht sofort nach Etablierung  
163 einer klimafreundlichen Alternative zum Flugzeug auf diese umsteigen, sondern  
164 einer gewissen Umgewöhnungszeit bedürfen. Das macht den Markteintritt für neue  
165 Anbieter ganz ohne öffentliche Unterstützung oft zu riskant um realisiert zu  
166 werden. Andere öffentliche Träger haben ähnliche Pläne für die Förderung von  
167 Nachtzügen, so dass sich durch die Kombination von Fördermöglichkeiten innerhalb  
168 kurzer Zeit starke Synergien entwickeln könnten. So plant etwa die schwedische  
169 Regierung aktuell die Ausschreibung von Nachtzügen nach Westeuropa. Die  
170 Ausschreibung von Verkehrsleistungen im internationalen  
171 Schienenpersonenfernverkehr wird vom Freistaat Bayern bereits auf der Strecke  
172 München-Pra praktiziert und ist daher 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 der  
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.