

A1NEU28 Klimafreundliche Mobilität Stärken – Alternativen zum Flugverkehr Ausbauen

Antragsteller*in: Julian Hitschler (LAG Europa BER/BB)

Antragstext

1 Alternativen für klimafreundliches Reisen in Europa schaffen –
2 Nachtzugverbindungen wiederherstellen und über Nacht den Tag gewinnen!

3
4 Das europäische Verkehrssystem ist zu einseitig auf den Straßen- und Luftverkehr
5 ausgerichtet. Zudem wächst der Luftverkehr jedes Jahr stark, was die
6 Klimaschutzziele im Verkehrssektor unterläuft. Klima- und umweltfreundliche
7 Alternativen wurden von der europäischen Politik jahrzehntelang vernachlässigt,
8 stattdessen werden klimaschädliche Verkehrsträger wie Auto, LKW und Flugzeug
9 durch direkte und indirekte Subventionen besonders stark gefördert. Das Land
10 Berlin sollte umgehend wirksame Maßnahmen ergreifen, um die Alternativen zum
11 Flugverkehr auf innereuropäischen Kurz- und Mittelstrecken von und nach Berlin
12 zu stärken. Hierzu sind auch die Reisekostenregelungen für Landesbedienstete zu
13 überarbeiten und in Zusammenarbeit mit dem Bund Nachtzugverbindungen in
14 europäische Hauptstädte zu fördern.

15
16 Nachtzugverbindungen gezielt fördern - EU-Hauptstädte verbinden
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 Paris und Brüssel, aber auch nach Skandinavien und Osteuropa sollte das Angebot
24 schnell verbessert werden. Für Verbindungen auf Mittelstrecken, wie etwa
25 Richtung London, Rom und Barcelona bieten sich speziell für den Nachtverkehr
26 ertüchtigte Hochgeschwindigkeitszüge an. Deshalb soll sich das Land Berlin über
27 eine Bundesratsinitiative dafür einsetzen, dass der Bund in Zusammenarbeit mit
28 den betroffenen Bundesländern neue Nachtzugverbindungen mit Schlaf- und
29 Liegewagen sowie (auf geeigneten Strecken) für den Nachtverkehr optimierten
30 Hochgeschwindigkeitszügen ins europäische Ausland ausschreibt, um das bereits
31 existierende eigenwirtschaftliche Angebot zu ergänzen. Als Alternative zu einer
32 Ausschreibung von Verkehrsleistungen durch eine Kooperation mit dem Bund soll
33 auch die Vergabe von Förderkrediten für neue eigenwirtschaftliche
34 Nachtzugverbindungen ab Berlin durch die Investitionsbank Berlin und die KfW
35 geprüft werden. Zur Gegenfinanzierung dieser Maßnahmen sollen die Start- und
36 Landegebühren an den Berliner Flughäfen angehoben werden.

37
38 Neben fehlender (Nachtzug-)Verbindungen hindert auch die bestehende Praxis des
39 Ticketkaufs viele Menschen daran, transeuropäische Zugverbindungen zu nutzen. Es
40 ist aus unserer Sicht nicht hinnehmbar, dass für eine Zugverbindung von Paris
41 nach Warschau Online-Tickets über die jeweiligen nationalen Anbieter gebucht
42 werden müssen. Die Landesregierung sollte sich auf europäischer Ebene dafür
43 einsetzen, bis Ende der Legislaturperiode ein gemeinsames Online-System und
44 offene technische Schnittstellen verpflichtend einzuführen, um europaweit
45 Tickets für alle Tag- und Nachtzugverbindungen öffentlicher und privater
46 Anbieter auf allen gängigen Buchungsportalen buchen zu können. Außerdem soll
47 dafür gesorgt werden, dass alle online verfügbaren Angebote auch Agenturen und
48 Reisezentren zu fairen Konditionen zur Verfügung gestellt werden, um durch
49 kompetente Beratung weitere Kund*innen für den internationalen Bahnverkehr zu

50 gewinnen. Für eine Reisekette mit mehreren Bahngesellschaften sollen die
51 Fahrgastrechte im Verspätungsfall durchgängig und firmenübergreifend gelten.
52 Zudem soll sich das Land Berlin dafür einsetzen, dass jede*r 18-Jährige in der
53 EU ein kostenloses Interrail-Ticket bekommt und entsprechende Mittel im EU-
54 Haushalt aufgestockt werden.

55
56 Reisekostenregelungen überdenken – Wahlfreiheit für Beschäftigte schaffen
57 Beamt*innen und Mitarbeiter*innen des Landes sowie landeseigener Universitäten
58 möchten wir bei Dienstreisen die Nutzung klimafreundlicher Verkehrsmittel
59 erleichtern, sowie Anreize für ein sparsames und klimafreundliches
60 Dienstreiseverhalten setzen. Das Landesbeamtengesetz und entsprechende
61 Verwaltungsvorschriften sollen so angepasst werden, dass es Landesbediensteten
62 ausdrücklich erlaubt sein soll, klimafreundliche Verkehrsmittel wie die Bahn
63 auch dann zu nutzen, wenn sich dadurch längere Reisezeiten oder (in einem
64 akzeptablen Rahmen) höhere Kosten ergeben. Ein leicht verständlicher und
65 praktikabler Leitfaden für klimafreundliche Dienstreisen ist in Abstimmung mit
66 Gewerkschaften und Beamt*innenvertretungen sowie Umwelt- und Verkehrsverbänden
67 zu erarbeiten.

68
69 Landesbedienstete sollen künftig frei wählen dürfen, ob sie auf Dienstreisen
70 geeignete Arbeiten unterwegs, zum Beispiel im Zug, durchführen möchten, was dann
71 auch ausdrücklich über die tägliche Arbeitszeit hinaus anerkannt werden soll,
72 oder die Zeit lieber für private Zwecke nutzen und nicht als Arbeitszeit
73 verbuchen wollen. Bei Dienstreisezielen, die mit der Bahn in unter viereinhalb
74 Stunden erreichbar sind, sollen Flugreisen in der Regel nicht mehr erstattet
75 werden. Fahrten in Nachtzügen sollen bis zur Komfortklasse Schlafwagen erstattet
76 werden und gleichwertig mit Hotelübernachtungen behandelt werden.
77 Die Genehmigung von Flugreisen durch Dienstvorgesetzte soll künftig
78 grundsätzlich meldepflichtig sein. Die hierbei erhobenen Daten sollen
79 statistisch ausgewertet werden, wobei keine personenbezogenen Daten gesammelt
80 werden sollen. Dienststellen mit besonders hohem Flugreiseaufkommen sollen dazu
81 angehalten werden, Alternativen zu prüfen und ihre Mitarbeiter*innen
82 diesbezüglich zu sensibilisieren. In einem zweiten Schritt soll das Land Berlin
83 sich als Teil einer übergeordneten Klimastrategie auf der so gewonnenen
84 Datenbasis verbindliche Ziele für die Reduktion von Dienstreisen per Flugzug
85 setzen und gegebenenfalls weitere Maßnahmen ergreifen.
86 Allen Landesbediensteten sollen qualitativ hochwertige e-Conferencing-Tools zu
87 Verfügung gestellt werden, nach Möglichkeit auf OpenSource-Basis. Eine neue
88 Richtlinie sollte die Landesverwaltung dazu anhalten, Konferenzen möglichst
89 zeitlich so anzusetzen, dass eine An- und Abreise mit der Bahn für externe
90 Teilnehmer*innen am selben Tag möglich ist, so dass Flugreisen und
91 Hotelübernachtungen vermieden werden können. Die neue Richtlinie soll in erster
92 Linie die verantwortlichen Landesbediensteten für die Problematik
93 sensibilisieren, ohne zu strenge Auflagen zu machen, die die Erledigung von
94 Dienstaufgaben behindern könnten. Auf die Möglichkeit der Nutzung von Nachtzügen
95 sowie geeignete e-Conferencing-Tools durch externe Teilnehmer*innen von Meetings
96 soll ausdrücklich hingewiesen werden. Die genauen Details einer neuen,
97 klimafreundlichen Reisekostenregelung für Landesbedienstete möchten wir im
98 Dialog mit Gewerkschaften und Beamt*innenverbänden erarbeiten. Die neuen Regeln
99 sollen zunächst für einen Zeitraum von einem Jahr in einzelnen Dienststellen
100 freiwillig erprobt werden. Zeilsetzung sollte sein, die Umstellung auf das neue

101 Regelwerk durch verstärkte Nutzung von e-Conferencing insgesamt kostenneutral zu
102 gestalten. Grundsätzlich sollen zukünftig die verbleibenden, durch das Reisen
103 von Beamt*innen und Mitarbeiter*innen des Landes entstehenden unvermeidlichen
104 CO₂-Emissionen kompensiert werden, wobei die Kompensation durch lokale Projekte
105 in Berlin und nicht in Drittländern erfolgen soll.

106

107 Antragsbegründung

108

109 Ein ungebremstes Wachstum des europäischen Luftverkehrs ist mit dem Erreichen
110 der im Klimaschutzabkommen von Paris gesetzten Ziele nicht vereinbar, denn
111 Reisen mit dem Flugzeug schädigt das Klima um ein Vielfaches mehr als Reisen mit
112 der Bahn oder dem Fernbus. Gleichzeitig belastet der Flugverkehr die Menschen in
113 der Umgebung von Flughäfen durch Lärm und Ultrafeinstaub. Auch wenn wir die
114 Entwicklung von emissionsfreien Technologien im Luftverkehr ausdrücklich
115 begrüßen, so ist doch allein schon aufgrund der Altersstruktur der Flotten im
116 Luftverkehr nicht davon auszugehen, dass dieser innerhalb der nächsten zwanzig
117 bis dreißig Jahre klimaneutral werden kann. Ein Weiter-So beim Wachstum des
118 europäischen Luftverkehrs kann es daher nicht geben. Wenn es Berlin gelingt, das
119 Wachstum des Luftverkehrs zu begrenzen, so schon dies die Berliner*innen nicht
120 nur vor Lärm- und Feinstaubwirkungen, sondern leistet auch einen wichtigen
121 Beitrag zum Klimaschutz. Auch ein weiterer, kostspieliger Ausbau der BER kann so
122 vermieden werden. Moderne Nachtzüge, wie etwa die Nightjets der ÖBB ermöglichen
123 bequemes, stressarmes, klimafreundliches und zeitsparendes Reisen über Nacht.
124 Momentan ist Berlin durch das Angebot der Bahngesellschaften ÖBB, MAV und PKP
125 Intercity täglich per Nachtzug mit Zürich, Wien, Budapest, Kraków, und Przemyśl
126 an der polnisch-ukrainischen Grenze verbunden. Die Verbindungen der ÖBB nach
127 Zürich und Wien operieren hierbei vollständig eigenwirtschaftlich, dass heißt
128 ohne staatliche Zuschüsse. Ein- bis zweimal wöchentlich besteht eine Verbindung
129 der russischen Staatsbahn nach Paris, dreimal wöchentlich nach Moskau. Außerdem
130 gibt es eine saisonale, eigenwirtschaftliche Nachtzugverbindung eines privaten
131 Anbieters nach Malmö über die Eisenbahnfähre Sassnitz-Trelleborg. Aufgrund der
132 attraktiven Reisezeiten im Tagesverkehr besteht wenig Bedarf für
133 Nachtzugverbindungen nach Prag; nach Bern/Zürich und Wien gibt es bereits
134 eigenwirtschaftliche Nachtzugverbindungen. In Richtung Paris, Luxemburg,
135 Brüssel, Amsterdam, Kopenhagen und Warschau gibt es jedoch das Potential für die
136 Wiedereinführung von Nachtzügen. Durch eine gezielte Förderung durch öffentliche
137 Ausschreibungen oder Förderkredite ist eine kurzfristige Ausweitung des Angebots
138 möglich. Erfahrungsgemäß bauen neue Bahnverbindungen sich erst über längere Zeit
139 eine Klientel auf, da Fahrgäste oft nicht sofort nach Etablierung einer
140 klimafreundlichen Alternative zum Flugzeug auf diese umsteigen, sondern einer
141 gewissen Umgewöhnungszeit bedürfen. Das macht den Markteintritt für neue
142 eigenwirtschaftliche Anbieter ganz ohne öffentliche Unterstützung oft zu
143 riskant, um realisiert zu werden. Andere öffentliche Träger haben ähnliche Pläne
144 für die Förderung von Nachtzügen, so dass sich durch die Kombination von
145 Fördermöglichkeiten innerhalb kurzer Zeit starke Synergien entwickeln könnten.
146 So plant etwa die schwedische Regierung aktuell die Ausschreibung von Nachtzügen
147 nach Westeuropa.

148

149 Die Regelungen des Landesbeamtengesetzes zur Erstattung von Reisekosten sind
150 nicht praxistauglich und bedürfen dringend einer Überarbeitung. Die Regelung
151 sieht vor, dass nur das günstigste, regelmäßig verkehrende Transportmittel

152 erstattet wird. Die Regelung wurde vor der Liberalisierung des Fernbusmarkts
153 getroffen und bevor eine dynamische Preisgestaltung im Bahnsektor üblich wurde.
154 Da sich die Preise für einzelne Verbindungen stetig ändern, ist das Gesetz nur
155 schwer anzuwenden und durchzusetzen. Auch wird von Landesbediensteten in der
156 Praxis aus Komfortgründen meist nicht erwartet, statt dem Flugzug oder der Bahn
157 den günstigeren Fernbus zu nehmen, obwohl das Gesetz in seiner heutigen Form
158 dies eigentlich so vorsieht. Wir möchten eine grundsätzliche Neuregelung der
159 Erstattung von Reisekosten erreichen, die die Ziele Kosteneffektivität,
160 Entlastung der Beschäftigten und Klimaschutz miteinander vereinigt. Hierbei soll
161 eine größtmögliche Wahlfreiheit und Flexibilität für die Beschäftigten
162 geschaffen werden, ohne dass dies zu unverträglich hohen Mehrkosten führt. Uns
163 ist bewusst, dass sich hierbei gewisse Zielkonflikte ergeben, die wir durch
164 ausgeglichene und flexible Regeln lösen wollen. Von Beschäftigten des Landes
165 wird oft der Wunsch geäußert, statt dem Flugzeug auch klimaschonendere
166 Verkehrsmittel für ihre Dienstreisen nutzen zu dürfen. Gleichzeitig kann dies
167 auch bedeuten, dass eine Reise insgesamt mehr Zeit in Anspruch nimmt und
168 Beschäftigte so weniger Zeit mit ihren Angehörigen verbringen können. Neben der
169 Freiheit, im Landesdienst klimafreundlicher reisen zu dürfen, sehen wir deshalb
170 auch eine größere Rolle für e-Conferencing, um Stress durch häufige Dienstreisen
171 vermeiden zu können. Uns ist besonders wichtig, die neuen Regelungen im Dialog
172 mit Arbeitnehmer*innenvertretungen zu erarbeiten. Niemand soll durch die neuen
173 Dienstreiseregulungen unzumutbar belastet werden. Unser Ziel ist ein
174 Dienstreiseverhalten, was sowohl das Klima als auch die Beschäftigten weniger
175 stark belastet als bisher.