

A1NEU24 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. Auf diese Weise können wir einen Berliner Beitrag zur
30 Schaffung eines europäischen Nachtzugnetzes, wie sie von Matthias Gastel, Cem
31 Özdemir, Michael Cramer und Franziska Brantner gefordert wird, leisten.

32
33 Wie das erfolgreiche Angebot der ÖBB nach Wien und Zürich zeigt, können
34 Nachtzugverbindungen in Europa eigenwirtschaftlich und ohne staatliche Zuschüsse
35 betreiben werden. Maßgabe für die Ausschreibung der Verkehrsleistungen sollte
36 daher sein, dass sich die neuen Verbindungen nach spätestens sechs Jahren selbst
37 finanzieren und keiner weiteren öffentlichen Zuschüsse bedürfen. Für das erste
38 Betriebsjahr sollte ein Kostendeckungsgrad von 40%, und für die folgenden fünf
39 Betriebsjahre von 70% angestrebt werden. In begründeten Ausnahmefällen soll eine
40 öffentliche Anschlussfinanzierung auch nach Ablauf der ersten sechs Jahre
41 möglich sein, wobei der Kostendeckungsgrad mindestens 80% betragen sollte. Falls
42 sich während der Vorbereitungs- und Ausschreibungsphase ein*e
43 eigenwirtschaftliche*r Betreiber*in im Nachtlinienverkehr auf einer der oben
44 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 Zunächst sollte für die oben genannten Verbindungen auf Grundlage von
48 Kostenvoranschlägen bereits am Markt etablierter Anbieter eine detaillierte
49 Kostenschätzung erarbeitet werden, um den notwendigen Finanzrahmen besser

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

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

77
78 Reisekostenregelungen überdenken – Wahlfreiheit für Beschäftigte schaffen

79
80 Beam*t*innen und Mitarbeiter*innen des Landes sowie landeseigener Universitäten
81 möchten wir bei Dienstreisen die Nutzung klimafreundlicher Verkehrsmittel
82 erleichtern, sowie Anreize für ein sparsames und klimafreundliches
83 Dienstreiseverhalten setzen.

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

99
100 Die Genehmigung von Flugreisen durch Dienstvorgesetzte soll künftig

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

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

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

130
131 Antragsbegründung

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

147 Moderne Nachtzüge, wie etwa die Nightjets der ÖBB ermöglichen bequemes,
148 stressarmes, klimafreundliches und zeitsparendes Reisen über Nacht. Momentan ist
149 Berlin durch das Angebot der Bahngesellschaften ÖBB, MAV und PKP Intercity
150 täglich per Nachtzug mit Zürich, Wien, Budapest, Kraków, und Przemysł an der
151 polnisch-ukrainischen Grenze verbunden. Die Verbindungen der ÖBB nach Zürich und

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

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