

Landtag**21. Wahlperiode****Drucksache 21/1927****(zu Drs. 21/1823)****11. August 2026****Mitteilung des Senats****Dienstreisen und Flugverhalten des Bremer Senats – Kosten
Verkehrsmittelwahl und CO₂-Kompensation****Große Anfrage****der Fraktion BÜNDNIS DEUTSCHLAND vom 9. Juni 2026
und Mitteilung des Senats vom 11. August 2026****Vorbemerkung der Fraktion:**

Der Bremer Doppelhaushalt 2026/2027 sieht nach Angaben des Bundes der Steuerzahler hohe neue Schulden vor. In dieser Haushaltslage ist es geboten, das Reiseverhalten der Senatsmitglieder auf Wirtschaftlichkeit und Verhältnismäßigkeit zu prüfen. Dienstreisen sind ein legitimes Instrument politischer Arbeit. Gleichzeitig stellt sich die Frage, ob bei der Wahl des Verkehrsmittels, der Buchungsklasse und der Erforderlichkeit der Reise selbst ausreichend auf Sparsamkeit geachtet wird.

Besonders bei Zielen innerhalb Deutschlands oder in Nachbarländern ist zu prüfen, ob die Bahn eine realistische und kostengünstigere Alternative zum Flugzeug darstellt. Darüber hinaus ist von Interesse, wie der Senat mit den durch Dienstreisen entstehenden CO₂-Emissionen umgeht. Nach Angaben der Bremer Grünen vom März 2026 zahlt der Senat derzeit 25 Euro je Tonne CO₂ in den Klimafonds ein, während das Umweltbundesamt die Schadenskosten mit 350 bis 1.000 Euro je Tonne beziffert.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat.

Der Senat beantwortet die Große Anfrage wie folgt:

1. Wie viele Dienstreisen haben die Mitglieder des Bremer Senats in den Jahren 2023, 2024 und 2025 insgesamt unternommen? Bitte nach Kalenderjahr und Senatsmitglied aufschlüsseln.

Die Senatsmitglieder haben in den Jahren 2023, 2024 und 2025 insgesamt 496 Dienstreisen durchgeführt. Die konkrete Aufschlüsselung auf die jeweiligen Jahre und Senatsmitglieder ist der anliegenden Tabelle zu entnehmen. Jedes Ressort ist mit seinen jeweiligen Senatsmitgliedern in einem eigenen Tabellenblatt dargestellt, welches auch das Jahr der Dienstreise abbildet.

2. Auf welche Verkehrsmittel verteilen sich diese Reisen (Flugzeug, Bahn, PKW oder sonstige), und wie sieht die Aufschlüsselung je Senatsmitglied und Jahr aus?

Die auf den Dienstreisen genutzten Verkehrsmittel sind in der anliegenden Tabelle erfasst.

3. Welche Ziele wurden bei Flugreisen der Senatsmitglieder in den Jahren 2023 bis 2025 angefliegen? Bitte nach Inland, innereuropäisch und außereuropäisch differenzieren.

Die Ziele der Flugreisen sind in der anliegenden Tabelle erfasst.

4. Nach welchen Verfahren und Kriterien wurden Flugreisen von Senatsmitgliedern in den Jahren 2023 bis 2025 genehmigt oder angezeigt?

Nach § 2 Abs. 1 Bremisches Reisekostengesetz (BremRKG) i. V. m. Ziffer 2. 2. 6 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum BremRKG (BremRKGVwV) bedarf es nach dem Amt Dienstreisender keiner Anordnung oder Genehmigung, wenn diese keine Vorgesetzten haben, die ihnen in Bezug auf ihre dienstliche Tätigkeit Weisungen erteilen dürfen (z.B. Mitglieder des Senats). Die Anordnungs- bzw. Genehmigungsfreiheit gilt auch für die Flugzeugnutzung nach § 4 Absatz 1 des Gesetzes. Die Voraussetzungen für die Nutzung eines Flugzeuges, insbesondere die Begründungspflichten, gelten jedoch entsprechend.

5. Welche Gesamtkosten sind dem Land Bremen durch Flugreisen von Senatsmitgliedern in den Jahren 2023 bis 2025 entstanden? Bitte nach Jahr und Senatsmitglied aufschlüsseln.

Dem Land Bremen sind Gesamtkosten durch Flugreisen in Höhe von 56.447,86 Euro entstanden. Die konkrete Aufschlüsselung auf die Jahre und Senatsmitglieder ist der anliegenden Tabelle zu entnehmen.

6. In welchen Buchungsklassen (Economy, Business, First) wurden die Flüge in den Jahren 2023 bis 2025 gebucht, und welcher Anteil der Kosten entfiel auf Buchungen oberhalb der Economy Class?

Die Antwort ist der anliegenden Tabelle zu entnehmen.

7. Welche Regelungen gelten in den Bremer Dienstreisevorschriften für die Buchung von Flugreisen, und wurden in den Jahren 2023 bis 2025 Ausnahmen von diesen Regelungen genehmigt?

Für die Nutzung eines Flugzeuges auf Dienstreisen gilt zum einen § 4 Abs. 1 S. 2 BremRKG i. V. m. Ziffer 4.1.2 BremRKGVwV:

Flugkosten der niedrigsten Klasse werden nur dann erstattet, wenn

- die alternative Reisezeit mit der Bahn vom Dienstort zum Geschäftsort auf der üblich befahrenen Strecke laut Reiseauskunft der Deutschen Bahn, regelmäßig die schnellste Verbindung, länger als sieben Stunden betragen würde oder

- die oder der Dienstvorgesetzte nach einer Einzelfallprüfung die Nutzung des Flugzeugs aus dringenden dienstlichen Gründen vor Beginn der Dienstreise schriftlich angeordnet oder genehmigt hat; die Entscheidung ist zu begründen. Ein dringendes dienstliches Interesse an der Benutzung eines Flugzeuges liegt insbesondere vor, wenn
 - sich die Notwendigkeit von Dienstgeschäften erst sehr kurzfristig ergibt und der Geschäftsort bei Nutzung anderer Verkehrsmittel vom Dienort nicht mehr rechtzeitig erreicht werden könnte oder
 - sich aufgrund der Flugzeugbenutzung die Dauer der Dienstreise erheblich reduziert und dadurch zwingende Betreuungspflichten (notwendige Betreuung der mit Dienstreisenden in häuslicher Gemeinschaft lebenden Kinder und pflegebedürftigen nahen Angehörigen) besser wahrgenommen werden können und eine Alternative zur Betreuung durch die Dienstreisenden nicht besteht. Das Fehlen von alternativen Betreuungsmöglichkeiten hat die oder der Dienstreisende im Dienstreiseantrag durch schriftliche Begründung zum Dienstreiseantrag glaubhaft zu machen.

Darüber hinaus können nach § 2 Absatz 3 Bremische Auslandsreisekostenverordnung die Kosten für die Benutzung der Businessklasse oder einer vergleichbaren Klasse erstattet werden, wenn der Flug ununterbrochen mindestens sieben Stunden dauert. Die Zeit einer Flugunterbrechung, die von der flugplanmäßigen Landung bis zum flugplanmäßigen Weiterflug bis zu zwei Stunden dauert, gilt als Flugzeit. Als Flugzeit gilt auch die Zeit, in der der Flug aus dienstlichen oder zwingenden persönlichen Gründen bis zu einer Dauer von zwei Stunden unterbrochen wird. Bei einer längeren Flugunterbrechung oder bei einer Flugunterbrechung aus anderen als in Satz 3 genannten Gründen gilt jeder Flug als gesonderte Flugreise.

Sofern bei Dienstreisen von Senatsmitgliedern von diesen Regelung Ausnahmen getroffen wurden, ist dies in der anliegenden Tabelle vermerkt.

8. Wie hoch war der geschätzte CO₂-Ausstoß der Flugreisen von Senatsmitgliedern in den Jahren 2023 bis 2025, und welche Berechnungsmethode wurde dabei verwendet?

Der jeweilige CO₂-Ausstoß der Flugreisen der einzelnen Senatsmitglieder ist der anliegenden Tabelle zu entnehmen.

Berechnungsmethode:

Für die Berechnung der CO₂-Kompensationsbeträge wird die Entfernung zum Zielort einer Dienstreise (Hin- und Rückweg) mit dem vom Umweltbundesamt veröffentlichten CO₂-Emissionsfaktor des jeweiligen Verkehrsmittels multipliziert. Die dortigen Angaben der Emissionsfaktoren zu den Verkehrsmitteln sind sowohl für Inlandsdienstreisen als auch für Auslandsdienstreisen anzuwenden. In Fällen, in denen die genaue Berechnung der Entfernung zum Zielort einer Dienstreise (Hin- und Rückweg) nur mit unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwand ermittelt werden kann, ist die Entfernung durch eine Überschlagsberechnung zu ermitteln. Für den Abrechnungszeitraum (i.d.R. ein Kalenderjahr)

werden die Emissionen aller durchgeführten Dienstreisen addiert. Die Gesamt-Emissionsmenge wird anschließend mit dem Kompensationsbetrag von derzeit 25 € pro Tonne CO₂- multipliziert.

Für Dienststellen, die das Dienstreisemodul des Mitarbeiterinnen- und Mitarbeiterportals (MiP) nutzen, findet derzeit das seit 2018 und in der Anlage zum Rundschreiben SF Nr. 10/2021 beschriebene Verfahren Anwendung. Im MiP ist die Berechnung der Kompensationsbeträge bereits integriert und nach Ablauf eines Haushaltsjahres, das dem jeweils zu bearbeitenden Haushaltsjahr folgt, ruft jede Dienststelle (über die MiP-Rolle „Haushälter:in“) die akkumulierten und damit anonymisierten Daten selbstständig aus dem MiP ab und rechnet diese inklusive ggf. ausgewiesener fehlender Kilometerangaben zu einem Gesamtergebnis hoch.

Für Dienstreisen, bei denen dem Reiseziel keine Entfernung zugeordnet wurde, wird eine einfache Hochrechnung über die Zahl der Reisen auf der Basis der ausgewerteten Reisen vorgenommen. So kann mit einfachen Mitteln und hinreichender Genauigkeit ein Gesamtbild der Dienstreisen mit dem jeweiligen Verkehrsmittel erstellt werden. Insbesondere bei Flugreisen kann es jedoch zu einer höheren Quote von Reisen ohne km-Angabe kommen. In diesem Fall birgt eine Hochrechnung eine nicht mehr vertretbare Ungenauigkeit. Sofern sich die Ziele der Reise ermitteln lassen, werden deshalb die folgenden Pauschalbeträge als Grundlage herangezogen:

Flug innerhalb	Einfacher Flug	Hin- und Rückreise
Deutschland	5 Euro	10 Euro
Europa	10 Euro	20 Euro
Interkontinental	50 Euro	100 Euro

(Hinweis: Umsteigeverbindungen werden nicht berücksichtigt, es zählen nur die Flughäfen, an denen die Reise angetreten und beendet wurde. (Beispiel: Die Reise Bremen - Frankfurt - New York zählt als ein Interkontinentalflug à 50 EUR.)

9. Werden bei der CO₂-Bilanzierung von Flugreisen auch Nicht-CO₂-Effekte (z. B. Kondensstreifen) berücksichtigt?

Die als Berechnungsgrundlage für die CO₂-Bilanzierung genutzten CO₂-Emissionsfaktoren des Umweltbundesamtes berücksichtigen neben CO₂ - wo immer möglich - auch weitere Treibhausgase wie Methan, Lachgas, sowie die nicht-CO₂-Effekte des Luftverkehrs.

10. Der Senat zahlt nach eigenen Angaben 25 Euro je Tonne CO₂ in den Klimafonds ein. Wie bewertet der Senat diesen Betrag vor dem Hintergrund, dass das Umweltbundesamt die Schadenskosten deutlich höher beziffert, und wann ist mit einer Überarbeitung des Kompensationssatzes zu rechnen?

Mit Beschluss des Senats vom 17.03.2026 zur Änderung der CO₂-Kompensationszahlungen von Dienstreisen wurde die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft gebeten, in

Abstimmung mit dem Senator für Finanzen das Modell einer wirkungsvollen CO₂-Kompensation von Dienstreisen zu überarbeiten und bei der Aufstellung des nächsten Doppelhaushaltes 2028/29 zu berücksichtigen.

11. Wie hoch waren die tatsächlich in den Klimafonds eingezahlten Beträge für die Flugreisen von Senatsmitgliedern in den Jahren 2023 bis 2025?

Das Verfahren zu CO₂-Kompensationszahlungen für Dienstreisen (Ziffer 4.1.4 BremRKGvV; RS 10/2021) soll rückwirkend für alle noch nicht kompensierten Dienstreisen zum 01.01.2025 geändert werden. Die CO₂-Kompensationsbeträge werden wie bisher vorrangig zum Kauf von CO₂-Zertifikaten genutzt, die internationale Klimaschutzprojekte unterstützen. Die CO₂-Kompensation ist nach dem Verified Carbon Standard zertifiziert, d. h. die Projekte sind offiziell registriert und werden regelmäßig überwacht. Zusätzlich ist das CO₂-Minderungsrechte-Management durch den TÜV Rheinland zertifiziert und wird jährlich geprüft. Sämtliche nicht für CO₂-Zertifikate benötigte Mittel aus der Kompensations-Pauschale werden nicht mehr direkt durch die Ressorts, sondern über das Umweltressort im Rahmen eines Zuwendungsverfahrens in Energieeffizienz- und Klimaschutz-Projekte von gemeinnützigen sozialen und kulturellen Einrichtungen im Land Bremen fließen (siehe Beschluss des Senats vom 17.03.2026; Befassung in der Umweltdeputation am 16.04.20226 und im HaFA am 17.04.2026).

Weitere Einzelheiten zum Verfahren werden wie bisher in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bremischen Reisekostengesetz geregelt, die derzeit überarbeitet wird.

Die Ressorts wurden daher im Juni 2025 darum gebeten, die Entrichtung der CO₂-Kompensation für Dienstreisen ab dem Jahr 2024 an den Klimafonds noch nicht vorzunehmen, sofern dies noch nicht geschehen ist. Daher ist die Darstellung in der anliegenden Tabelle unterschiedlich.

12. Gab es in den Jahren 2023 bis 2025 Flugreisen zu Zielen, die nach gängigen Reiseauskunftssystemen innerhalb von sechs Stunden mit der Bahn erreichbar gewesen wären? Falls ja, wie viele und mit welcher Begründung?

Die Antwort ist der anliegenden Tabelle zu entnehmen.

13. Welche Maßnahmen hat der Senat ergriffen, um Dienstreisen durch Videokonferenzen oder andere digitale Formate zu ersetzen?

Die BremRKGvV sieht in Ziffer 2.2.7 vor, dass Dienstreisen nur angeordnet oder genehmigt werden dürfen, wenn das Dienstgeschäft nicht auf andere Weise kostengünstiger erledigt werden kann (z.B. Telefonkonferenz, Videokonferenz). Die Zahl der Teilnehmenden und die Dauer der Dienstreise sind auf das notwendige Maß zu beschränken. Im Rahmen der bevorstehenden Änderung der BremRKGvV ist beabsichtigt, diese Regelung dahingehend zu formulieren, dass künftig bei der Entscheidung über die Genehmigung einer Dienstreise zu

prüfen ist, ob der angestrebte Zweck der Dienstreise nicht auf andere Weise (z.B. durch Telefon- oder Videokonferenz) erreicht werden kann. Die neue Formulierung soll einerseits die Genehmigung von Dienstreisen erleichtern, aber gleichzeitig dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit Rechnung tragen. Zudem werden bei Arbeitskreisen auf Bund- Länder-Ebene zunehmend die Präsenzsitzungen durch Videokonferenzen ersetzt/ergänzt.

Die Regelung in der BremRKGvV und die Klimaschutzmaßnahmen greifen grundsätzlich für alle Dienstreisen. Insbesondere die Mitglieder des Senats haben jedoch auch Aufgaben und Pflichten, denen sie ausschließlich durch Reisetätigkeit nachkommen können. Delegationsreisen, einzelne Gesprächstermine, Teilnahme an Messen oder anderen für den Standort Bremen wichtigen Veranstaltungen usw. lassen sich auch perspektivisch nicht durch Videokonferenzen ersetzen.

Im Rahmen der Klimaschutzmaßnahme L-GWS-073 „Klimaneutrale Büros – Maßnahmen und Informationskampagnen“ (Link: <https://aktionsplanklima.bremen.de/actions/L-GWS-073>) wurden im Rahmen Neuer Arbeitswelten erste Pilotvorhaben zum klimaneutralen Büro in der bremischen Verwaltung umgesetzt (Innovationscampus Tabakquartier). Die Erkenntnisse fließen nun in die weitere Umsetzung in den Dienststellen ein. Der Einsatz virtueller Meetings anstelle weiter Dienstreisen ist in der Maßnahme L-GWS-073 geregelt.

Eine entsprechende Maßnahme (S-BHV-GWS-042 „Klimaneutrale Büros - Maßnahmen und Informationskampagnen in Bremerhaven“, Link: <https://aktionsplanklima.bremen.de/actions/S-BHV-GWS-042>) ist auch auf Ebene der Stadtgemeinde Bremerhaven angesiedelt: Auch hier geht es u.a. um die Digitalisierung von städtischen Dienstleistungen und virtuelle Meetings anstelle von weiten Dienstreisen.

14. Gibt es ein internes Verfahren, das bei Flugreisen zu bahngerechten Zielen eine Prüfung und Dokumentation der Bahnalternative vorschreibt?

Ein gesondertes, über die gesetzlichen Vorgaben hinausgehendes internes Verfahren besteht nicht. Es gelten die Vorgaben des § 4 Abs. 1 S. 2 BremRKG i. V. m. Ziffer 4.1.2 BremRKGvV sowie des § 2 Abs. 3 BremARV. Es wird auf die Antworten zu den Fragen 4 und 7 verwiesen.

15. Werden für Senatsmitglieder und deren Mitarbeitende Bahncards oder vergleichbare Rabattprogramme genutzt?

Ist für ein Senatsmitglied oder eine Mitarbeiterin bzw. einen Mitarbeiter eine Vielzahl von Dienstreisen mit der Bahn zu erwarten, wird auf Basis dieser Prognose durch Performa Nord geprüft, ob die Anschaffung einer BahnCard wirtschaftlich ist, das heißt, ob sich die Kosten der Karte durch die zu erwartenden Einsparungen bei den einzelnen Fahrten amortisieren. Fällt diese Wirtschaftlichkeitsprüfung positiv aus, wird die entsprechende BahnCard zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus können bei Dienstreisen auch private BahnCards genutzt werden.

16. Welche verbindlichen Dienstreiserichtlinien gelten derzeit für Senatsmitglieder?

Nach § 16 des Senatsgesetzes finden die für die bremischen Beamtinnen und Beamten geltenden Bestimmungen über Reisekosten auf die Mitglieder des Senats entsprechend Anwendung. Hinsichtlich der Genehmigungsfreiheit wird auf die Antworten zu den Fragen 4 und 7 verwiesen.

17. Sind seit 2023 interne Prüfungen, Hinweise oder Beschwerden zum Reiseverhalten von Senatsmitgliedern bekannt geworden?

Nein.

18. Plant der Senat eine Überarbeitung der Dienstreiserichtlinien mit dem Ziel, kostengünstigere Verkehrsmittel stärker zu priorisieren, und wenn ja, bis wann?

Eine Anpassung des BremRKG bzw. der BremRKGVwV mit diesem Ziel ist nicht geplant, da sich die bestehenden Regelungen als geeignet erwiesen haben, die Wirtschaftlichkeit von Dienstreisen und den Klimaschutz in Einklang zu bringen.

19. Wie werden die Reisekosten und die damit verbundenen CO₂-Emissionen der Senatsmitglieder derzeit erfasst und ausgewiesen?

Die Dienstreisen der Senatsmitglieder werden entweder über das Dienstreisemodul des MiP abgewickelt oder manuell erfasst und ausgewiesen (siehe auch Antwort zu Frage 8).

20. Hält der Senat vor dem Hintergrund der angespannten Haushaltslage eine systematische Prüfung der Notwendigkeit und Wirtschaftlichkeit jeder Flugreise für erforderlich?

Im Rahmen des Genehmigungsprozesses einer Dienstreise haben die genehmigenden Personen die Aufgabe, die Notwendigkeit und Wirtschaftlichkeit eines Fluges zu prüfen. Hinsichtlich der Genehmigungsfreiheit der Dienstreisen von Senatsmitgliedern wird auf die Antworten zu den Fragen 4 und 7 verwiesen. Die Voraussetzungen für die Nutzung eines Flugzeuges, insbesondere die Begründungspflichten, gelten jedoch entsprechend.

21. In welcher Form wird eine Prüfung der Wirtschaftlichkeit und der Verkehrsmittelwahl bei Dienstreisen derzeit standardmäßig und nachvollziehbar dokumentiert?

Mit der Genehmigung einer Dienstreise gilt die Prüfung der Wirtschaftlichkeit und die Wahl des Verkehrsmittels Flugzeug als durchgeführt. Im Übrigen sind die Dienstreisenden in der Wahl des Verkehrsmittels frei. Ein weitergehendes behördeninternes oder zentrales Verfahren zur Dokumentation von Flugreisen ist nicht angezeigt, da davon auszugehen ist, dass sich die Betroffenen rechtskonform verhalten. Auch aus verwaltungsökonomischen Gründen wird dies nicht für erforderlich gehalten.

22. Welche Einsparpotenziale sieht der Senat durch eine stärkere Nutzung der Bahn bei geeigneten Verbindungen sowie den Verzicht auf Buchungen oberhalb der Economy Class?

Durch die 2021 eingeführte Regelung zur Einschränkung der Flugzeugnutzung in den reisekostenrechtlichen Vorschriften (siehe Antwort zu Frage 7) ist die Nutzung der Bahn bereits gestärkt worden.

Pauschale Einsparpotenzial durch verstärkte Bahnnutzung bei Dienstreisen lassen sich nicht beziffern.

Die Nutzung der Businessklasse betrifft ausschließlich Auslandsdienstreisen, bei denen die reine Flugzeit gemäß § 2 Abs. 3 BremARV mindestens sieben Stunden ununterbrochen beträgt. In der Regel handelt es sich um mehrtägige Delegationsreisen mit engem Terminplan und Zeitverschiebung, bei denen die uneingeschränkte Arbeits- und Einsatzfähigkeit unmittelbar nach Ankunft vor Ort bzw. nach Beendigung der Reise dienstlich erforderlich ist. Ein genereller Verzicht auf Buchungen oberhalb der Economy Class würde in diesen Fällen die Einsatzfähigkeit bei Delegationsreisen einschränken oder die Dauer der Dienstreise durch weitere Übernachtungen verlängern, was sich aufgrund terminlicher Verpflichtungen im Land Bremen kaum realisieren lässt.

23. Wie viele Dienstreisen der Senatsmitglieder in den Jahren 2023 bis 2025 fanden innerhalb des Landes Bremen statt, und mit welchem Verkehrsmittel wurden diese durchgeführt?

Vorbemerkung: Die Frage 23 wird so interpretiert, dass hier nur Dienstreisen nach Bremerhaven aufzuführen sind. Fahrten innerhalb der Stadtgemeinde Bremen sind Dienstgänge (§ 1a Abs. 3 BremRKG), die keiner Genehmigung bedürfen (§ 2 Abs. 3 BremRKG).

Die Senatsmitglieder haben insgesamt 158 Dienstreisen nach Bremerhaven durchgeführt. Die konkrete Aufschlüsselung auf die jeweiligen Jahre und Senatsmitglieder ist der anliegenden Tabelle zu entnehmen.

24. Bei wie vielen Dienstreisen innerhalb des Landes Bremen wäre nach Einschätzung des Senats die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel eine zumutbare Alternative zum PKW gewesen?

Eine konkrete Anzahl von Dienstreisen kann nicht genannt werden.

Grundsätzlich erfolgt die Nutzung des PKW bei Dienstreisen innerhalb des Landes Bremen nach Prüfung der alternativen Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel.

Sofern für Strecken innerhalb des Landes Bremen die Nutzung des Dienstfahrzeugs statt des ÖPNV erfolgte, hatte dies terminliche/organisatorische Gründe, da die Fahrt mit dem

Dienstfahrzeug die Fahrzeit erheblich verkürzte und/oder Anschlusstermine so besser wahrgenommen werden konnten.

Im Innenressort stellt aufgrund von Sicherheitsaspekten und der Begleitung durch Personenschützer der PKW für die Leitung des Innenressorts in der Regel ein wirtschaftlicheres und geeigneteres Reisemittel dar.

Beschlussempfehlung:

Die Bürgerschaft (Landtag) nimmt von der Antwort des Senats auf die Große Anfrage Kenntnis.

Anlage(n):

1. ANLAGE_Übersicht Dienstreisen

Anzahl Dienststreifen
davon nach Bremerhaven

Pauschbetrag Flüge	20,00 €	400,00 €	280,00 €
CO2 Betrag	6,83 €	156,45 €	139,34 €
GESAMT	26,83 €	556,45 €	419,34 €

Seitenmitglied	Jahr	Frage 2 Reisen mit (Flugzeug, Bahn, PKW, sonstige)	Frage 3 Ziel Flugreise (links)	Frage 3 Ziel Flugreise (rechterseits)	Frage 3 Ziel Flugreise (rechterseits)	Kosten der Flugreise	Buchungsbasis der (Economy, Business, First)	Frage 7 Anteil Kosten überhalb Economy Class	Frage 7 Wurden Ausnahmen von Art. 15.2 BrenNRK I v. m. Ziffer 4.1.2 BrenNRK VwV bei der Nutzung von Flugzeugen begündet?	Frage 23 Ziel Land Bremen
Herr Dr. Joachim	2023	Flugzeug		Brüssel, Belgien		750	Economy		aus zeitlichen und dienstlichen Gründen erforderlich	
	2024	Flugzeug		Brüssel, Belgien		750	Economy		aus zeitlichen und dienstlichen Gründen erforderlich	
Frau Böhmig	2025	Flugzeug		Brüssel, Belgien		812,71	Economy		aus zeitlichen und dienstlichen Gründen erforderlich	
	2025	Flugzeug		Saarbrücken		308,00	Economy		aus zeitlichen und dienstlichen Gründen erforderlich	
	2025	Flugzeug		Brüssel, Belgien		812,71	Economy		aus zeitlichen und dienstlichen Gründen erforderlich	
	2025	Bahn				117,60	2. Klasse		aus zeitlichen und dienstlichen Gründen erforderlich	Berlin-Bremen

Frage 8 geschätzter CO2 Ausstoß für Flugreise 2023	Frage 8 geschätzter CO2 Ausstoß für Flugreise 2024	Frage 11 geschätzter CO2 Ausstoß für Flugreise 2025	Frage 11 An Klimafonds eingetragene Beträge für Flugreisen 2023	Frage 11 An Klimafonds eingetragene Beträge für Flugreisen 2024	Frage 11 An Klimafonds eingetragene Beträge für Flugreisen 2025	Frage 12 Begründung von Flugreisen zu Zeiten, die innerhalb von 6 Stunden mit der Bahn erreichbar gewesen wären in 2023	Frage 12 Begründung von Flugreisen zu Zeiten, die innerhalb von 6 Stunden mit der Bahn erreichbar gewesen wären in 2023	Frage 12 Begründung von Flugreisen zu Zeiten, die innerhalb von 6 Stunden mit der Bahn erreichbar gewesen wären in 2024	Frage 12 Begründung von Flugreisen zu Zeiten, die innerhalb von 6 Stunden mit der Bahn erreichbar gewesen wären in 2024	Frage 12 Begründung von Flugreisen zu Zeiten, die innerhalb von 6 Stunden mit der Bahn erreichbar gewesen wären in 2025	Frage 12 Begründung von Flugreisen zu Zeiten, die innerhalb von 6 Stunden mit der Bahn erreichbar gewesen wären in 2025
		180 kg		4,50 € Einzelreise anteilig	4,50 € Einzelreise anteilig				0	Reisezeit innerhalb von 6 Stunden mit der Bahn nicht erreichbar	Reisezeit innerhalb von 6 Stunden mit der Bahn nicht erreichbar
		180 kg		4,50 € Einzelreise anteilig	4,50 € Einzelreise anteilig				0	Reisezeit innerhalb von 6 Stunden mit der Bahn nicht erreichbar	Reisezeit innerhalb von 6 Stunden mit der Bahn nicht erreichbar
		ca. 250 kg		6,25 € Einzelreise anteilig	6,25 € Einzelreise anteilig				0	Reisezeit innerhalb von 6 Stunden mit der Bahn nicht erreichbar	Reisezeit innerhalb von 6 Stunden mit der Bahn nicht erreichbar
		ca. 250 kg		6,25 € Einzelreise anteilig	6,25 € Einzelreise anteilig				0	Reisezeit innerhalb von 6 Stunden mit der Bahn nicht erreichbar	Reisezeit innerhalb von 6 Stunden mit der Bahn nicht erreichbar
		ca. 250 kg		6,25 € Einzelreise anteilig	6,25 € Einzelreise anteilig				0	Reisezeit innerhalb von 6 Stunden mit der Bahn nicht erreichbar	Reisezeit innerhalb von 6 Stunden mit der Bahn nicht erreichbar
		ca. 10,5 kg		0,26 € Einzelreise anteilig	0,26 € Einzelreise anteilig				0	Reisezeit innerhalb von 6 Stunden mit der Bahn nicht erreichbar	Reisezeit innerhalb von 6 Stunden mit der Bahn nicht erreichbar

Anlage „Dienstreisen und Flugverhalten des Bremer Senats – Kosten Verkehrsmittelwahl und CO2-Kompensation“, Große Anfrage der Fraktion BÜNDNIS DEUTSCHLAND vom 9. Juni 2026 (Drucksache 21/1823)

Senatsmitglied	Jahr	Frage 2	Frage 3	Frage 3	Frage 3	Frage 5	Frage 6	Frage 6	Frage 7	Frage 23
		Reisemittel (Flugzeug, Bahn, PKW, sonstige)	Ziel Flugreise (Inland)	Ziel Flugreise (Innereuropäisch)	Ziel Flugreise (außereuropäisch)	Kosten der Flugreise	Buchungsklasse der (Economy, Business, First)	Anteil Kosten überhalb Economy Class	Wurden Ausnahmen von § 4 Abs. 1 S. 2 BremRGVO i. V. m. Ziffer 4.1.2 BremRGKVwV bei der Nutzung von Flugzeugen begründet?	Ziel Land Bremen
Herr Mäurer	2023	PKW								Bremerhaven
	2023	PKW								
	2023	PKW								
	2023	Flugzeug		NATO Kopenhagen, Dänemark, Teilnahme an der Parlamentarischen Versammlung der NATO als Delegierter des Bundesrates		764,87 € (verauslagt)	Economy	Keine	N/A, Bahnfahrt > 6 Stunden	
	2023	PKW								
	2024	Bahn								Bremerhaven
	2024	PKW								Bremerhaven
	2024	Bahn								
	2024	PKW								
	2024	PKW								
	2024	Flugzeug		Sportministerskonferenz München		368,72 €	Economy	Keine	siehe Frage 12	
	2024	PKW								
	2025	PKW								Bremerhaven
	2025	PKW								
	2025	PKW								
	2025	Bahn								
	2025	PKW								
	2025	PKW								Bremerhaven
	2025	PKW								Bremerhaven
	2025	PKW								Bremerhaven
	2025	PKW								Bremerhaven
	2025	PKW								Bremerhaven
	2025	Flugzeug		NATO Ljubljana, Slowenien, Teilnahme an der Parlamentarischen Versammlung der NATO als Delegierter des Bundesrates		554,51 € (verauslagt)	Economy	Keine	N/A, Bahnfahrt > 6 Stunden	
	2025	PKW								
	2025	PKW								Bremerhaven
	2025	PKW								Bremerhaven
	2025	PKW								Bremerhaven
Anzahl Dienstreisen davon nach Bremerhaven		31 12	Kosten Flugreisen 1.748,10 € (davon 1.379,38 € verauslagt)							

Frau Dr. Högl

Frage 8	Frage 8	Frage 8	Frage 11	Frage 11	Frage 11	Frage 12	Frage 12	Frage 12	Frage 12	Frage 12
geschätzter CO2 Ausstoß für Flugreisen 2023	geschätzter CO2 Ausstoß für Flugreisen 2024	geschätzter CO2 Ausstoß für Flugreisen 2025	An Klimafonds eingesetzte Beträge für Zugpassagen 2023	An Klimafonds eingesetzte Beträge für Flugreisen 2024	An Klimafonds eingesetzte Beträge für Flugreisen 2025	Anzahl Flugreisen zu Zielen, die innerhalb von 6 Stunden mit der Bahn erreichbar gewesen wären in 2023	Begründung von Flugreisen zu Zielen, die innerhalb von 6 Stunden mit der Bahn erreichbar gewesen wären in 2023	Anzahl Flugreisen zu Zielen, die innerhalb von 6 Stunden mit der Bahn erreichbar gewesen wären in 2024	Begründung von Flugreisen zu Zielen, die innerhalb von 6 Stunden mit der Bahn erreichbar gewesen wären in 2024	Anzahl Flugreisen zu Zielen, die innerhalb von 6 Stunden mit der Bahn erreichbar gewesen wären in 2025
0,19 t CO2	0,43 t CO2	0,66 t CO2	0 €	0 €	0 €	0	N/A	1	Die Begründung lässt sich nachträglich nicht mehr feststellen (die Dienstreisen von Herrn Seipold u. D. Mäurer wurden nicht in MfV geführt). Es wird jedoch davon ausgegangen, dass folgende Faktoren ursächlich waren: die planmäßige Reisezeit mit der Bahn liegt knapp unter 6 Stunden (bei erhöhter Verschöbungsintensität); hoher Veranstaltungsbudget; bei Bahnreise am Vorabend Mehrkosten durch zusätzliche Übernachtung (auch für die Penschenbüchsen).	0

Anzahl Dienstreisen 24

Anm.: Grundlage sind die aus MIP generierten Dienstreisefestsetzungen (Abrechnung)
 Dienstreise mit hoher Wahrscheinlichkeit mit Dienstwagen absolviert.

Senatsmitglied	Frage 2	Frage 3	Frage 3	Frage 3	Frage 5	Frage 6	Frage 6	Frage 7	Frage 23
Jahr	Reisenstil Zielgruppe Bahn, PKW, sonstige	Ziel Flugreise (Inland)	Ziel Flugreise (innereuropäisch)	Ziel Flugreise (außereuropäisch)	Kosten der Flugreise	Buchungsklasse der (Economy, Business, First)	Anteil Kosten überhalla Economy Class	Wurden Ausnahmen von § 4 Abs. 1 S. 2 BremRG i. V. m. Ziff. 4.1.2. BremRG/VwV bei der Nutzung von Flugzeugen begründet?	Ziel Land Bremen
Frau Stahlmann	2023	Bahn							
	2023	Bahn							
	2023	Keine Angabe							
	2023	Keine Angabe - private An- und Abreise							
Frau Schilling	2023	Keine Angabe - PKW							
	2024	Keine Angabe - private An- und Abreise							
	2024	Keine Angabe - PKW							
	2024	Keine Angabe - PKW							
	2024	Keine Angabe - PKW							
	2024	Keine Angabe - An- und Abreise durch Veranstalter							
	2024	Keine Angabe - PKW							
	2025	Flugzeug	Wien		283,05 €	Economy		Ausnahmsgenehmigung liegt vor.	
	2025	Keine Angabe - PKW							
	2025	Keine Angabe - PKW							
	2025	Keine Angabe - PKW							
	2025	Keine Angabe - private An- und Abreise							
	2025	Keine Angabe - PKW							
	2025	Keine Angabe - PKW							
	2025	Keine Angabe - PKW							
	2025	Bahn							
	2025	Keine Angabe - An- und Abreise durch Veranstalter							
	2025	Keine Angabe - private An- und Abreise							

Frage 5	Frage 8	Frage 8	Frage 11	Frage 11	Frage 11	Frage 12	Frage 12	Frage 12	Frage 12	Frage 12	Frage 12
geschätzter CO2 Ausstoß für Flugroute 2023	geschätzter CO2 Ausstoß für Flugroute 2024	Ausstoß für Flugroute 2024	An Klimafonds eingezahlte Beträge für Flugroute 2023	An Klimafonds eingezahlte Beträge für Flugroute 2023	An Klimafonds eingezahlte Beträge für Flugroute 2023	Anzahl Flüge von Zürich, die innerhalb von 6 Stunden mit der Bahn erreichbar gewesen wären in 2023	Anzahl Flüge von Zürich, die innerhalb von 6 Stunden mit der Bahn erreichbar gewesen wären in 2023	Anzahl Flüge von Zürich, die innerhalb von 6 Stunden mit der Bahn erreichbar gewesen wären in 2024	Anzahl Flüge von Zürich, die innerhalb von 6 Stunden mit der Bahn erreichbar gewesen wären in 2024	Anzahl Flüge von Zürich, die innerhalb von 6 Stunden mit der Bahn erreichbar gewesen wären in 2025	Anzahl Flüge von Zürich, die innerhalb von 6 Stunden mit der Bahn erreichbar gewesen wären in 2025
		0,6141				0	0	0	0	0	0

Frage 8	Frage 8	Frage 8	Frage 11	Frage 11	Frage 11	Frage 12	Frage 12	Frage 12	Frage 12	Frage 12	Frage 12
geschätzter CO2 Ausstoß für Flugreisen 2023	geschätzter CO2 Ausstoß für Flugreisen 2024	geschätzter CO2 Ausstoß für Flugreisen 2025	An Klimafonds eingezahlte Beträge für Flugreisen 2023	An Klimafonds eingezahlte Beträge für Flugreisen 2024	An Klimafonds eingezahlte Beträge für Flugreisen 2025	Auszahlungen zu Zielen, die innerhalb von 6 Stunden mit der Bahn erreichbar gewesen wären in 2023	Auszahlungen zu Zielen, die innerhalb von 6 Stunden mit der Bahn erreichbar gewesen wären in 2023	Auszahlungen zu Zielen, die innerhalb von 6 Stunden mit der Bahn erreichbar gewesen wären in 2024	Auszahlungen zu Zielen, die innerhalb von 6 Stunden mit der Bahn erreichbar gewesen wären in 2024	Auszahlungen zu Zielen, die innerhalb von 6 Stunden mit der Bahn erreichbar gewesen wären in 2025	Auszahlungen zu Zielen, die innerhalb von 6 Stunden mit der Bahn erreichbar gewesen wären in 2025

Anzahl Dienstreisen	41
davon nach Bremerhaven	20

Anzahl Dienstreisen
davon nach Bremerhaven[illegible]

Anzahl Dienstreisen
davon nach Bremerhaven

Anzahl Dienstreisen
davon nach Bremerhaven

Anzahl Dienstreisen
davon nach Bremerhaven

[illegible]

Frage 8	Frage 8	Frage 8	Frage 11	Frage 11	Frage 11	Frage 12	Frage 12	Frage 12	Frage 12	Frage 12
geschätzter CO2-Ausstoß für Flugticket 2023	geschätzter CO2-Ausstoß für Flugticket 2024	geschätzter CO2-Ausstoß für Flugticket 2025	An Klimafonds einzubehaltende Beträge für Flugticket 2023	An Klimafonds einzubehaltende Beträge für Flugticket 2024	An Klimafonds einzubehaltende Beträge für Flugticket 2025	Abgabe Flugticket zu Zeiten, die innerhalb von 6 Stunden mit der Bahn erreichbar gewesen wären in 2023	Abgabe Flugticket zu Zeiten, die innerhalb von 6 Stunden mit der Bahn erreichbar gewesen wären in 2024	Abgabe Flugticket zu Zeiten, die innerhalb von 6 Stunden mit der Bahn erreichbar gewesen wären in 2024	Abgabe Flugticket zu Zeiten, die innerhalb von 6 Stunden mit der Bahn erreichbar gewesen wären in 2025	Abgabe Flugticket zu Zeiten, die innerhalb von 6 Stunden mit der Bahn erreichbar gewesen wären in 2025
106,2 Kg	Keine Verrechnung, da Dienstwagen mehr über den Haushalt bezahlt wurden	256,38 Kg	6,00 €			0	Alle Flugtickets erfolgten zu Zeiten, bei denen die Anreise mit der Bahn mehr als 6 Stunden in Anspruch genommen hätte	Alle Flugtickets erfolgten zu Zeiten, bei denen die Anreise mit der Bahn mehr als 6 Stunden in Anspruch genommen hätte	Alle Flugtickets erfolgten zu Zeiten, bei denen die Anreise mit der Bahn mehr als 6 Stunden in Anspruch genommen hätte	Alle Flugtickets erfolgten zu Zeiten, bei denen die Anreise mit der Bahn mehr als 6 Stunden in Anspruch genommen hätte

für Flüge der Senatorin, die wir bezahlt haben

Anzahl Dienstreisen	78	Kosten Flugreisen
davon nach Bremerhaven	46	

Hinweis: Bei der Flugreise nach Jakarta im Jahr 2025 handelt es sich um eine Delegationsreise der Handelskammer Bremen, an der die Senatorin teilgenommen hat. Es liegen keine Belege vor, dass von der Handelskammer in Rechnung gestellten Gesamtkosten pro Person vor (Flug, Hotel, Anmeldung/Einfahrtsgebühr, Verpflegung). Eine Aufgliederung der Einzelkosten – insbesondere der isolierten Flugpreise – ist nicht möglich, da die Buchung über ein zwischenmännlich nicht mehr existierendes Reisebüro abgewickelt wurde und weder bei der Handelskammer Bremen noch bei der senatorischen Behörde eine entsprechende Aufschlüsselung vorliegt.

Hinweis: Der Anteil der Kosten oberhalb der Economy Klasse lässt sich für die Businessklasse flüchtig grundsätzlich nicht abschätzen. In den Reisekostenabrechnungen werden ausschließlich die tatsächlich entstandenen und abgerechneten Kosten für die gebuchte Klasse erfasst, ein Vergleichspreis für ein Economy-Ticket derselben Fluges wird nicht erhoben und liegt daher nicht vor. Lediglich in einem Fall, in dem zunächst ein Economy-Ticket gebucht und dieses anschließend auf die Businessklasse hochgestuft wurde, lässt sich der Kostenanteil der Hochstufung anhand der vorliegenden Buchungsergebnisse befreien.

[illegible]

[illegible]

Anlage „Dienstreisen und Flugverhalten des Bremer Senats – Kosten Verkehrsmittelwahl und CO2-Kompensation“, Große Anfrage der Fraktion BÜNDNIS DEUTSCHLAND vom 9. Juni 2026 (Drucksache 21/1823)

Summen

Anzahl Dienstreisen	496
davon nach Bremerhaven	158
Gesamtkosten Flugreisen	56.447,86 €