

Ausschussvorlage INA 20/12 – öffentlich –

Stellungnahmen der Anzuhörenden zur schriftlichen Anhörung

zu dem

Gesetzentwurf

DIE LINKE

Hessisches Gesetz zur Beschränkung von dienstlichen Kurzstreckenflügen im Rahmen des Hessischen Reisekostengesetzes

– Drucks. [20/1229](#) –

8.	Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V.	S. 17
9.	Bund der Steuerzahler Hessen e. V.	S. 20
10.	DGB-Bezirk Hessen-Thüringen	S. 21
11.	BDF – Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften e. V.	S. 24
12.	Prof. Dr. Dr. Felix Ekardt, Forschungsstelle Nachhaltigkeit und Klimapolitik	S. 28
13.	Öko-Institut e. V.	S. 30

Stellungnahme

zum Gesetzentwurf

Fraktion DIE LINKE

„Hessisches Gesetz zur Beschränkung von dienstlichen Kurzstreckenflügen im Rahmen des Hessischen Reisekostengesetzes“ (Drucksache 20/1229)

1. Hintergrund

Die Fraktion der LINKEN in Hessen hat einen Antrag auf eine Gesetzesänderung in den Innenausschuss des Hessischen Landtags eingebracht, nach der innerdeutsche Flüge nicht mehr genehmigungs- und erstattungsfähig sein sollen (Drucksache 20/1229). Als Argument wird angeführt, dass Kurzstreckenflüge im Vergleich zu Bahnreisen deutlich größere Umweltschäden verursachen und zur Verlärmung der Region beitragen. Das Land Hessen soll so schnell wie möglich klimaneutral werden und eine Vorreiterrolle übernehmen. Diese Argumente finden entsprechen nicht den tatsächlichen Fakten und sind deswegen auch nicht sachgerecht. Vor diesem Hintergrund wird mit dieser Stellungnahme dargelegt, was die Verkehrsmittelwahl im innerdeutschen Verkehr tatsächlich beeinflusst und welche wirkungsvollen Maßnahmen es gibt, um den Luftverkehr in Einklang mit Klimaschutz zu bringen.

2. Verkehrsmittelwahl im innerdeutschen Verkehr

Im innerdeutschen Reiseverkehr wird im Wesentlichen der PKW genutzt. Dieser Verkehrsträger hat einen Marktanteil an allen innerdeutschen Reisen von 68%, die Bahn von 23% und der innerdeutsche Luftverkehr von 4%. Dies sieht im Geschäftsreiseverkehr sehr ähnlich aus (PKW 64%, Bahn 23%, Flugzeug 9%). In Bezug auf die Streckenlänge zeigt sich, dass der PKW auch bei sehr langen innerdeutschen Reisen noch attraktiv ist (47% Marktanteil bei einer Streckenlänge von 750-1.000 km). Bahnverkehr und Luftverkehr ergänzen sich in ihrer Nutzung in Bezug auf die Streckenlänge. Flugverkehr wird überhaupt erst ab Reisen von über 500 km relevant. Auf den sehr langen deutschen Strecken (750 – 1.000 km) hat der Luftverkehr einen Marktanteil von 19%. Dies deckt sich mit der Analyse, dass 97% der innerdeutschen Fluggäste (ohne internationale Umsteiger) das Flugzeug für eine Reise nutzen, deren Bodendistanz länger als 400 km ist. Insgesamt nutzten ca. 23,5 Mio. Fluggäste innerdeutsche Flüge pro Jahr, davon ca. 68% im reinen Stadt-Stadt-Verkehr und 32% im internationalen Umsteigeverkehr. Die Nachfrage ist zurzeit rückläufig. Und seit 2004 konnte die Anzahl der innerdeutschen Flüge um 22 Prozent reduziert werden.

Für die Wahl des Verkehrsmittels Flugzeug oder Bahn ist die Reisezeit das wesentliche Kriterium. Wenn die Bahnreisezeit nicht wesentlich länger als 3 Stunden ist und die Verbindung ausreichend frequentiert ist, dann wandert die Nachfrage umfänglich auf die Bahn ab. Die Luftverkehrsverbindung kann dann eingestellt werden, was auf zahlreichen Strecken auch bereits geschehen ist. Die letzte Flugverbindung die aus diesem Grund eingestellt werden konnte, war Berlin – Nürnberg.

Die vielzitierten Reisezeiten von 4 Stunden sind für eine wesentliche Verkehrsverlagerung auf die Bahn zu hoch. Dies belegt die hohe Luftverkehrsnachfrage, jeweils ohne Umsteiger, auf den Verbindungen Berlin – Frankfurt (1,5 Mio. Reisende) oder Berlin – München (1,6 Mio. Reisende). Auch die Verbindung Frankfurt – Hamburg mit 3:40 Bahnreisezeit wurde im Jahr 2018 noch von ca. 700 Tsd. Reisenden für ihre Reise von Hamburg nach Frankfurt und zurück genutzt. Die Gründe hierfür sind vielfältig. Mit vier Stunden Reisezeit bei der Bahn sind beispielsweise Termine, die um 10 Uhr beginnen, nicht mehr zu erreichen. Das gleiche gilt für Termine die beispielsweise in den frühen Abendreisen enden. Mit Vor- und Nachlaufzeiten liegt die Gesamtreisezeit dann bei 10-11 Stunden und eine Tagesreise wird unmöglich oder stark belastend (langer Arbeitstag, sehr frühe Abreise oder sehr späte Ankunft). Alternativ muss eine Übernachtung gebucht werden, die dann deutlich die Kosten der Reise und die gesamte Reisezeit erhöht. Die drei bis vier Stunden Zeitvorteil des Flugzeugs (ohne Gepäck) sind oft hinreichend für die

Machbarkeit einer Tagesreise mit arbeitnehmergerechten Arbeitszeiten, zumal Reisezeiten häufig nicht als Arbeitszeit oder Überstunden vergütet werden.

Der Metropolen-Verkehr in Deutschland ist mit der Bahn insgesamt zu langsam, auch im Vergleich mit anderen europäischen Staaten. Die Durchschnittsgeschwindigkeiten auf den luftverkehrsrelevanten Verbindungen liegen in Deutschland zwischen 105 km/h (Hamburg – Köln) und 147 km/h (München – Berlin), während diese in Italien, Frankreich und Spanien zwischen 182 km/h (Mailand – Rom) und 285 km/h (Paris – Bordeaux) liegen. Dies ist in der Netzstruktur der deutschen Bahnnetzes begründet: Die Hochgeschwindigkeitsstrecken sind nicht miteinander verbunden und enden immer weit vor den Bahnknotenpunkten. Zudem fehlen wichtige Verbindungen und Stadtumfahrungen und die Infrastruktur ist unflexibel und in einem schlechten Zustand. Insbesondere die fehlenden Ausweichkapazitäten verhindern hohe Frequenzen. Die Struktur der Fahrpläne ist durch viele Halte auch an kleinen Städten geprägt, die die Reisezeit nochmals verlängern.

Daher kam der Nachfrage-Zuwachs auf der der Bahnverbindung Berlin – München auch nicht vom Luftverkehr, hier hat sich die Nachfrage nicht verändert, sondern von der Straße, denn hier hat die Bahn einen echten Zeitvorteil. Ebenfalls hat die gute Bahnverbindung zusätzlichen Verkehr generiert.

3. Preise im innerdeutschen Luftverkehr

Häufig wird angemerkt, dass das Fliegen günstiger als die Bahnreise sei. Diese Behauptung ist in der Realität nicht haltbar. Die deutsche Bahn verzeichnet im Fernverkehr einen Durchschnittserlös von ca. 30 Euro (netto), zuzüglich der Mehrwertsteuer ergibt diese einen Erlös von ca. 36 Euro. Ein Fluggast im innerdeutschen Luftverkehr zahlt im Durchschnitt ca. 160 Euro (netto). Hier spielen Faktoren wie Zeitkarten, Bahnkarten und die Tatsache, dass mitreisende Kinder umsonst reisen eine große Rolle. Auch ist die zurückgelegte Reisedistanz bei der Bahn auf der Fernstrecke mit durchschnittlich 298 km deutlich kürzer als die im Luftverkehr mit ca. 580 km (Boden).

Aber auch repräsentative strecken- und reisezeitspezifische Untersuchungen zeigen, dass der Bahnverkehr substantiell und strukturell günstiger ist als der Luftverkehr. Im internationalen Rahmen hat dies im Auftrag des Internationalen Eisenbahnverbandes das Schweizer Institut Quotas nachgewiesen. Eigene Studien für 15 Top-Strecken des Luft- und Bahnverkehrs (innerdeutsch und Frankfurt-Paris / -Brüssel) für 6 Reisetypen zeigen das gleiche Ergebnis. Ohne Bahncard war die Bahnverbindung in 83% der Fälle günstiger und mit Bahncard (25/50) war die Bahnverbindung in 91% der Fälle günstiger. Wenn der Flug teurer ist, beträgt der durchschnittliche Differenzbetrag 169€, im umgekehrten Fall beträgt er nur 38€. Auch dies verdeutlicht die große preisliche Differenz zwischen Bahn und Flugreisen und zeigt, dass nicht die Preisvorteile für den Luftverkehr sprechen, sondern die Reisezeitvorteile.

4. Klimaschutz im Luftverkehr

Angesichts der weltweit wachsenden Nachfrage nach Luftverkehr ist die Frage, wie dieser Luftverkehr in Einklang mit Klimaschutz gebracht werden kann eine der zentralen Aufgaben von Luftverkehrspolitik und Luftverkehrswirtschaft. Hierzu bedarf es konkreter Maßnahmen. Entscheidend dabei ist es aber, dass diese Maßnahmen auch wirkungsvoll sind. Im Folgenden werden in kurzer Zusammenfassung diese Maßnahmen benannt.

1. Reduktion der Klimaemissionen bei den Flugzeugen

Der durchschnittliche Kerosinverbrauch und damit die CO₂-Emissionen bei den Flügen der deutschen Airlines konnten seit 1990 um 44% gesenkt werden. Dies erfolgte vor allem durch den Einsatz energieeffizienterer moderner Flugzeuge und durch die Erhöhung der Auslastung. Um diese CO₂-reduktion zu realisieren, waren sehr hohe Investitionen erforderlich und dieser Weg soll auch weiterbeschritten werden: Die deutschen Fluggesellschaften haben zurzeit für über 42 Mrd. Mio. Euro mehr als 210 moderne und verbrauchsärmere Flugzeuge bestellt. Dass den Fluggesellschaften nun durch den nationalen Alleingang mit der Luftverkehrsteuer erhebliche Investitionsmittel abgezogen werden, ist für diese klimaschützenden Investitionen im höchsten Maße kontraproduktiv.

2. Ersatz fossilen Kerosins durch regenerative Kraftstoffe

Das CO₂-neutrale Fliegen ist nur durch den Ersatz des fossilen Kerosins durch regenerative Kraftstoffe möglich. Da diese Kraftstoffe derzeit nicht ausreichend auch nicht zu wettbewerbsfähigen Preisen zur Verfügung stehen, bedarf es energiepolitischer Richtungsentscheidungen und einer industriepolitischen Initiative in Deutschland und Europa. Nur so lassen sich erforderliche Pilotanlagen und industrielle Produktionsanlagen für diese Kraftstoffe aufbauen und dann auch für eine Markteinführung der Kraftstoffe zu wettbewerbsfähigen Preisen realisieren. In diesem Sinne könnten Deutschland und Europa die Bereitstellung von regenerativen Energien vorantreiben, damit für die Defossilisierung des Verkehrsberichts ausreichend Energie zur Verfügung steht und sich zugleich Europa führend bei dieser nachhaltigen Kraftstoffstrategie positioniert.

3. Verkehrsverlagerung auf die Schiene

Für eine Verlagerung von Kurzstreckenflugverkehr auf die Bahn gibt es ausreichend Potential. Anders als im Klimapaket vorgesehen, sind hierfür aber nicht die Flugpreise der Hebel zur Verlagerung sondern die Reisezeiten und die Kapazität auf der Schiene. Da, wo auf den Bahnstrecken deutlich kürzere Reisezeiten realisiert werden, können sowohl Anteile des Luftverkehrs als auch PKW-Verkehr auf die Bahn verlagert werden. Dafür benötigt es einen schnellen Ausbau der Bahn-Kapazitäten mit verkürzten Planungszeiten, zusätzliche Sprinterverbindungen mit deutlich weniger Halten und einen pünktlichen verlässlichen Betrieb. Das Bahn-Projekt Deutschland Takt 2030 geht leider einen anderen Weg, hier wird der Vernetzung ein höherer Wert beigemessen als schnellen Verbindungen im 3-Stunden Zeitradius.

4. Wirksame CO₂-Bepreisung

Der internationale Luftverkehr ist der einzige Verkehrsträger, der bereits auf internationaler Ebene eine CO₂-Bepreisung realisiert hat. In Bezug auf den Europaverkehr ist das die Einbeziehung des Luftverkehrs in den europäischen Emissionshandel. Das System des Emissionshandels ist so angelegt, dass mittels steigender Zertifikatspreise und eine jährlich sinkende Zuteilung freier Zertifikate die CO₂-Emissionen der einbezogenen Wirtschaftsbereiche bis 2030 um 43 Prozent gegenüber 2005 reduziert werden. Heute müssen die Fluggesellschaften bereits 66% der erforderlichen Zertifikate zukaufen und der Anteil der käuflich zu erwerbenden Zertifikate steigt kontinuierlich weiter an. Und für den weltweit internationalen Luftverkehr hat sich die Staatengemeinschaft für die CO₂-Bepreisung auf das CO₂-Kompensationssystem CORSIA geeinigt, das ab dem Jahr 2020 eingeführt wird.

Luftverkehr ist in hohem Maße international: Alle Maßnahmen einer CO₂-Bepreisung, die dieser Internationalität gerecht werden und damit auch nicht zu Wettbewerbsverzerrungen führen, werden von der Luftverkehrswirtschaft aktiv unterstützt. Nationale Alleingänge hingegen, wie die Luftverkehrsteuer, sind nicht klimawirksam. Die Luftverkehrsteuer hat bisher das Wachstum des Luftverkehrs nicht begrenzt und verhindert im internationalen Wettbewerbsmarkt auch keine marketinggetriebene Billigtickets. Der nationale Alleingang bei dieser Art der CO₂-Besteuerung ist stattdessen klimapolitisch kontraproduktiv und wettbewerbsverzerrend zu Lasten deutscher Unternehmen.



Stellungnahme des Bundes der Steuerzahler Hessen e.V.

zum Gesetzentwurf der Fraktion DIE LINKE für ein Gesetz zur Beschränkung von dienstlichen Kurzstreckenflügen im Rahmen des Hessischen Reisekostengesetzes (Drucks. 20/1229)

Der Bund der Steuerzahler Hessen tritt dafür ein, grundsätzlich die wirtschaftlichste Reiseform zu wählen. Diese hängt von mehreren Aspekten wie beispielsweise Reisezeit, Buchungstermin und Komfortbedarf ab. Sich dabei durch ein Verbot in der Auswahl zu beschränken, ist nicht zielführend. Gleichwohl sollten auch bei Reisen – genau wie bei allen Ausgaben des Staates – immer mögliche Folgekosten berücksichtigt werden. Dazu können auch Auswirkungen auf das Klima zählen.

Wiesbaden, 13.12.2019

A handwritten signature in blue ink, which appears to read 'Joachim Papendick'.

Joachim Papendick

Vorsitzender

Deutscher Gewerkschaftsbund
DGB Hessen-Thüringen

DGB Hessen-Thüringen | Schillerstraße 44 | 99096 Erfurt

Hessischer Landtag
 Der Vorsitzende des Innenausschusses
 z.H. Frau Claudia Lingelbach

- Versand per Mail -

Stellungnahme DGB Hessen-Thüringen: Gesetzentwurf der Fraktion DIE LINKE „Hessisches Gesetz für ein Gesetz zur Beschränkung von dienstlichen Kurzstreckenflügen im Rahmen des Hessischen Reisekostengesetzes“
– Drucks. 20/1229 –, Az.: I A 2.2

Sehr geehrte Frau Lingelbach,
 sehr geehrter Herr Heinz,

anbei übersende ich Ihnen die Stellungnahme des Deutschen Gewerkschaftsbunds zu oben angegebener Drucksache, mit der Bitte um Weiterleitung an die Mitglieder des Innenausschusses. Einer Veröffentlichung stimmen wir zu.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen gern zur Verfügung und verbleibe

mit freundlichen Grüßen

Julia Langhammer

Julia Langhammer

11. Dezember 2019

Julia Langhammer
 Öffentlicher Dienst/
 Beamten- und Beamtenpolitik

julia.langhammer@dgb.de

Telefon: 0361/5961359
 Telefax: 0361/5961444
 Mobil: 0170/9268896

la

Schillerstraße 44
 99096 Erfurt

hessen-thueringen.dgb.de

Deutscher Gewerkschaftsbund
DGB Hessen-Thüringen

DGB Hessen-Thüringen | Schillerstraße 44 | 99096 Erfurt

- Versand per Mail -

Hessischer Landtag
 Der Vorsitzende des Innenausschusses

Stellungnahme DGB Hessen-Thüringen: Gesetzentwurf der Fraktion DIE LINKE „Hessisches Gesetz für ein Gesetz zur Beschränkung von dienstlichen Kurzstreckenflügen im Rahmen des Hessischen Reisekostengesetzes“

– Drucks. 20/1229 –

11. Dezember 2019

Julia Langhammer
 Öffentlicher Dienst/
 Beamten- und Beamtenpolitik

julia.langhammer@dgb.de

Telefon: 0361/5961359
 Telefax: 0361/5961444
 Mobil: 0170/9268896

Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

der Deutsche Gewerkschaftsbund Hessen-Thüringen bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme im Rahmen der Anhörung des Innenausschusses.

I. Zum Gesetzentwurf der Fraktion DIE LINKE

Der Deutsche Gewerkschaftsbund und seine Mitgliedsgewerkschaften begrüßen Maßnahmen zum Klima- und Umweltschutz. Diese müssen nicht nur wirksam sein, um die natürlichen Lebensgrundlagen zu erhalten bzw. die Klimakrise nicht weiter anzuhetzen, sie haben auch mit Blick auf soziale Ausgewogenheit zu erfolgen.

Die Fraktion DIE LINKE schlägt vor, das Hessische Reisekostengesetz dahin gehend zu ändern, dass innerdeutsche Flugreisen grundsätzlich nicht angeordnet, genehmigt oder erstattet werden können.

Aufgrund der geographischen Lage des Landes Hessen in der Mitte der Bundesrepublik ist nicht ersichtlich, dass die Nutzung von innerdeutschen Flügen zwingend notwendig und der Verzicht darauf unzumutbar sein soll. Gleichwohl sollte die Möglichkeit bestehen, auf die persönlichen Verhältnisse der Bediensteten bei strenger Abwägung im Einzelfall Rücksicht zu nehmen und die Zumutbarkeit unter sozialen Gesichtspunkten zu prüfen. Dies kann durch den Begriff „grundsätzlich“ gegeben sein, wäre aber näher zu erörtern.

Die Notwendigkeit der Verkehrs- und Energiewende kann, angesichts der überwältigenden wissenschaftlichen Belege für die gravierenden Folgen unserer Form des Lebens und Wirtschaftens, niemand in Frage stellen. Von der öffentlichen Hand geht auch eine Vorbildwirkung aus. **Die von der Fraktion DIE LINKE angestrebte Gesetzesänderung kann einen Beitrag zum Klimaschutz leisten.** Wenn sich die Mehrheit der Abgeordneten dafür entscheiden sollte, müsste das Verbot innerdeutscher Dienstflüge allerdings ebenso für die Abgeordneten des Hessischen Landtages gelten.

II. Weiterführende Hinweise

la

Schillerstraße 44
 99096 Erfurt

hessen-thueringen.dgb.de

Für die große Mehrheit der Mitglieder der DGB-Gewerkschaften im Landesdienst bzw. im Dienst der Hessischen Kommunen kommt die regelmäßige Nutzung von Flugzeugen im Rahmen ihrer dienstlichen Aufgaben ohnehin nicht in Betracht.

Für sie ist wichtiger, dass das Land Hessen, das als Arbeitgeber, Nachfrager und Besteller bzw. Garant der Daseinsvorsorge in der Verantwortung ist, den Bediensteten, EinwohnerInnen und Gästen belastungsarme, bezahlbare und klimaschonende Mobilität ermöglicht.

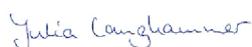
Das Hessische Reisekostengesetz sieht bereits vor, dass eine Entschädigung in Höhe von 35 Cent pro Kilometer für die dienstliche Nutzung eines privaten Kraftfahrzeuges nur beim Vorliegen „triftiger Gründe“ gewählt wird. Ansonsten wird lediglich eine verringerte Entschädigung in Höhe von 21 Cent gewährt. Wenn aber Beschäftigte aus „triftigen Gründen“ gezwungen sind, ihr privates Fahrzeug zur Erledigung der Dienstgeschäfte zu nutzen, sollte ihnen hieraus kein Nachteil erwachsen. Seit dem Inkrafttreten des Hessischen Reisekostengesetzes im Jahr 2010 ist keine Anpassung der Entschädigungshöhe erfolgt, sodass die tatsächlichen Kosten heute nicht mehr abgedeckt sind. In der Allgemeinen Verwaltungskostenordnung (Anlage 1) wird die „Benutzung eines Personenkraftwagens“ mit 47 Cent je Kilometer veranschlagt. **Wir schlagen vor, den Kilometersatz in § 6 Absatz 1 Satz 2 1. Alternative in mindestens „0,45 Euro je Kilometer“ zu ändern.**

Insbesondere außerhalb der Ballungsräume sind die Beschäftigten regelmäßig gezwungen, bei der Erledigung ihrer dienstlichen Aufgaben an einem anderen als dem Arbeitsort auf ihr privates Fahrzeug zurückzugreifen. Auch das LandesTicket nutzt vielen Bediensteten wenig, weil kein für sie adäquates ÖPNV/SPNV-Angebot zu Verfügung steht. Die kommunalen Bediensteten erhalten es ohnehin nicht. Der ÖPNV ist für die Beschäftigten oft solange keine Alternative zum MIV, wie seine Nutzung zu teils erheblichen Zeitverlusten führt. Die Nutzung des ÖPNV bedeutet für viele Bediensteten jedenfalls außerhalb des Ballungsraums, dass sich Dienstreisen teils erheblich zeitlich verschieben und/oder verlängern. Dies ist nicht akzeptabel, wenn es die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben, Familie, Pflege oder auch Ehrenamt verschlechtert.

Unstrittig ist die Verkehrswende ein wichtiges gesellschaftliches Ziel. Seine Erreichung erfordert erhebliche Mehrinvestitionen durch Land und Bund. Die Kommunen müssen in die Lage versetzt werden, ihre Infrastruktur zu erhalten und auszubauen. Nachhaltige Mobilitätskonzepte mit einer Mischung aus effizienteren konventionellen und alternativen Antriebstechnologien sowie die dafür nötige Infrastruktur sind stärker zu fördern.

Für Rückfragen oder Gespräche zu den aufgeworfenen Fragestellungen stehe ich Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink that reads 'Julia Langhammer'.

Julia Langhammer



Stellungnahme in der schriftlichen Anhörung zum Gesetzentwurf der Fraktion DIE LINKE

Hessisches Gesetz für ein Gesetz zur Beschränkung von dienstlichen Kurzstreckenflügen im Rahmen des Hessischen Reisekostengesetzes – Drucks. 20/1229 –

1. Hintergrund

Die Fraktion DIE LINKE im Hessischen Landtag hat einen Gesetzentwurf eingebracht, um eine Beschränkung von dienstlichen Kurzstreckenflügen im Rahmen des Hessischen Reisekostengesetzes einzuführen, wonach der innerdeutsche Flüge nicht mehr genehmigungs- und erstattungsfähig sein sollen (Drucksache 20/1229). Der Vorschlag wird damit begründet, dass Kurzstreckenflüge im Vergleich zu Bahnreisen deutlich größere Umweltschäden verursachen und am Flughafen Frankfurt am Main erheblich zur „Verlärmung“ der Region beitragen und für die Emission von ultrafeinen Partikeln verantwortlich seien.

Der BDF empfiehlt den Gesetzentwurf abzulehnen, weil er tatsächlichen Fakten widerspricht und nicht sachgerecht ist.

2. Innerdeutscher Luftverkehr

Inlandsflüge machen nur einen kleinen Anteil des Luftverkehrs in Deutschland aus (15 %), spielen jedoch eine wichtige Rolle für Geschäftsreisende und für den Umsteigeverkehr. Ein großer Teil des internationalen Luftverkehrs wird über Drehkreuze abgewickelt: Fluggesellschaften bündeln an großen Flughäfen, so u.a. auch in Frankfurt, Passagierströme für die Langstrecke und für den Europaverkehr. Dies ist sowohl ökologisch als auch ökonomisch sinnvoll, denn so werden Flugzeuge optimal ausgelastet und auch periphere Regionen an das internationale Verkehrsnetz angebunden.

Im innerdeutschen Reiseverkehr wird im Wesentlichen der PKW genutzt. Dieser Verkehrsträger hat einen Marktanteil an allen innerdeutschen Reisen von 68%, die Bahn von 23% und der innerdeutsche Luftverkehr von 4%. Dies sieht im Geschäftsreiseverkehr sehr ähnlich aus (PKW 64%, Bahn 23%, Flugzeug 9%).

In Bezug auf die Streckenlänge zeigt sich, dass der PKW auch bei sehr langen innerdeutschen Reisen noch attraktiv ist (47% Marktanteil bei einer Streckenlänge von 750-1.000 km). Bahnverkehr und Luftverkehr ergänzen sich in ihrer Nutzung in Bezug auf die Streckenlänge. Flugverkehr wird überhaupt erst ab Reisen von über 500 km relevant. Auf den sehr langen deutschen Strecken (750 – 1.000 km) hat der Luftverkehr einen Marktanteil von 19%. Dies deckt sich mit der Analyse, dass 97% der innerdeutschen Fluggäste (ohne internationale Umsteiger) das Flugzeug für eine Reise nutzen, deren Bodendistanz länger als 400 km ist. Im Jahr 2018 traten rund 24 Millionen Passagiere einen innerdeutschen Flug an, davon ca. 68% im reinen Stadt-Stadt-Verkehr und 32% im internationalen Umsteigeverkehr. Festzuhal-



ten ist, dass die Nachfrage gegenwärtig rückläufig und in den letzten 15 Jahren die Anzahl der innerdeutschen Flüge um 22 Prozent reduziert werden konnte.

Das entscheidende Kriterium für die Wahl des Verkehrsmittels, insbesondere im Geschäftsreiseverkehr, ist die Reisezeit. Nur wenn die Bahnreisezeit nicht wesentlich länger als drei Stunden beträgt und die Verbindung ausreichend frequentiert ist, wandert die Nachfrage umfänglich auf die Bahn ab. Die Luftverkehrsverbindung kann dann eingestellt werden, was auf zahlreichen Strecken auch bereits geschehen ist. Die letzte Flugverbindung, die aus diesem Grund eingestellt werden konnte, war Berlin – Nürnberg. Demnächst wird die Verbindung Paderborn – Frankfurt eingestellt.

Für die Wahl des Verkehrsmittels Flugzeug oder Bahn ist die Reisezeit das wesentliche Kriterium. Wenn die Bahnreisezeit nicht wesentlich länger als drei Stunden ist und die Verbindung ausreichend frequentiert ist, dann wandert die Nachfrage umfänglich auf die Bahn ab. Die Luftverkehrsverbindung kann dann eingestellt werden, was auf zahlreichen Strecken auch bereits geschehen ist. Die letzte Flugverbindung die aus diesem Grund eingestellt werden konnte, war Berlin – Nürnberg.

Die vielzitierten Reisezeiten von vier Stunden sind für eine wesentliche Verkehrsverlagerung auf die Bahn zu hoch. Dies belegt die hohe Luftverkehrsnachfrage, jeweils ohne Umsteiger, auf den Verbindungen Berlin – Frankfurt (1,5 Mio. Reisende) oder Berlin – München (1,6 Mio. Reisende). Auch die Verbindung Frankfurt – Hamburg mit 3:40 Bahnreisezeit wurde im Jahr 2018 noch von ca. 700 Tsd. Reisenden für ihre Reise von Hamburg nach Frankfurt und zurück genutzt. Die Gründe hierfür sind vielfältig. Mit vier Stunden Reisezeit bei der Bahn sind beispielsweise Termine, die um 10 Uhr beginnen, nicht mehr zu erreichen. Das gleiche gilt für Termine die beispielsweise in den frühen Abendreisen enden. Mit Vor- und Nachlaufzeiten liegt die Gesamtreisezeit dann bei 10-11 Stunden und eine Tagesreise wird unmöglich oder stark belastend (langer Arbeitstag, sehr frühe Abreise oder sehr späte Ankunft). Alternativ muss eine Übernachtung gebucht werden, die dann deutlich die Kosten der Reise und die gesamte Reisezeit erhöht. Die drei bis vier Stunden Zeitvorteil des Flugzeugs (ohne Gepäck) sind oft hinreichend für die Machbarkeit einer Tagesreise mit arbeitnehmergerechten Arbeitszeiten.

Der Metropolen-Verkehr in Deutschland ist mit der Bahn insgesamt zu langsam, auch im Vergleich mit anderen europäischen Staaten. Die Durchschnittsgeschwindigkeiten auf den luftverkehrsrelevanten Verbindungen liegen in Deutschland zwischen 105 km/h (Hamburg – Köln) und 147 km/h (München – Berlin), während diese in Italien, Frankreich und Spanien zwischen 182 km/h (Mailand – Rom) und 285 km/h (Paris – Bordeaux) liegen. Dies ist in der Netzstruktur der deutschen Bahnnetzes begründet: Die Hochgeschwindigkeitsstrecken sind nicht miteinander verbunden und enden immer weit vor den Bahnknotenpunkten. Zudem fehlen wichtige Verbindungen und Stadtumfahrungen und die Infrastruktur ist unflexibel und in einem schlechten Zustand. Insbesondere die fehlenden Ausweichkapazitäten verhindern hohe Frequenzen. Die Struktur der Fahrpläne ist durch viele Halte auch an kleinen Städten geprägt, die die Reisezeit nochmals verlängern.

Daher kam der Nachfrage-Zuwachs auf der der Bahnverbindung Berlin – München auch nicht vom Luftverkehr, hier hat sich die Nachfrage nicht verändert, sondern von der Straße,



denn hier hat die Bahn einen echten Zeitvorteil. Ebenfalls hat die gute Bahnverbindung zusätzlichen Verkehr generiert.

3. Preise im innerdeutschen Luftverkehr

Fälschlicherweise wird immer wieder das Argument „Fliegen ist zu billig“ zum Preisvergleich zwischen Fliegen und Bahnfahren vorgetragen. Dieses entspricht nicht der Realität. Zutreffend ist, dass bei allen öffentlichen Verkehrsträgern (Bus, Bahn, Flugzeug) Sonderpreise angeboten werden. Von Sonderangeboten auf die generelle Preisstruktur zu schließen verbietet sich jedoch. Bei einer genaueren Betrachtung zwischen den Verkehrsträgern Bahn und Flugzeug hat der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft in einer repräsentativen Untersuchung (<https://www.bdl.aero/de/publikation/ist-fliegen-eigentlich-billiger-als-bahnfahren/>) aufzeigen können, dass der Bahnverkehr substantiell und strukturell günstiger ist als der Luftverkehr. Auch in einer von dem Internationalen Eisenbahnverband in Auftrag gegebenen Untersuchung kommt das Schweizer Institut Quotas zu demselben Ergebnis.

Diese Ergebnisse unterstreichen, dass der innerdeutsche Luftverkehr in erster Linie nicht genutzt wird, weil er vermeintlich billiger ist, sondern weil der Reisezeitvorteil ausschlaggebend für die Wahl des Verkehrsmittels ist.

4. „Verlärmung“ der Rhein-Main-Region

Gerade am Flughafen Frankfurt, als einem Vorreiter im Schallschutz, wurden in den letzten Jahren unterschiedliche Ideen im Fluglärmschutz umgesetzt. Dazu gehören neben anderen Start- und Landeverfahren auch die Lärmobergrenze und Lärmpausen. Der Dialog mit Umlandgemeinden und der Bevölkerung ist intensiv.

Der Gesetzentwurf erkennt, dass die Deutsche Lufthansa AG auf Kurzstreckenflügen ab Frankfurt zu 79 % Flugzeuge der A320-Familie einsetzt, die mit geräuschkindernden Wirbelgeneratoren ausgestattet sind. Hierdurch verringert sich der Schallpegel im Anflugbereich von ca. 10 NM vor dem Aufsetzpunkt um bis zu vier Dezibel, was eine deutlich wahrnehmbare Schallpegelreduktion erreicht.

5. Ultrafeine Partikel

Untersuchungen des HLNUG zeigen, dass in Abhängigkeit von der Windrichtung erhöhte Konzentrationen ultrafeiner Partikel im Flughafenumfeld gemessen wurden. Zur Gesamtthematik besteht jedoch noch weiterer Forschungsbedarf.

6. Klimaschutz im Luftverkehr

Die deutschen Fluggesellschaften bekennen sich zu ihrer Verantwortung für den Klimaschutz im Luftverkehr. Angesichts der weltweit wachsenden Nachfrage nach Luftverkehr ist die Fra-



ge, wie dieser Luftverkehr in Einklang mit Klimaschutz gebracht werden kann eine der zentralen Aufgaben von Luftverkehrspolitik und Luftverkehrswirtschaft. Hierzu bedarf es konkreter Maßnahmen. Entscheidend dabei ist es aber, dass diese Maßnahmen auch tatsächlich wirkungsvoll sind. Dazu gehören die Reduktion der Klimaemissionen bei den Flugzeugen, der Ersatz fossilen Kerosins durch regenerative Kraftstoffe, die Verkehrsverlagerung auf die Schiene und eine wirksame CO₂-Bepreisung. Daneben können Fluggäste ihre individuellen durch einen Flug verursachten Emissionen über unterschiedliche direkt über die Fluggesellschaft oder andere Anbieter kompensieren.

Von: [Felix Ekardt](#)
An: [Jäger, Elisa \(HLT\)](#); [Lingelbach, Claudia \(HLT\)](#)
Thema: Stellungnahme zum Gesetzentwurf der LINKEN betr. Hessisches Reisekostengesetz, Drucks. 20/1229, im Innenausschuss
Datum: Montag, 16. Dezember 2019 08:27:13
Anlagen: [Abrechnung275.pdf](#)

Sehr geehrte Damen und Herren,

bitte finden Sie nachstehend meine o.g. Stellungnahme (und im Mailanhang meine vereinbarte Rechnung).

Der hier zu beurteilende Gesetzentwurf zielt auf die Reduktion von Dienstreisen im Wege von Kurzstreckenflügen ab. Die Formulierung „grundsätzlich“ lässt dabei erkennen, dass solche Flüge ausnahmsweise möglich bleiben, im Regelfall aber nicht mehr stattfinden sollen. Da nicht erkennbar ist, dass die hessischen Behörden für eine ordnungsgemäße Dienstleistung regelmäßig auf Kurzstreckenflüge zwingend angewiesen wären (die Ausnahmeoption bleibt ja erhalten), würde eine solche Regelung keinen rechtlichen Bedenken begegnen. Im Gegenteil ist die Regelung geeignet, die rechtliche Verpflichtung aus Art. 2 Abs. 1 des Paris-Abkommens umzusetzen, die sämtliche Staaten der Welt rechtsverbindlich (vgl. Art. 3 und 4 Abs. 1 PA) verpflichtet die globale Erwärmung auf weit unter 2 Grad und möglichst 1,5 Grad zu begrenzen, was weltweite Nullemissionen in allen Sektoren in rund zwei Dekaden impliziert (drei Dekaden – 2050 – hätte man nur, wenn man 50-66 % Zieleinhaltungs-Wahrscheinlichkeit genügen lassen würde). Hinter dieser Verpflichtung stehen auch menschenrechtliche Verpflichtungen aus dem deutschen, EU- und dem Völkerrecht; diese sind Gegenstand eines laufenden Verfahrens, welches das BVerfG unlängst zur Entscheidung angenommen hat.

Die hier vorgelegte Regelung ist also nicht nur rechtlich zulässig, sondern rechtlich gerade zu begrüßen. Von der Steuerungswirkung her darf allerdings nicht unerwähnt bleiben, dass es sich um einen sehr begrenzten Regelungsgegenstand handelt. Die zentrale Aufgabe der öffentlichen Gewalten in der EU, Deutschland und auch in den Ländern wie hier Hessen bleibt es, übergreifende Maßnahmen zu ergreifen, die in rund zwei Dekaden zu null fossilen Brennstoffen (sowie einer reduzierten Tierhaltung – und zu einer Kompensation selbst dann noch verbleibender Emissionen etwa durch Aufforstungen oder Moor-Wiedervernässungen) führen. Da Mengensteuerungs-Ansätze mit einer solchen Stoßrichtung auf die EU-Ebene gehören (wenn ökologisch und ökonomisch dysfunktionale Verlagerungseffekte vermieden werden sollen), wäre es im Falle von Bundesländern die zentrale Aufgabe, für eine solche konsequente Regulierung auf EU-Ebene nachdrücklich einzutreten. Die neuen Vorschläge der KOM weisen dabei in eine bessere Richtung als bislang, sind allerdings – gemessen am o.g. Ziel – noch nicht ausreichend. Dahinter treten in der Bedeutung rein regionale Ansätze zurück; als Anstoß sind diese dennoch sinnvoll.

Siehe zu alledem die ausführliche steuerungstheoretische, klimaschutzrechtliche und menschenrechtliche Abhandlung unten im 3. Spiegelstrich.

Mit freundlichen Grüßen

Felix Ekardt

Prof. Dr. Dr. Felix Ekardt, LL.M., M.A.
Forschungsstelle Nachhaltigkeit und Klimapolitik (Research Unit Sustainability and Climate Policy)
 Könnertstraße 41, D-04229 Leipzig, Tel. +49-341-49277866, Fax +49-341-24659876

(Berliner Büro/ Berlin Office: Littenstraße 105, D-10179 Berlin, Tel. +49-30-809248249)
felix.ekardt@uni-rostock.de --- mail@sustainability-justice-climate.eu
www.sustainability-justice-climate.eu --- twitter.com/FelixEkardt ---
www.researchgate.net/profile/Felix_Ekardt

ferner: Juristische Fakultät, Interdisziplinäre Fakultät und Wissenschaftscampus Phosphorforschung, Universität Rostock, und Staatswissenschaftliche Fakultät, Universität Erfurt (furthermore: Faculty of Law, Interdisciplinary Faculty and Science Campus Phosphorus Research/ Rostock University, and Faculty of Law, Erfurt University)

- **Kurzschluss: Wie einfache Wahrheiten die Demokratie untergraben** (Taschenbuch 2017, 192 S.) [Summary](#)
- **Wir können uns ändern: Gesellschaftlicher Wandel jenseits von Kapitalismuskritik und Revolution** (Taschenbuch, 2017, 160 S.) [Summary](#)
- **Sustainability: Transformation, Governance, Ethics, Law** (Springer Nature 2019, 317 S.) [Download](#)
- **Theorie der Nachhaltigkeit: Ethische, rechtliche, politische und transformative Zugänge – am Beispiel von Klimawandel, Ressourcenknappheit und Welthandel** (Habil, 3. Aufl. = 2. Aufl. der Neuauflage 2016, 769 S.) [Info](#)
- **Ökonomische Bewertung – Kosten-Nutzen-Analyse – ökonomische Ethik. Eine Kritik am Beispiel Klimaschutz – zugleich zu Zahlen im Nachhaltigkeitsdiskurs** (Diss. phil. 2018, 214 S.) [Info](#)
- **Jahrhundertaufgabe Energiewende: Ein Handbuch** (Taschenbuch, 3. Aufl. 2014, 192 S.) [Download](#)
- **Paris Agreement, Precautionary Principle, and Human Rights** (Sustainability, 15 S.) [Download](#)
- **Land Use, Climate, Livestock Farming, Law and Governance** (CCLR, 16 S.) [Download](#)
- **Defending Environmental Economic Instruments against Friends and Opponents** (Springer, 20 S.) [Download](#)
- **Fernreise-Begeisterung, vergebliche Sinnsuche, falsche Freiheitskonzepte** (ZEIT) [Text](#)
- **Über den Terror reden? Fossile Brennstoffe als Schlüssel für Klima, Biodiv, Terror-Überwindung** (ZEIT) [Text](#)
- **Nachhaltiger Konsum, Wachstum, Technik, Verzicht** (ZEIT) [Download](#)

Thema: Stellungnahme zum Gesetzentwurf der Fraktion DIE LINKE für ein Gesetz zur Beschränkung von dienstlichen Kurzstreckenflügen im Rahmen des Hessischen Reisekostengesetzes

Das Öko-Institut wurde gebeten, zu dem Vorschlag für ein Hessisches Gesetz zur Beschränkung von dienstlichen Kurzstreckenflügen im Rahmen des Hessischen Reisekostengesetzes Stellung zu nehmen. Laut diesem Gesetzesentwurf sind Flüge innerhalb Deutschlands nicht genehmigungsfähig, entsprechend sind die Kosten grundsätzlich nicht erstattungsfähig. Außerdem soll festgeschrieben werden, dass bei der Anordnung oder Genehmigung von Dienstreisen die allgemeinen Grundsätze der Klimaneutralität zusätzlich zu denen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit der Verwaltung unter Berücksichtigung der Fürsorgepflicht zu beachten sind.

Der Verzicht auf das Fliegen und der Umstieg auf die Öffentlichen Verkehrsmittel stellt die einfachste Art dar, um verhaltensbedingte, klimaschädliche Wirkungen zu senken. Besonders für Kurzstreckenflüge gibt es in den meisten Fällen angemessene Alternativen. Deshalb ist es grundsätzlich zu begrüßen, wenn die Vermeidung von Kurzstreckenflügen auf legislativer Ebene festgeschrieben wird.

1. Zum Regelungsumfang des vorgeschlagenen Gesetzes

Zu bedenken ist, dass die Einschränkung auf nationale Flüge die internationalen Verbindungen ausklammern würde, die aber insbesondere durch die zentrale Lage von Hessen teilweise ebenfalls als Kurzstreckenflüge zu betrachten sind. Diese internationalen Kurzstreckenflüge tragen ebenso zur Lärmentwicklung und der Emission gesundheitsschädlicher ultrafeiner Partikel bei, wie nationale Flüge und können wie nationale Kurzstreckenflüge durch Bahnreisen ersetzt werden.

Von den 907 Mio. t CO₂ äq. die im Jahr 2017 in Deutschland emittiert wurden, stammen gut 2 Mio t. aus dem nationalen Luftverkehr. 29 Mio.t CO₂ äq. werden Deutschland für den internationalen Luftverkehr zugerechnet. Dabei sind die Klimawirkungen aufgrund der zusätzlichen Effekte, mit welchen die Emission der Schadstoffe in höheren Luftschichten einhergeht, allerdings mehr als doppelt so groß. Dieser Effekt trifft aufgrund des längeren Verbleibs in höheren Luftschichten v.a. für Mittel- und Langstreckenflüge zu. Nach (UBA 2019) emittierten im Jahr 2018 die beteiligten 116 obersten und oberen Bundesbehörden rund 310.000 t CO₂ äq. aufgrund ihrer Dienstreisen und -fahrten mit Flugzeug und Dienst-Pkw. Hierauf aufbauend kann man davon ausgehen, dass die Emissionen hessischer Behörden aufgrund von deren Dienstreisen deutlich unter dieser Zahl der Bundesbehörden liegen. In der Regel kann von längeren Distanzen und insgesamt einem höheren Dienstreiseaufkommen bei Bundesbehörden ausgegangen werden, allein schon aufgrund der Aufteilung der Bundesressorts auf die Standorte Bonn und Berlin, die zu erheblicher zusätzlicher Reisetätigkeit führt. Die Emissionen durch Kurzstreckenflüge dürften dann noch einmal niedriger liegen, da die angegebene Zahl sich auf Emissionen von Reisen mit Flugzeug und Pkw beziehen.

Somit machen die absoluten Emissionsmengen durch Kurzstreckenflüge der hessischen Verwaltung nur einen Bruchteil der deutschen Emissionen aus Flugreisen aus. Gleichzeitig impliziert das jüngst auch im Ratsbeschluss ausgegebene Ziel der Treibhausgasneutralität bis 2050 (European Council 2019) und der zu diesem Ziel führende Green Deal (EC 2019), dass die Emissionen bei allen Emissionsquellen auf Null reduziert oder kompensiert werden müssen. Dies gilt in der Konsequenz auch für relativ zu den Gesamtemissionen kleineren Emissionsquellen. Im von Deutschland mit getragenen Pariser Abkommen ist festgehalten, dass die Erderwärmung möglichst unter 1,5 Grad gehalten werden soll. Dies wird nur möglich sein, wenn in allen Emissionssektoren frühzeitig und umfassend gehandelt wird. Zudem gibt es (gerade auch aufgrund der zentralen geographischen Lage von Hessen innerhalb Deutschlands) mit der Bahn eine gute Alternative zu Inlandsflügen, die Tür zu Tür

auch nur mit geringfügig längeren Reisezeiten einhergeht. Deshalb ist es sinnvoll, das Fliegen als entscheidenden Punkt in der Gesetzgebung zu adressieren.

Die Änderung der Regelung der Reisekostenerstattung für Angestellte und Beamte der hessischen Landesregierung, die sich ausschließlich auf die Flugreisen bezieht, wird allerdings auch in Bezug auf die absoluten Emissionen der Reisetätigkeit der Beamten und Angestellten nur eine geringe Auswirkung haben, da dadurch Dienstreisen mit Pkw nicht einbezogen werden. Dienstreisen mit Pkw sind allerdings je Strecke bei einer für Dienstreisen angenommenen Auslastung von 1 Person je Fahrzeug i.d.R. nur geringfügig weniger klimaschädlich als Kurzstreckenflüge und teilweise sogar klimaschädlicher als diese (s. Tabelle 2-1).

Eine Änderung des Gesetzes, durch welche die gesamte Reisekostenregelung unabhängig vom Verkehrsträger an den klimaschädlichen Wirkungen gemessen wird, erscheint deshalb angezeigt. Die Nutzung von Pkw für Dienstreisen sollte daher ebenso reduziert werden wie Kurzstreckenflüge. Fehlanreize, die zur Vermeidung der Nutzung der Bahn und anderer öffentlicher Verkehrsträger z.B. zugunsten der Nutzung von Pkw führen, sollten daher ausgeräumt werden.

2. Vergleich der Emissionen auf verschiedenen Strecken mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln

In der folgenden Tabelle haben wir unterschiedliche Strecken ab / nach Frankfurt betrachtet, da davon auszugehen ist, dass der Großteil der dienstlich bedingten Flüge der hessischen Landesverwaltung von Frankfurt aus erfolgen. Die Erkenntnisse aus der Tabelle lassen sich in der Sache aber auch auf andere Abflughäfen übertragen. Es zeigt sich, dass Kurzstreckenflugreisen ins In- und Ausland genauso wie auch Reisen mit dem einzeln besetzten Pkw auf den analysierten Strecken um ein Vielfaches (im Durchschnitt bei beiden Verkehrsträgern jeweils mehr als sieben Mal) klimaschädlicher sind als die alternative Reise mit der Bahn.

Tabelle 2-1: Vergleich der Emissionen der Verbindungen ab Frankfurt (Main)

Von Frankfurt nach	Starts in 2018	Entfernung		Emissionen pro Verbindung one way					
		Bahn	PKW	Flugzeug	Bahn	PKW	Flugzeug zur Bahn	PKW zur Bahn	
		km		kg CO ₂ äq pro Person			%		
Quellen	Destatis, Fachserie 8 Reihe 6.1	https://www.thetrainline.com/de/bahn-fahrplan	google maps	https://www.atmos-fair.de/de/kompensieren/flug	Nach UBA, angepasst bei PKW für PKW mit 1 Person als Regel-Annahme bei Dienstreisen				
Nationale Verbindungen ab Frankfurt mit mehr als 1000 Starts in 2018							761	751	
Berlin-Tegel	8 452	423	548	111	15	114	729	750	
Hamburg	5 433	394	495	106	14	103	747	728	
München	4 932	304	399	70	11	83	640	760	
Leipzig/Halle	2 504	305	397	90	11	83	820	754	
Düsseldorf	2 461	180	226	50	6	47	772	727	
Hannover	2 034	271	352	73	10	73	748	752	
Bremen	1 868	331	446	101	12	93	848	780	
Stuttgart	1 831	148	202	44	5	42	826	790	
Dresden	1 704	373	469	124	13	98	923	728	
Nürnberg	1 699	189	229	50	7	48	735	702	
Friedrichshafen	1 328	279	385	60	10	80	597	799	
Münster/Osnabrück	1 298	218	279	59	8	58	752	741	
Internationale Verbindungen ab Frankfurt mit mehr als 1000 Starts in 2018 - und Bahnfahrzeiten unter 7 Stunden							773	715	
BRU	Brüssel	2 897	316	399	85	11	83	747	731
CDG	Paris	4 650	477	574	134	17	120	780	697
LHR	London	6 516	633	768	183	23	160	803	703
LUX	Luxemburg	1 711	190	242	41	7	50	599	738
AMS	Amsterdam	4 146	364	460	118	13	96	900	732
VIE	Wien	4 401	600	718	178	22	150	824	693
PRG	Prag	2 353	412	516	119	15	108	802	725
BSL	Basel	1 578	293	329	75	11	69	711	650
GVA	Genf	2 752	472	573	151	17	119	889	703
ZRH	Zürich	3 466	304	407	74	11	85	676	775

Quelle: eigene Darstellung auf Basis von (UBA 2018), (Destatis 2019) atmosfair.de; thetrainline.com; google maps

3. Vergleich der Reisezeiten auf verschiedenen Strecken mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln

Aus der Analyse der Reisezeiten der unterschiedlichen Verkehrsträger bei den in Tabelle 3-1 betrachteten Verbindungen ergibt sich, dass die Reise mit der Bahn bei innerdeutschen Verbindungen ab / nach Frankfurt gegenüber der Reise mit dem Flugzeug zwar bei der reinen Reisezeit (mit dem Verkehrsträger selbst) im Durchschnitt 2 Stunden und 6 Minuten länger dauert. Legt man aber bei

denselben innerdeutschen Verbindungen die Reisezeit der Reisenden von Tür zu Tür zugrunde, dann ist die Reise mit dem Flugzeug im Durchschnitt nur noch 21 Minuten schneller.¹

Tabelle 3-1: Vergleich der Reisezeiten der Verbindungen ab Frankfurt (Main)

Von Frankfurt nach	Zeit one way					Zeit one way 'Tür zu Tür'					
	Flugzeug	Bahn	PKW	längere	längere	Flugzeug	Bahn	PKW	längere	längere	
				Reise- zeit Bahn ggü. Flug	Reise- zeit PKW ggü. Bahn				Reise- zeit Bahn ggü. Flug	Reisezeit PKW ggü. Bahn	
h:mm					h:mm						
Quellen	google maps					google maps					
Nationale Verbindungen ab Frankfurt mit mehr als 1000 Starts in 2018						02:06	00:55			00:21	00:25
Berlin-Tegel	01:10	03:57	05:37	02:47	01:40	03:25	04:27	05:37	01:02	01:10	
Hamburg	01:05	03:21	05:09	02:16	01:48	03:20	03:51	05:09	00:31	01:18	
München	00:55	03:28	04:14	02:33	00:46	03:10	03:58	04:14	00:48	00:16	
Leipzig/Halle	00:55	03:21	04:03	02:26	00:42	03:10	03:51	04:03	00:41	00:12	
Düsseldorf	00:50	01:11	02:26	00:21	01:15	03:05	01:41	02:26	-01:24	00:45	
Hannover	00:50	02:34	03:50	01:44	01:16	03:05	03:04	03:50	-00:01	00:46	
Bremen	00:55	03:27	04:46	02:32	01:19	03:10	03:57	04:46	00:47	00:49	
Stuttgart	00:40	01:12	02:21	00:32	01:09	02:55	01:42	02:21	-01:13	00:39	
Dresden	01:00	04:26	04:41	03:26	00:15	03:15	04:56	04:41	01:41	-00:15	
Nürnberg	00:45	01:59	02:37	01:14	00:38	03:00	02:29	02:37	-00:31	00:08	
Friedrichshafen	00:45	04:16	04:14	03:31	-00:02	03:00	04:46	04:14	01:46	-00:32	
Münster/Osnabrück	00:50	02:48	03:03	01:58	00:15	03:05	03:18	03:03	00:13	-00:15	
Internationale Verbindungen ab Frankfurt mit mehr als 1000 Starts in 2018 - und Bahnfahrzeiten unter 7 Stunden						03:23	00:53			01:38	00:23
BRU	Brüssel	01:00	02:57	04:13	01:57	01:16	03:15	03:27	04:13	00:12	00:46
CDG	Paris	01:15	03:40	06:00	02:25	02:20	03:30	04:10	06:00	00:40	01:50
LHR	London	01:40	06:04	09:11	04:24	03:07	03:55	06:34	09:11	02:39	02:37
LUX	Luxemburg	00:40	03:32	02:56	02:52	-00:36	02:55	04:02	02:56	01:07	-01:06
AMS	Amsterdam	01:15	04:00	05:07	02:45	01:07	03:30	04:30	05:07	01:00	00:37
VIE	Wien	01:20	06:23	07:12	05:03	00:49	03:35	06:53	07:12	03:18	00:19
PRG	Prag	01:00	06:01	05:22	05:01	-00:39	03:15	06:31	05:22	03:16	-01:09
BSL	Basel	00:55	02:41	03:27	01:46	00:46	03:10	03:11	03:27	00:01	00:16
GVA	Genf	01:05	05:41	05:59	04:36	00:18	03:20	06:11	05:59	02:51	-00:12
ZRH	Zürich	00:50	03:52	04:14	03:02	00:22	03:05	04:22	04:14	01:17	-00:08

Quelle: eigene Darstellung auf Basis von (UBA 2018), (Destatis 2019) atmosfair.de; thetrainline.com; google maps

¹ Annahmen bei Flugverbindungen: Flugzeit plus 0,5 h Anreise, plus 1 h Sicherheitscheck und zum Gate gehen, plus 0,25 h im Flieger nach Andocken am Finger und den Weg durch den Flughafen sowie ggf. Gepäckband (Durchschnitt für Reisen mit und ohne Gepäck), plus 0,5 h Reise in die Innenstadt. Annahme bei Bahnverbindungen: Fahrzeit plus 0,25 h vor Abfahrt am Bahnhof und 0,25 h nach Ankunft am Bahnhof. Bei Pkw wurden keine Extrazeiten (selbst nicht für Parkplatzsuche) angenommen.

Bei der vergleichenden Analyse der Reisezeiten mit Pkw und Bahn für dieselben Verbindungen ergibt sich eine deutliche Reisezeitersparnis auf den meisten Strecken bei der Reise mit der Bahn. Im Durchschnitt ist die reine Reisezeit (mit dem Verkehrsträger) bei der Bahn bei innerdeutschen Verbindungen 55 Minuten kürzer als bei Nutzung des Pkw. Bei der Tür zu Tür Betrachtung ist die Bahn immer noch 25 Minuten schneller. Bei internationalen Verbindungen sind die Zeiten mit 53 Minuten und 23 Minuten nahezu identisch.

Das UBA (UBA 2019) hat ebenfalls verlagerbare deutsche und grenzüberschreitende Kurzstreckenflüge betrachtet (siehe Abbildung 3-1). Frankfurt am Main erscheint darin als Knotenpunkt für zahlreiche Strecken, die mit einer Bahnreisezeit von unter 4 Stunden und 30 Minuten erreicht werden können.

Abbildung 3-1: Auf die Schiene verlagerbare innerdeutsche und grenzüberschreitende Kurzstreckenflüge



Auf die Schiene verlagerbare innerdeutsche und grenzüberschreitende Kurzstreckenflüge der 10 aufkommensstärksten deutschen Flughäfen (verlagerbare Strecken ab 300 Flügen pro Jahr, je Richtung, 2014)

Quelle: (Reh et al., 2015)

Quelle: (UBA 2019)

4. Vorbildwirkung

Nicht nur in Hessen, auch im Klimaprogramm 2030 der Bundesregierung sowie in Unternehmen wird über Möglichkeiten nachgedacht, wie Reisekostenregelungen klimafreundlicher gestaltet werden können. Der Verwaltung kommt hierbei ähnlich wie im Beschaffungswesen eine Vorbildfunktion und -wirkung zu. Diese gilt und wirkt auch unabhängig vom direkten und absoluten

Klimaschutzeffekt, den die hier zur Bewertung vorgeschlagene Maßnahme hat. Wenn die Verwaltung ihr eigenes Handeln nicht in Kongruenz bringt mit den Forderungen an Bürgerinnen und Bürger sowie Unternehmen, büßt sie Glaubwürdigkeit ein und ermöglicht anderen, sich hinter dem Verhalten der Verwaltung zu verstecken. Gleichzeitig können sie einen zusätzlichen Handlungsdruck auf andere Akteure entfalten, indem sie selbst voranschreiten. Die Vorbildwirkung eines solchen Gesetzes darf deshalb nicht unterschätzt werden, auch wenn diese indirekten positiven Effekte der geplanten Maßnahmen ohne eine weitere Untersuchung nicht verlässlich zu quantifizieren sind.

Im Klimaschutzprogramm 2030 (vom Oktober 2019) zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050 der Bundesregierung (BReg 2019b) ist unter Maßnahme 3.5.1.3 Minderung der Emissionen aus Dienstreisen vorgesehen: „Änderungen BRKG: Erweiterung des Begriffs „Wirtschaftlichkeit“ um die Aspekte Nachhaltigkeit und Umweltverträglichkeit; Bahnnutzung bei Dienstreise immer (auch bei höherer Kostenintensität) möglich; Prüfung weiterer Maßnahmen zur Flexibilisierung der Arbeitszeit - insbesondere die Anrechenbarkeit von Reisezeit als Arbeitszeit in größerem Umfang als bislang, stärkere Inanspruchnahme bereits bestehender rechtlicher Möglichkeiten, innerhalb der Reisezeit dienstliche Tätigkeiten als Arbeitszeit anzuerkennen. [...] Bei Nutzung des eigenen PKW für Dienstreisen wird eine CO₂-Kompensation durch den Reisenden als Nebenkosten erstattet.“

5. Anpassungen des Reisekostengesetzes

Aus den obigen Analysen und unter Berücksichtigung einer optimierten Klimaschutzwirkung sowie der Reisezeiten mit unterschiedlichen Verkehrsträgern und als Beitrag zur zügigen Umsetzung der entsprechenden Maßnahmen aus dem Klimaprogramm der Bundesregierung 2030 ergeben sich folgende Ansätze für eine Anpassung des Reisekostengesetzes:

1. **Innerdeutsche Flüge sollten grundsätzlich als nicht erstattungsfähig** eingeordnet werden.
2. **Kurzstreckenflüge für internationale Verbindungen** mit einer maximalen Reisezeit mit der Bahn von bis zu 4 oder alternativ 7 Stunden oder bis zu einer 1,5 Stunden längeren Reisezeit gegenüber dem Flugzeug **sollten ebenso grundsätzlich als nicht erstattungsfähig** eingeordnet werden.
3. **Dienstreisen mit dem Pkw bei Verbindungen über 200 km sollten ebenfalls als grundsätzlich nicht erstattungsfähig** eingeordnet werden. Damit können praktisch alle Dienstreisen innerhalb Hessens weiterhin mit dem Pkw durchgeführt werden. Dieser Ansatz trägt dem Umstand Rechnung, dass bei Reisen in den und im ländlichen Raum derzeit häufig keine ausreichend vielfältigen und hochfrequentierten öffentlichen Verkehrsverbindungen zur Verfügung stehen. Gleichzeitig wird hierüber aber auch sichergestellt, dass keine Verlagerung vom Flugzeug auf die Straße stattfindet, was keine oder ggf. sogar eine negative Klimawirkung hätte. Zudem berücksichtigt dieser Vorschlag den Umstand, dass Dienstreisen mit dem Pkw ebenfalls deutlich klimaschädigender sind als mit der Bahn. **Soweit unterhalb von 200 km die Dienstreise mit dem Pkw durchgeführt wird**, sollten wie im Klimaprogramm 2030 vorgesehen die **Mehrkosten für eine Kompensation der Emissionen erstattet** werden.
4. Zum Ausgleich möglicher längerer Reisezeiten (gerade bei internationalen Verbindungen) könnte ebenfalls wie im Klimaprogramm 2030 der Bundesregierung vorgesehen die **Reisezeit bei Nutzung der Bahn in größerem Maße als bisher als Arbeitszeit angerechnet werden**. Dies wäre auch aufgrund der besseren Bedingungen zum Arbeiten in der Bahn im Vergleich mit dem Flugzeug (Check-in Zeit, Sicherheitskontrolle, keine Möglichkeit mit

Laptop zu arbeiten bei Start und Landung) und natürlich auch gegenüber dem Auto gerechtfertigt.

5. Entscheidend dafür ist aber auch eine neue Reihung der Anforderungen an eingereichte Reisekosten. Hierzu **sollte das Sparsamkeits- und Wirtschaftlichkeitsgebot als Basis für die Erstattungsfähigkeit um die Aspekte Nachhaltigkeit und Umweltverträglichkeit ergänzt werden** und sollte die umweltverträgliche Verkehrsmittelwahl mindestens gleichrangig zu den bereits etablierten Prinzipien gewichtet werden. Relevant hierbei ist auch §15 des neuen Bundes-Klimaschutzgesetzes (BReg 2019a), nach dem die Bundesverwaltung bis zum Jahr 2030 klimaneutral werden will (Abs. 1), was sie anstrebt u.a. durch „die Wahl möglichst klimaschonender Verkehrsmittel“ zu erreichen (Abs. 2). Entsprechend des Gesetzes wird die Bundesregierung mit den Ländern einen Erfahrungsaustausch durchführen, „um die Länder bei der Prüfung und im Falle der Erstellung von Regelungen, die mit den Regelungen nach Absatz 1 bis 3 vergleichbar sind, für ihren Verantwortungsbereich zu unterstützen.“ (Abs. 4). Es kann davon ausgegangen werden, dass aufgrund §15 in den kommenden Jahren das Bundesreisekostengesetz das Bundesreisekostengesetz angepasst wird mit Ausstrahlungswirkung auf die Länder.

6. Quellen

- BReg – Bundesregierung (2019a): Entwurf eines Gesetzes zur Einführung eines Bundes-Klimaschutzgesetzes und zur Änderung weiterer Vorschriften. Online verfügbar: https://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Gesetze/gesetzesentwurf_bundesklimaschutzgesetz_bf.pdf; letzter Abruf am 16.12.2019.
- BReg – Bundesregierung (2019b): Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050. Online verfügbar: <https://www.bundesregierung.de/resource/blob/975226/1679914/e01d6bd855f09bf05cf7498e06d0a3ff/2019-10-09-klima-massnahmen-data.pdf?download=1>; letzter Abruf am 16.12.2019.
- Destatis – Statistisches Bundesamt (2019): Luftverkehr auf Hauptverkehrsflughäfen. Fachserie 8 Reihe 6.1. Online verfügbar: https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Transport-Verkehr/Personenverkehr/Publikationen/Downloads-Luftverkehr/luftverkehr-ausgewahlte-flugplaetze-2080610187004.pdf;jsessionid=9320B44A198DF3A1FEBD826736E3C319.internet711?__blob=publicationFile; letzter Abruf am 13.12.2019.
- EC – European Commission (2019): The European Green Deal. Communication from the Commission to the European Parliament, the European Council, the Council, the European Economic and Social Committee of the Regions. Brüssel. Online verfügbar: https://ec.europa.eu/info/publications/communication-european-green-deal_en; letzter Abruf am 13.12.2019.
- European Council (2019): European Council meeting (12 December 2019) – Conclusions. Online verfügbar: <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2019/12/12/european-council-conclusions-12-december-2019/>; letzter Abruf am 13.12.2019.
- UBA – Umweltbundesamt (2018): Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Personenverkehr - Bezugsjahr 2017. Online verfügbar: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/366/bilder/dateien/vergleich_der_durchschnittlichen_emissionen_einzeln_verkehrsmittel_im_personenverkehr_bezugsjahr_2017.pdf; letzter Abruf am 13.12.2019.

UBA – Umweltbundesamt (2019): Umweltschonender Luftverkehr. lokal-national-international (UBA Texte 130/2019). Online verfügbar: <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/umweltschonender-luftverkehr>; letzter Abruf am 13.12.2019.