

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Daniela Wagner, Markus Tressel, Dieter Janecek,
Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden) und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Flugreisen im Rahmen des Bundesreisekostengesetzes

In Zeiten der Klimakrise gehören nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller auch das Bundesreisekostengesetz und die Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zu diesem Gesetz auf den Prüfstand. Zum einen hat das Verwaltungshandeln Vorbildfunktion für viele weitere Einrichtungen und private Institutionen, zum anderen haben die Reiseaktivitäten der Bundesbehörden und Bundeseinrichtungen selbst erhebliche Umwelt- und Klimaauswirkungen.

Laut Monitoringbericht aus dem Jahr 2019 zum Beschluss der Bundesregierung „Nachhaltigkeit konkret im Verwaltungshandeln umsetzen – Maßnahmenprogramm Nachhaltigkeit“ vom 30. März 2015 betragen die CO₂-Emissionen der Dienstflüge und Dienstreisen von Behörden und Einrichtungen der Bundesverwaltung im Jahr 2018 309.358 Tonnen CO₂-Äquivalente. Unter Einbeziehung der Flüge der Flugbereitschaft der Bundeswehr hatten Flüge dabei einen Anteil von 63,5 Prozent.

Im Mai 2019 legte das Umweltbundesamt (UBA) Handlungsempfehlungen für das „Mobilitätsmanagement der Bundesverwaltung“ vor, die deutlich über das „Maßnahmenprogramm Nachhaltigkeit“ der Bundesregierung von 2015 hinausgehen (www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/uba_fb_lf_mobilitaetsmanagement_final_bf.pdf). Nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller ist es dringend erforderlich, diese Handlungsempfehlungen umzusetzen und jetzt in die Bundesreisekostenregelungen zu übernehmen.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. Inwiefern arbeitet die Bundesregierung bereits an einer Verbesserung des 2015 beschlossenen Papiers „Nachhaltigkeit konkret im Verwaltungshandeln umsetzen“, insbesondere im Bereich der Mobilität?

Wann ist mit einem Beschluss zu rechnen?

2. Inwiefern und nach welchen Kriterien wird innerhalb der Bundesregierung und Bundesbehörden geprüft, ob eine Dienstreise notwendig ist oder ob sie sich auch durch eine Videokonferenz bzw. Telefonkonferenz ersetzen lässt?
3. Verfügt die Bundesregierung über Leitlinien zur Frage, wann eine Dienstreise notwendig ist und wann eine Reise beispielweise durch eine Videokonferenz oder eine Telefonkonferenz ersetzt werden kann?

4. In welchem Umfang stehen in Bundesministerien und Bundesbehörden Videokonferenzsysteme zur Verfügung?
Wie häufig werden diese genutzt (bitte nach Ressorts sowie Jahr aufschlüsseln)?
5. Mit welchen konkreten Maßnahmen plant die Bundesregierung, die Einsatzmöglichkeiten und die Nutzungshäufigkeiten von Videokonferenzen innerhalb der Bundesregierung und Bundesbehörden zu erhöhen?
6. Inwiefern plant die Bundesregierung, neue Videokonferenzsysteme (Hard- und Software) im Jahr 2020 zu erwerben und einzusetzen (bitte konkrete Abteilungen bzw. Behörden auflisten)?
7. Welchen Stand hat der Maßnahmenplan für klimaneutrale Dienststellen erreicht, der gegenwärtig von dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit sowie dem Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit entwickelt wird?
8. Wie bewertet die Bundesregierung die Handlungsempfehlung des UBA „Mobilitätsmanagement in der Bundesverwaltung“ vom Mai 2019 im Hinblick auf die dort getroffenen Aussagen zu Flugreisen, und inwiefern und bis zu welchem Zeitpunkt plant die Bundesregierung, alle Handlungsempfehlungen des UBA umzusetzen?
9. Für welche Destinationen wurden bei Dienstreisen der Leistungsebene der Bundesregierung (ab Abteilungsleiter bis Bundesminister) in den Jahren 2015 bis 2019 das Flugzeug oder der Zug als Verkehrsmittel gewählt (bitte einzeln auflisten und absolute sowie prozentuale Werte angeben und nach Ressorts differenzieren)?
10. Mit welchen fünf Fluggesellschaften wurden diese Dienstreisen am häufigsten durchgeführt?
11. Hat die Bundesregierung Kenntnis von der vergleichenden Studie der Quotas GmbH zu Preisen von Flug- und Bahntickets (https://quotas.de/wp-content/uploads/2018/11/ETR_10_2018_Swiss_Schober_Krautscheid_Sauter_FA-compressed.pdf), und falls ja, wie bewertet die Bundesregierung diese Studie?
12. Sollte es, entsprechend der in Frage 11 genannten Studie zutreffen, dass 90 Prozent der Bahnfahrten billiger sind als Flüge auf den gleichen Destinationen, wie werden dann die vielen Dienstflüge gerechtfertigt?
13. Wann, und wie wird die Bundesregierung Nummer 3.5.1.3 ihres Klimaschutzprogramms 2030 (Bundestagsdrucksache 19/13900) umsetzen, der besagt, die Reisevermeidung solle als Ziel in die Leitbilder der Behörden für Dienstreisen aufgenommen werden?
14. Wann, und wie wird die Bundesregierung Nummer 3.5.1.3 ihres Klimaschutzprogramms 2030 umsetzen, der außerdem besagt, es solle ggf. eine Rechtsänderung geben, die die Nutzung von Videotechnik in Fällen gesetzlich vorgesehener Anwesenheit bei Gremiensitzungen ermöglicht?
15. Wann, und in welchem Umfang wird die Bundesregierung das Bundesreisekostengesetz so ändern, dass die Bahnnutzung bei einer Dienstreise immer möglich ist, auch im Falle höherer Kosten (vgl. Nummer 3.5.1.3 Klimaschutzprogramm 2030)?
16. Welche konkreten Maßnahmen hat die Bundesregierung seit März 2018 ergriffen, um eine stärkere Nutzung der Bahn anstelle von Flügen bei Dienstreisen der Bundesregierung zu fördern?

17. Welche konkreten weiteren Maßnahmen plant die Bundesregierung im Jahr 2020 zu ergreifen, um eine stärkere Nutzung der Bahn anstelle von Flügen bei Dienstreisen der Bundesregierung zu fördern?
18. Wie bewertet die Bundesregierung die Möglichkeit, bei Dienstreisen der Bahnfahrt bis zu einer bestimmten Entfernung oder Zeitdauer den absoluten Vorrang zu geben, und welche Entfernung oder Zeitdauer wäre das ggf.?
19. Wie vielen Beschäftigten der Bundesregierung steht geeignete IT-Ausstattung für mobiles Arbeiten in Zügen des Nah- und Fernverkehrs zur Verfügung (bitte Art und Umfang der IT-Ausstattung auflisten und nach Ressorts differenzieren)?
20. Welcher Anteil der Bahnreise kann derzeit von Beschäftigten der Bundesressorts und ihrer nachgelagerten Behörden als Arbeitszeit (ggf. als Überstunden) angerechnet werden?
21. Befürwortet die Bundesregierung die Möglichkeit, Reisezeiten mit der Bahn großzügiger als Arbeitszeit anzuerkennen, und falls ja, in welchem Umfang?
22. Wird derzeit der Mobilitätsaufwand vor Ort in die Genehmigung der Verkehrsmittelwahl einbezogen, insbesondere der Zeitaufwand und die Kosten vom Ausgangsort zum Flughafen bzw. Bahnhof und von dort zum Zielort?
Falls nein, plant die Bundesregierung eine entsprechende Änderung der einschlägigen Regelungen?
Wenn nein, warum nicht?
23. Planen die Bundesregierung und die Deutsche Bahn AG auf der Strecke Berlin – Bonn zusätzliche Zugkapazitäten zu schaffen und die Verbindungshäufigkeit zu steigern?
Wenn ja, wann, und in welchem Umfang?
Wenn nein, warum nicht?
24. In wie vielen Fällen wurden in den Jahren 2015 bis 2018 jeweils die Kosten von BahnCards (BC) erstattet, die aus dienstlichen Gründen erworben wurden (bitte nach BC25, BC50, BC100 und nach Jahren aufschlüsseln)?
25. In wie vielen Fällen wurden in den Jahren 2015 bis 2018 jeweils die Kosten von nicht dienstlich beschafften BahnCards erstattet, deren Kauf sich amortisiert hatte (bitte nach BC25, BC50, BC100 und nach Jahren aufschlüsseln)?
26. In wie vielen Fällen wurden seit 2018 die Kosten von nicht dienstlich beschafften BahnCards 100 teilerstattet?
27. Gibt es Bundesministerien und/oder Bundesbehörden, die sich nicht am „Maßnahmenprogramm Nachhaltigkeit“ der Bundesregierung beteiligen und die keine Kompensationsmaßnahmen für die Flüge ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter leisten, und um welche handelt es sich ggf.?

Berlin, den 25. November 2019

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

