

A1NEU26 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 Auto- und 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 umgehend wirksame Maßnahmen ergreifen, um die
10 Alternativen zum Flugverkehr auf innereuropäischen Kurz- und Mittelstrecken von
11 und nach Berlin zu stärken. Hierzu sind auch 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, Kopenhagen und Warschau ausgeschrieben werden. Auf diese Weise können
27 wir einen Berliner Beitrag zur Schaffung eines europäischen Nachtzugnetzes, wie
28 sie von Matthias Gastel, Cem Özdemir, Michael Cramer und Franziska Brantner
29 gefordert wird, leisten.

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 nur als Gesamtpaket ausgeschrieben

50 werden, wobei die Bündelung und Flügelung von Zugteilen ausdrücklich gestattet
51 sein soll. Neben einem ausreichenden täglichen Angebot an Plätzen in Sitz-,
52 Liege- und Schlafwagen sollen den Bewerber*innen keine weiteren Vorgaben
53 hinsichtlich der Fahrplan- und Angebotsgestaltung gemacht werden. Wöchentliche
54 Kontingente für Tickets zu sozialverträglichen Tarifen sind zu prüfen und
55 ausdrücklich gewünscht. Bewerber*innen soll es ausdrücklich gestattet sein, ihre
56 Angebote auf geeignete Art und Weise mit Ausschreibungen anderer öffentlicher
57 Auftraggeber und mit eigenwirtschaftlichen Angeboten zu kombinieren und das
58 Angebot entsprechend anzupassen und zu erweitern. Das Angebot sollte nach
59 Möglichkeit durch eine bedarfssteuernde Anpassung der Gebührenordnungen der
60 Flughäfen 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. Außerdem soll
73 dafür gesorgt werden, dass alle online verfügbaren Angebote auch Agenturen und
74 Reisezentren zu fairen Konditionen zur Verfügung gestellt werden, um durch
75 kompetente Beratung weitere Kund*innen für den internationalen Bahnverkehr zu
76 gewinnen. Für eine Reisekette mit mehreren Bahngesellschaften sollen die
77 Fahrgastrechte im Verspätungsfall durchgängig und firmenübergreifend gelten.

78
79 Reisekostenregelungen überdenken – Wahlfreiheit für Beschäftigte schaffen

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

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

101

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

111

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

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

132

133 Antragsbegründung

134

135 Ein ungebremses Wachstum des europäischen Luftverkehrs ist mit dem Erreichen
136 der im Klimaschutzabkommen von Paris gesetzten Ziele nicht vereinbar, denn
137 Reisen mit dem Flugzeug schädigt das Klima um ein Vielfaches mehr als Reisen mit
138 der Bahn oder dem Fernbus. Gleichzeitig belastet der Flugverkehr die Menschen in
139 der Umgebung von Flughäfen durch Lärm und Ultrafeinstaub. Auch wenn wir die
140 Entwicklung von emissionsfreien Technologien im Luftverkehr ausdrücklich
141 begrüßen, so ist doch allein schon aufgrund der Altersstruktur der Flotten im
142 Luftverkehr nicht davon auszugehen, dass dieser innerhalb der nächsten zwanzig
143 bis dreißig Jahre klimaneutral werden kann. Ein Weiter-So beim Wachstum des
144 europäischen Luftverkehrs kann es daher nicht geben. Wenn es Berlin gelingt, das
145 Wachstum des Luftverkehrs zu begrenzen, so schont dies die Berliner*innen nicht
146 nur vor Lärm- und Feinstaubwirkungen, sondern leistet auch einen wichtigen
147 Beitrag zum Klimaschutz. Auch ein weiterer, kostspieliger Ausbau der BER kann so
148 vermieden werden. Moderne Nachtzüge, wie etwa die Nightjets der ÖBB ermöglichen
149 bequemes, stressarmes, klimafreundliches und zeitsparendes Reisen über Nacht.
150 Momentan ist Berlin durch das Angebot der Bahngesellschaften ÖBB, MAV und PKP
151 Intercity täglich per Nachtzug mit Zürich, Wien, Budapest, Kraków, und Przemyśl

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

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

202 Dienstreiseverhalten, was sowohl das Klima als auch die Beschäftigten weniger
203 stark belastet als bisher.