

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/12629 –

Mobilität während der Fußball-Europameisterschaft in Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

Zwischen dem 14. Juni und dem 14. Juli 2024 fand in Deutschland die Fußball-Europameisterschaft (EM) statt. An zehn Orten in ganz Deutschland wurden dabei 51 Spiele ausgetragen. Für die Organisation einer solch großen Veranstaltung bedeutet dies nach Kenntnis der Fragesteller im Vorfeld und währenddessen eine große logistische, verkehrliche und sicherheitspolitische Herausforderung. Während der EM kam es insbesondere bei der Deutschen Bahn AG (DB AG) zu zahlreichen Pannen im Nah- und Fernverkehr (vgl. www.spiegel.de/wirtschaft/service/fussball-em-2024-deutsche-bahn-begrundet-pannen-und-verspaetungen-a-81014c2a-9dcf-420a-b5d4-dedbec799d0e). Diese Pannen haben Unmut bei den Fußballfans und übrigen Betroffenen ausgelöst und nach Ansicht von Branchenvertretern den schlechten Ruf der DB AG bestätigt (vgl. www.tagesschau.de/wirtschaft/unternehmen/bahn-fernverkehr-em-100.html). Die DB AG gesteht ein, dass „die Bahn aktuell nicht die Qualität bietet, die alle verdient haben.“ (vgl. www.stern.de/sport/fussball/em-2024/em-2024--die-deutsche-bahn-wird-zur-schwachstelle-des-turniers-34831822.html).

Hintergrund für die Kleine Anfrage ist zudem, dass die aktuelle Bundesregierung vor allem zwei wichtige Versprechen im Vorfeld der Europameisterschaft gemacht hatte.

Für das reibungslose Sicherstellen der Mobilität zwischen den Spielstätten, für die Fans und die Nationalteams, wurde ein Mobilitätskonzept erarbeitet. Das Ziel war, dass die Wege zwischen den Stadien ohne Probleme zurückgelegt werden können, indem die Kapazitäten auf Schienen, Straßen und in der Luft deutlich erweitert werden (vgl. www.bundesregierung.de/breg-de/themen/erinnern-und-gedenken/verkehrskonzept-em24-2292074). Dafür gab es unter anderem täglich 14 EM-Sonderzüge und einen ausgeweiteten Fahrplan, um „pro Tag knapp 10 000 zusätzliche Sitzplätze in den ICE und Intercity-Zügen“ anbieten zu können (vgl. www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/verkehrskonzept-em24-2292074). In der Luft gab es Sonderflüge und auf den Bundesstraßen wurden Baustellen reduziert, ein verbessertes Störfallmanagement implementiert und spezielle Service-Angebote bereitgestellt.

Mit der EM in Deutschland sollten außerdem „neue Maßstäbe bei der Nachhaltigkeit von Sportgroßveranstaltungen“ gesetzt werden“ (vgl. www.bundesregierung.de/breg-de/themen/euro-2024/nachhaltigkeit-zur-euro-2024-2263552). Dazu hatte die Bundesregierung im Vorfeld verschiedene Maßnahmen

vorgelegt: Es gab für die Fans vergünstigte Fahrkartenpreise bei der DB AG; vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz wurde das Projekt „Circular EURO 2024“ ins Leben gerufen, um die Abfallmengen in den Stadien, Fan-Zonen und Austragungsstädten zu reduzieren und dasselbe Bundesministerium fördert noch bis Ende September 2024 das Projekt „Anpfiff fürs Klima“, mit dem Klimaschutz- und Klimaanpassungsmaßnahmen in Fußballstadien erkannt und bewertet werden sollen.

Nach Beginn der Fußball-EM wurde aus Sicht der Fragesteller schnell klar, dass die Versprechen für eine reibungslose und zufriedenstellende Mobilität nicht eingehalten werden konnten. Vor allem auf der Schiene kam es zu Problemen – betroffen waren die in- und ausländischen Fans, aber auch die teilnehmenden Nationalmannschaften. Zwar gab die DB AG in ihrer Halbzeitbilanz an, dass es bei einem internationalen Fußballturnier noch nie „so viel Bahn wie bei dieser EM“ gab (vgl. www.deutschebahn.com/de/presse/pressestern_zentrales_uebersicht/EM-Halbzeit-6-Millionen-Fahrgaeste-in-den-ICE-und-IC-Zuegen-der-DB-12939302#) und während des Turnierzeitraums rund 12 Millionen Reisende im Fernverkehr unterwegs waren, gleichzeitig sagte eine Bahnsprecherin, dass das Unternehmen „in der Tat nicht ganz auf der Höhe gewesen [sei], unsere Verkehre bei der Europameisterschaft fuhren nicht rund“ (vgl. www.spiegel.de/wirtschaft/service/fussball-em-2024-deutsche-bahn-begrundet-pannen-und-verspaetungen-a-81014c2a-9dcf-420a-b5d4-dedbec799d0e). Der Bundesminister für Digitales und Verkehr Dr. Volker Wissing erklärte dazu, dass sich die Bahn „mit der Ankündigung, während der EM täglich 10 000 zusätzliche Sitzplätze im Zugverkehr zur Verfügung zu stellen“, übernommen habe (vgl. www.schiene.de/news-7146/Wissing-Bahn-hat-sich-bei-der-EM-uebernommen.html). Aus Sicht der Fragesteller zeigt dies, dass die DB AG nicht den Erwartungen gerecht wurde. Gleichzeitig erschließt sich den Fragestellern nicht, warum das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) in seinem Mobilitätskonzept einseitig auf die DB AG setzte und der Bundesverkehrsminister im Anschluss konstatiert, dass die Bahn sich übernommen habe.

1. Wurde das vom BMDV erarbeitete Mobilitätskonzept umgesetzt, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?

Ziel des Nationalen Mobilitätskonzepts anlässlich der UEFA EURO 2024 war es, dass die bestehende Infrastruktur für den nationalen und grenzüberschreitenden Personenfernverkehr während des Turniers verlässlich, leistungsfähig und nachhaltig ist. Dies galt vor allem für Flughäfen, Bahnhöfe, Hauptreisestrecken und Knotenpunkte auf der Schiene sowie für Autobahnen. Dafür wurden insbesondere die Kapazitäten auf Schiene, Straße und in der Luft durch mehr Züge, Sonderflüge und weniger Baustellen auf den Bundesfernstraßen erweitert. Das Nationale Mobilitätskonzept diente als Arbeitsgrundlage der operativ Verantwortlichen für die Mobilitätsangebote auf den Verkehrsträgern.

2. Welche Punkte des Mobilitätskonzepts wurden aus Sicht der Bundesregierung nicht zufriedenstellend erfüllt?

Die Bundesregierung zieht mit Blick auf die Pünktlichkeit im Schienenpersonenfernverkehrs ein gemischtes Fazit. Infolge einer veralteten und überlasteten Infrastruktur sowie aufgrund von Auswirkungen von Hochwasserschäden waren Beeinträchtigungen des Zugverkehrs zu verzeichnen.

3. Mit welchen Verkehrsunternehmen wurde das Mobilitätskonzept gemeinsam erarbeitet (bitte einzeln auflisten)?

Das Konzept wurde mit den wesentlichen Akteuren für die Infrastrukturen der Verkehrsträger Schiene, Fernstraße und Luft erarbeitet: Deutsche Bahn AG (DB AG), Autobahn GmbH und Flughäfen – vertreten durch die Arbeitsgemeinschaft der Deutschen Verkehrsflughäfen.

4. Inwieweit wurden Länder und Kommunen hinsichtlich der Regionalverkehre und des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in die Erarbeitung des Mobilitätskonzepts eingebunden?

Das Konzept wurde mit relevanten Akteuren der Länder und der betroffenen Städte (sogenannte Host Cities) abgestimmt.

5. Warum sollte während der Fußball-EM insbesondere die DB AG für den Großteil der Wegstrecken zwischen den Spielstätten genutzt werden?

Die Bundesregierung verweist auf den Nationalen Koordinierungsausschuss für die UEFA EURO 2024. Dieser hatte das gemeinsame Verständnis für ein nachhaltiges Turnier definiert: „Die Bahn wird Verkehrsträger Nummer 1 für die Mobilität zwischen den Austrichterstätten und bei der Anreise aus dem nahen europäischen Ausland sein“: www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/publikationen/themen/sport/BMI23014.html. Die DB AG war zudem offizielle Nationale Partnerin der UEFA Europameisterschaft 2024: www.deutschebahn.com/de/konzern/Aktuelles/Europa-Premiere-DB-ist-Partnerin-der-UEFA-EURO-2024--10750922.

6. Warum wurden andere, private Anbieter aus der Bahn- und Busbranche nicht im Mobilitätskonzept der Bundesregierung berücksichtigt?

Das Mobilitätskonzept hat gebündelt die Verantwortlichkeiten und das Zusammenspiel verschiedener Akteure auf Bundesebene aufgezeigt.

7. Wie viele der pro Tag zusätzlichen 10 000 Sitzplätze in den ICE- und Intercity-Zügen wurden durchschnittlich tatsächlich genutzt?
8. Ist die Bundesregierung der Meinung, dass sich die DB AG „mit der Ankündigung, während der EM täglich 10 000 zusätzliche Sitzplätze im Zugverkehr zur Verfügung zu stellen [...] übernommen“ hat (vgl. www.schiene.de/news-7146/Wissing-Bahn-hat-sich-bei-der-EM-uebernommen.html), wenn ja, warum, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 7 und 8 werden gemeinsam beantwortet.

Die DB AG hat u. a. an den Spieltagen jeweils rund 10 000 zusätzliche Sitzplätze auf die Schiene gebracht, um den Fans insbesondere nach den Abendspielen eine Fahrtmöglichkeit zu bieten und Überbesetzungen zu vermeiden. Die Auslastung dieser Sonderzüge bewegte sich im Rahmen vergleichbarer nächtlicher Fahrten. Dies zeigt, dass einerseits zusätzliche Fahrtmöglichkeiten angeboten und andererseits Überbesetzungen in anderen Zügen effektiv vermieden wurden. Die Sonderzüge waren vor allem in den Abend- und Nachtstunden nach Spielschluss unterwegs und somit zu Zeiten, in denen die Bahnstrecken verhältnismäßig wenig von anderen Zügen genutzt werden.

In Bezug auf die Pünktlichkeit ist insbesondere darauf hinzuweisen, dass die DB AG während der EM die höchste bisher gemessene Anzahl an unweatherbedingten Verspätungen im Fernverkehr verzeichnete. Über 400 Fernzüge waren im Durchschnitt pro Tag von externen Einflüssen wie Hangrutschen, Überflutungen und Dammschäden betroffen. Das liegt mehr als 100 Prozent über den Normalwerten. So war etwa infolge eines Hangrutsches in Kitzingen eine Hauptstrecke des Fernverkehrs massiv beeinträchtigt. Mehrere Hundert ICE-Züge pro Tag mussten umgeleitet werden, die Reisezeit verlängerte sich dadurch um 30 bis 60 Minuten.

9. Welche Maßnahmen hätte die DB AG nach Auffassung der Bundesregierung ergreifen müssen, damit ein besserer und zuverlässigerer Bahnbetrieb während der Fußball-EM gewährleistet worden wäre, und welchen Beitrag hätte die Bundesregierung leisten können bzw. müssen, um die Bahn dazu in die Lage zu versetzen?

Für das Turnier standen mit 410 Fahrzeugen die größte ICE-Flotte bereit, die die DB AG nach eigener Auskunft je hatte. Ein besonderes Augenmerk lag auch auf der engen Verzahnung von Fern- und Nahverkehrsangeboten, um den Reisenden gut funktionierende Mobilitätsketten anzubieten. Neben den Zügen hat die DB AG zudem alle Möglichkeiten ausgeschöpft, während der EM möglichst viel Personal bereitzustellen. Insgesamt waren rund 150 000 DB-Mitarbeiter aus den unterschiedlichsten Bereichen im Rahmen der EM im Einsatz.

Für ein leistungsfähigeres Schienennetz stellt die Bundesregierung gegenüber vergangenen Legislaturperioden deutlich mehr Mittel zur Verfügung. Nachhaltige und spürbare Verbesserungen im Schienennetz wird es im Zuge der unmittelbar nach der EURO 2024 gestarteten Generalsanierung der Hochleistungskorridore des Schienennetzes geben. Hinsichtlich betrieblicher Probleme während der Fußball-EM wird auf die Antworten zu den Fragen 2, 7 und 8 verwiesen.

10. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus den Folgen von Unwetter und Hochwasser für die DB AG bezüglich einer resilienten Schieneninfrastruktur?
11. Plant die Bundesregierung Maßnahmen, um die Schieneninfrastruktur resilienter zu machen, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 10 und 11 werden gemeinsam beantwortet.

Ziel der Bundesregierung ist es, die gesamte Verkehrsinfrastruktur widerstandsfähiger gegen Extremwetterereignisse zu machen. Mit dem Bundes-Klimaanpassungsgesetz, das am 1. Juli 2024 in Kraft getreten ist, wurde ein verbindlicher Rahmen für eine vorsorgende Klimaanpassungsstrategie des Bundes geschaffen.

Mit Blick auf die Schieneninfrastruktur soll noch stärker gemeinsam mit den Fachleuten im operativen Geschäft der Bahn ermittelt werden, wie die Robustheit der Anlagen erhöht werden kann. Mittels einer Risikokartierung, in der Informationen zu Hochwassergefahrengeländen mit der Anlageninfrastruktur verschnitten werden, sollen bundesweit Schwachstellen ermittelt werden. Der bei der DB AG zum Einsatz kommende Wetterwarndienst wird noch im Jahr 2024 um weitere Funktionen ergänzt. Unter anderem werden Informationen der Hochwasserportale der Länder integriert, sodass vor Ereigniseintritt Informationen zu den gefährdeten Bahnanlagen vorliegen. Das „Naturgefahrenmanagement“ der DB InfraGO AG entwickelt ganzheitliche Strategien zum Umgang

mit den Auswirkungen von Naturgefahren auf die Schieneninfrastruktur. Die Erarbeitung und Umsetzung von Maßnahmen erfolgt geschäftsfeldübergreifend innerhalb des DB-Konzerns und wird dort u. a. im Programm „Klimaresiliente Bahntechnik“ gebündelt. In externen Forschungskooperationen (u. a. mit dem Potsdam Institut für Klimafolgenforschung) und in der Zusammenarbeit mit dem Deutschen Wetterdienst wurde die Exposition der Infrastruktur gegenüber zukünftig zu erwartender Wetterextreme für die verschiedenen Emissionsszenarien ermittelt.

Zu den wichtigsten bereits in Umsetzung befindlichen Anpassungsmaßnahmen gehören u. a.:

- Intensivierte Vegetationspflege entlang der Trassen (ausgeweitete Inspektionen, Umsetzung sturmsicherer Rückschnittsprofile an Hochleistungsstrecken).
- Zusätzlicher Hitze- und Blitzschutz für sensible Komponenten der Leit- und Sicherungstechnik (Sonderprogramm zur Erneuerung von Klimaanlagen in Stellwerken, Nachrüstung von Blitzschutz an Stellwerken und Bahnübergängen, hitzereflektive Anstriche und/oder Nachrüstung von Lüftern an Bahnübergangshäuschen).
- Ausbau der Echtzeitüberwachung von Anlagentemperaturen und Umgebungsbedingungen (Temperaturüberwachung in Stellwerken und Bahnübergangshäuschen).
- Hochwasserresilienter Wiederaufbau der Ahrtalstrecke (Kolkschutz, vergrößerte Brückenspannweiten, Uferbefestigungen, Minimierung der Bahnböschung zur Schaffung zusätzlicher Überflutungsflächen).
- Einbau von digitaler Diagnosetechnik (z. B. Weichendiagnose).
- Im Rahmen der Generalsanierungen werden die anfälligen Altanlagen umfangreich ausgetauscht und damit allgemein ein deutlich höheres Niveau an Klima-Resilienz an diesen Strecken erreicht.

12. Warum ist das BMDV, das die Beteiligungsverwaltung des 100-Prozent-Staatsunternehmens DB AG wahrnimmt, der Auffassung, dass die „Verantwortung für Probleme im Regional- und Fernverkehr“ bei der DB AG liegt (vgl. www.deutschlandfunk.de/em-zwischenbilanz-verkehr-100.html)?

Mit der Bahnreform des Jahres 1993 wurden aus den damaligen Staatsbahnen „Deutsche Bundesbahn“ und „Deutsche Reichsbahn“ privatrechtliche, für den Betrieb des Netzes und für den Transport von Personen und Gütern zuständige Unternehmen. Der Betrieb der Infrastruktur und die Verkehrsdurchführung liegen in der Verantwortung der jeweiligen Verkehrsunternehmen.

13. Ist die Bundesregierung der Meinung, dass das Mobilitätskonzept anders hätte aufgestellt werden müssen, und wenn nein, warum nicht?

Nein. Die erfolgreiche Zusammenarbeit mit den Verkehrsträgern im Rahmen des Mobilitätskonzepts hat einen direkten Beitrag dafür geleistet, dass viele Millionen Fans und die Mannschaften zu den Spielen der UEFA EURO 2024 reisen konnten.

Allein im Fernverkehr auf der Schiene waren während des Turnierzeitraums zwölf Millionen Reisende unterwegs. Hinzu kamen täglich mehr als 3,5 Millionen Reisende in den Regionalzügen und S-Bahnen von DB Regio. Mit dem Fan-Ticket hatte die DB AG ein besonders preiswertes Angebot für die klima-

freundliche An- und Abreise entwickelt, das gut genutzt wurde: Rund 280 000 Fan-Tickets wurden verkauft. Dazu kamen viele Fananreisen, die mit regulären Sparpreisangeboten zu den Spielen gefahren sind. Auch für die Fans aus dem Ausland hatte die DB AG gemeinsam mit ihren Partnern ein preiswertes Angebot erarbeitet: Einen Interrail-Pass mit 25 Prozent EM-Rabatt. 7 700 europäische Fans haben dieses Angebot genutzt.

14. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus den zahlreichen Problemen im öffentlichen Nahverkehr während der EM (vgl. www.deutschlandfunk.de/em-zwischenbilanz-verkehr-100.html)?
15. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung daraus für den Ausbau und die Modernisierung des ÖPNV in Deutschland, der zwischen Bund und Ländern geplant ist?

Die Fragen 14 und 15 werden gemeinsam beantwortet.

Die Zuständigkeit für den öffentlichen Personennahverkehr liegt bei den Ländern und Kommunen und ihren Aufgabenträgern. Der Bund unterstützt die Länder jährlich mit Finanzhilfen in Milliardenhöhe bei der Bewältigung ihrer Aufgaben. Der Ausbau- und Modernisierungspakt wird weiterhin angestrebt.

16. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus den zahlreichen Problemen im Fernverkehr während der EM?

Die Verspätungen bei der Bahn zeigen die unbedingte Notwendigkeit für leistungsfähige Verkehrswege und Infrastrukturen. Daher ist die in dieser Legislaturperiode begonnene Bereitstellung von deutlich mehr Mitteln für die Schieneninfrastruktur sowie die unmittelbar nach der EURO 2024 gestartete Generalsanierung der Hochleistungskorridore des Schienennetzes von herausragender Bedeutung.

17. Wie haben die im Mobilitätskonzept aufgeführten Maßnahmen auf Bundesstraßen nach Kenntnis der Bundesregierung in der tatsächlichen Umsetzung funktioniert?

Die im Mobilitätskonzept aufgeführten Maßnahmen wurden auf den Autobahnen plangemäß umgesetzt und haben die erhofften Wirkungen entfaltet. Insbesondere durch die Freihaltung der Zulaufstrecken zu den Stadien von Tagesbaustellen, die Reduzierung von Dauerbaustellen und das bei nicht absehbaren Ereignissen (z. B. Unfälle, Pannen) greifende Störfallmanagement konnte maßgeblich dazu beigetragen werden, dass es auf dem Verkehrsträger Autobahn zu keinen nennenswerten Verzögerungen kam.

18. Wie haben die im Mobilitätskonzept aufgeführten Maßnahmen im Luftverkehr nach Kenntnis der Bundesregierung in der tatsächlichen Umsetzung funktioniert?

Besondere Umsetzungsmaßnahmen für die EURO 2024 waren seitens der Flughäfen die enge Koordination für die Teamflüge und der an- und abreisenden Fans. Über die in Einzelfällen von den Teams angefragten Flüge außerhalb der Kernbetriebszeit der Flughäfen haben die zuständigen Luftfahrtbehörden der Länder standortindividuell Entscheidungen getroffen. Die notwendige Aufgabenwahrnehmung unter anderem von der Fluko Flughafenkoordination

Deutschland GmbH, Deutscher Flugsicherung, Ländern, Luftfahrtunternehmen und Flughäfen im Rahmen der Vorbereitung und Durchführung des Turniers verlief problemlos.

19. Ist die Bundesregierung der Meinung, dass die heimische Europameisterschaft besonders nachhaltig war, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht, und was ließe sich für künftige Sportgroßereignisse ändern?

Die Bundesregierung ist der Auffassung, dass die EURO 2024 besonders nachhaltig im Sinne des gemeinsamen Verständnisses einer nachhaltigen UEFA EURO 2024 war. Das gemeinsame Verständnis (www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/publikationen/themen/sport/BMI23014.html) haben UEFA, DFB, EURO 2024 GmbH, Bund, Länder und die Ausrichterstädte definiert und ausgehend von den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte und den UN-Nachhaltigkeitszielen Organisator, Ausrichter, Gastgeber und Host Cities erstmalig einen gemeinsamen, ganzheitlichen und nachhaltigen Ansatz bei der Vorbereitung und Ausrichtung einer Sportgroßveranstaltung gewählt und in die Organisation des Turniers integriert (siehe z. B. 100 Maßnahmen www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/veroeffentlichungen/themen/sport/euro2024/100-nachhaltige-massnahmen.pdf;jsessionid=C89B6EBA8AFED2DC32702EF080C2B395.live862?__blob=publicationFile&v=4). Für die Bewertung der Nachhaltigkeit des Turniers sind alle Dimensionen der Nachhaltigkeit entscheidend.

20. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus dem Umstand, dass die teilnehmenden Nationalmannschaften auf jeder vierten An- oder Abreise zu einem Spiel das Flugzeug genutzt haben, und wie ist dies mit einer möglichst nachhaltigen Fußball-Europameisterschaft in Einklang zu bringen (vgl. www.deutschlandfunk.de/em-2024-nachhaltigkeit-bilanz-fliegen-100.html)?

Die Bundesregierung stellt fest, dass im Hinblick auf frühere internationale Fußballturniere im Rahmen der UEFA EURO 2024 die Transfers der Nationalmannschaften vergleichsweise weniger An- und Abreisen mit dem Flugzeug erfolgten. Die Entscheidung über die Art der An- und Abreise zu den Spielorten haben die nationalen Fußballverbände in eigener Verantwortung getroffen.

21. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus dem von der Bundesministerin des Auswärtigen Annalena Baerbock genutzten Kurzstreckenflug zum deutschen EM-Vorrundenspiel in Frankfurt am Main im Hinblick auf die Nachhaltigkeitsziele der Bundesregierung bei der Fußball-Europameisterschaft?

Die Bundesministerin des Auswärtigen ist gemeinsam mit anderen Mitgliedern der Bundesregierung zum Spiel der deutschen Nationalmannschaft nach Frankfurt am Main geflogen. Anders als die anderen anwesenden Mitglieder der Bundesregierung flog sie unmittelbar im Anschluss an das Spiel nicht mit zurück nach Berlin, sondern reiste wegen des am nächsten Morgen beginnenden Treffens der EU-Außenminister nach Luxemburg. Im direkten Anschluss wurde die Reise nach Israel, in die Palästinensischen Gebiete und den Libanon fortgesetzt. Grundsätzlich werden vor jeder Nutzung der Flugbereitschaft zunächst emissionsärmere Reisemöglichkeiten wie Zugverbindungen, Linienflüge oder die Anreise mit dem Pkw geprüft. Limitierender Faktor ist jedoch oft die enge Abfolge von Terminen. Häufig können eng aufeinanderfolgende Termine im In- und Ausland nur durch die Nutzung der Flugbereitschaft wahrgenommen

werden. Darüber hinaus wird darauf hingewiesen, dass die Bundesregierung seit dem Jahr 2014 die Klimawirkung von Dienstreisen mit Flugzeug und Pkw ausgleicht. Nach jedem Kalenderjahr wird die verursachte Klimawirkung im Folgejahr berechnet und kompensiert.