

A1NEU25 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 Beamte*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 Beamte*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 Beamtenverbänden erarbeiten. Die neuen Regeln sollen zunächst für einen
124 Zeitraum von einem Jahr in einzelnen Dienststellen freiwillig erprobt werden.
125 Zielsetzung 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 Beamten 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 ungebremses 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 Feinstaubwirkungen, sondern leistet auch einen wichtigen
145 Beitrag zum Klimaschutz. Auch ein weiterer, kostspieliger Ausbau der BER kann so
146 vermieden werden. Moderne Nachtzüge, wie etwa die Nightjets der ÖBB ermöglichen
147 bequemes, stressarmes, klimafreundliches und zeitsparendes Reisen über Nacht.
148 Momentan ist Berlin durch das Angebot der Bahngesellschaften ÖBB, MAV und PKP
149 Intercity täglich per Nachtzug mit Zürich, Wien, Budapest, Kraków, und Przemyśl
150 an der polnisch-ukrainischen Grenze verbunden. Die Verbindungen der ÖBB nach
151 Zürich und Wien operieren hierbei vollständig eigenwirtschaftlich, dass heißt

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

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