

[e]CLIFF: [escaping] Carbon Lock-In to Frequent Flying at the University of Graz?

Executive Summary

Dr. Anna Schreuer, Annina Thaller, PhD und Univ.-Prof. Dr. Alfred Posch

April 2022

Maßnahmen zum Klima- und Umweltschutz sind an der Universität Graz bereits gut etabliert, der Bereich der dienstlichen Flugreisen stellt jedoch eine besonders schwierige Herausforderung dar. Im Rahmen des Doktoratskollegs Klimawandel wurde im Projekt [e]CLIFF die Möglichkeit der Reduktion dienstlicher Flugreisen an der Universität Graz näher beleuchtet. Konkret ging es darum, welche Bereitschaft zur Reduktion dienstlicher Flugreisen unter Mitarbeiter:innen der Universität Graz vorhanden ist, und wie mögliche Maßnahmen zur Erreichung dienstlicher Flugreisen bewertet werden. Dazu erfolgte im August und September 2020 eine Online-Befragung der Mitarbeiter:innen der Universität, an der 338 Personen teilnahmen. Zusätzlich wurden von Dezember 2020 bis März 2021 elf leitfadengestützte Interviews mit zentralen Entscheidungsträger:innen der Universität durchgeführt.

Grundsätzlich besteht seitens der Mitarbeiter:innen Bereitschaft zur Reduktion auf individueller Ebene, **insbesondere für den Umstieg von Flugreisen auf die Bahn**. Allerdings gibt es eine Reihe struktureller Barrieren, die es dem/der Einzelnen schwer machen, das Reiseverhalten klimafreundlich zu gestalten.

Die Umfrage zeigt eine breite grundsätzliche Unterstützung für Maßnahmen der Universität in diesem Bereich. **Über 80% der befragten Mitarbeiter:innen betrachten es als wichtig, dass die Universität Maßnahmen setzt, um Emissionen aus dienstlichen Flugreisen zu reduzieren.** 51% der Umfrageteilnehmer:innen erachten dies als sehr wichtig, weitere 32% als eher wichtig.

Beurteilung von Maßnahmen zur Reduktion von Flugreisen

Eine Reihe möglicher Maßnahmen wurde von der Mehrzahl der befragten Mitarbeiter:innen positiv bewertet. Dazu zählen insbesondere bewussteinbildende Maßnahmen sowie Anreize und Unterstützung für die Nutzung von Alternativen zu Flugreisen (Bahnreisen, Videokonferenzen). Aber auch Gebote zur Bahnnutzung für kürzere und mittlere Strecken wurden von einer Mehrheit positiv beurteilt, siehe dazu Abbildung 1 auf S. 2. Neben einer erweiterten Kostenübernahme für Bahnreisen (z.B. 1. Klasse Tickets bei langen Reisen) kann die Universität Bahnreisen auch durch die volle Anrechenbarkeit der Reisezeit als Arbeitszeit unterstützen. Was die Verbesserung der Infrastruktur für Videokonferenzen betrifft, wurden vor allem Wünsche nach besseren Software-Tools sowie nach einer flächendeckenden Versorgung mit Headsets und Webcams geäußert.

Ablehnung und Vorbehalte gab es vor allem gegenüber negativen Anreizen und der Limitierung von Flugreisen – etwa einer Uni-internen Abgabe auf Flugreisen oder einer Limitierung der zulässigen Reiseemissionen pro Organisationseinheit. Für die Akzeptanz von Maßnahmen scheint jedoch nicht nur die Freiwilligkeit und der Anreizcharakter von Maßnahmen ausschlaggebend zu sein. **Bei restriktiven Maßnahmen ist entscheidend, dass sie als fair und praktikabel wahrgenommen werden.**

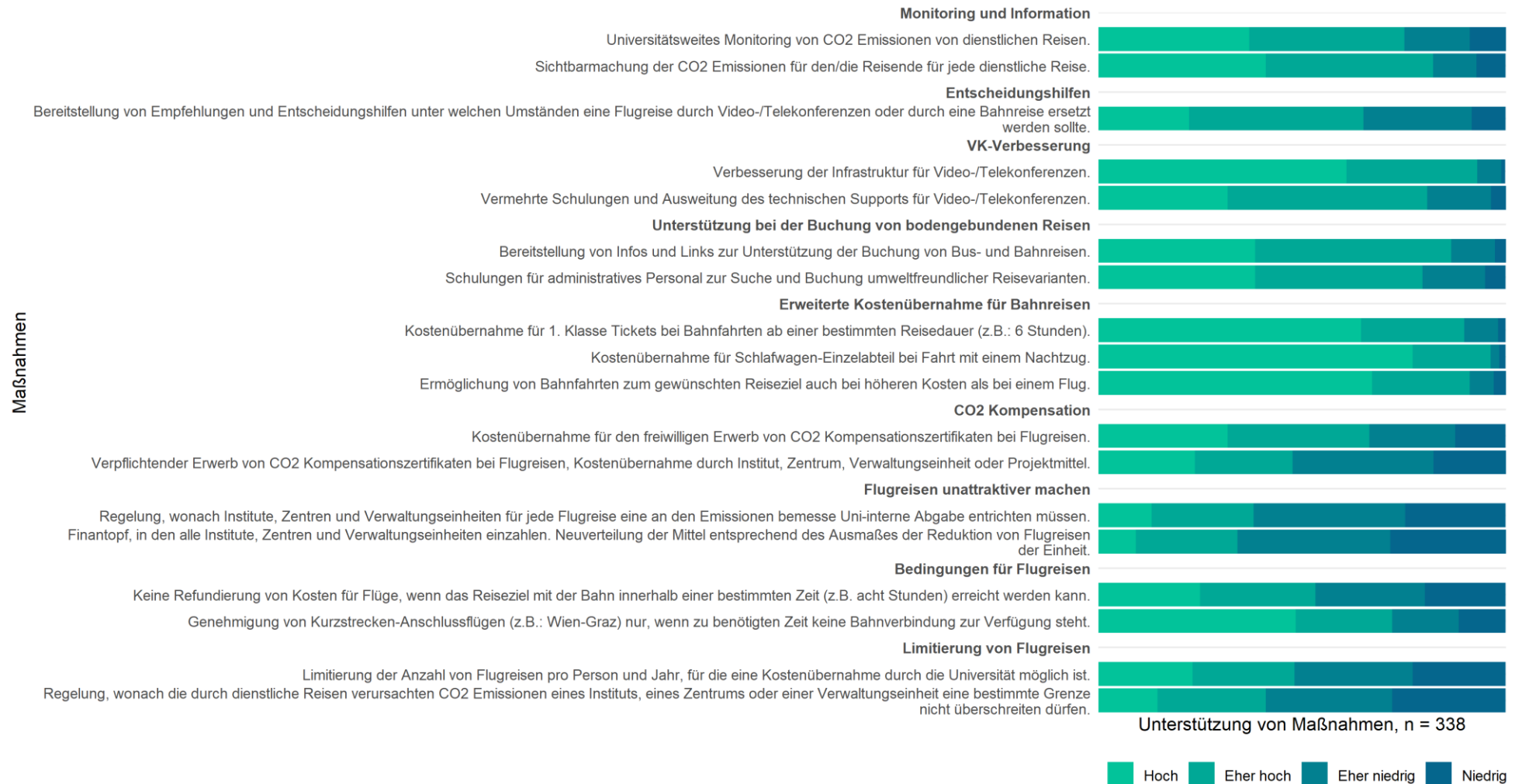


Abbildung 1: Unterstützung von Maßnahmen zur Reduktion dienstlicher Flugreisen an der Universität Graz

So wurde die Sorge geäußert, dass sich eine Limitierung von Reiseemissionen pro Organisationseinheit zu Lasten von Nachwuchswissenschaftler:innen auswirken könnte. Diese sind für ihre Karriereentwicklung besonders stark auf internationale Mobilität angewiesen, haben aber nur geringen Einfluss auf die Verteilung von Ressourcen innerhalb ihres Institutes. Eine Reihe von Umfrageteilnehmer:innen verwies daher im Zusammenhang mit einer Limitierung pro Organisationseinheit auf die Gefahr einer unfairen Verteilung zulässiger Flugreisen. Dies könnte erklären, warum eine Limitierung von Flugreisen pro Person auf weniger starke Ablehnung stieß als eine Limitierung pro Organisationseinheit. Tatsächlich sind Flugreisen schon jetzt ungleich verteilt: Unsere Umfrage bestätigt was auch viele andere Studien zeigen. Die Gruppe der Professor:innen fliegt am meisten. Gleichzeitig sind gerade Professor:innen für ihre Karriereentwicklung weniger auf das Fliegen angewiesen, hier besteht also ein größeres Reduktionspotenzial als bei anderen Bedienstetengruppen.

Als praktikabel gelten Maßnahmen, wenn die von ihnen forcierten Alternativen zu Flugreisen als angemessen betrachtet werden. Dies zeigte sich etwa in der mehrheitlichen Zustimmung zum Gebot der Bahnnutzung für Ziele, die innerhalb einer gewissen Zeit (z.B. 8 Stunden) erreichbar sind, oder zum Verbot von Kurzstrecken-Anschlussflügen (z.B. Wien-Graz) bei vorhandener Bahnverbindung. Videokonferenzen gelten vor allem für Besprechungen und Projekttreffen in etablierten Teams als gute Alternative, während die Online-Teilnahme an Konferenzen bislang nicht als guter Ersatz zu einer physischen Anreise gesehen wird.

Bei der Interpretation der Ergebnisse aus der Umfrage ist in jedem Fall zu beachten, dass es sich um eine *ex-ante* Bewertung *potenzieller* Maßnahmen zur Reduktion dienstlicher Flugreisen handelt. In einigen internationalen Studien wurde gezeigt, dass Erfahrungen mit umweltpolitischen Maßnahmen (z.B. City-Maut, CO₂ Steuer) zu einer positiveren *ex-post* Beurteilung dieser Maßnahmen beitragen können.

Rolle der Universitätsleitung im Verhältnis zu anderen Akteur:innen

Angesichts unterschiedlicher Bedürfnisse verschiedener Organisationseinheiten wurde eine individuelle Ausgestaltung konkreter Maßnahmen an den einzelnen Fakultäten von der Universitätsleitung und von Akteuren der zentralen Verwaltung meist positiv beurteilt. Allerdings zeigte sich, dass auf Fakultätsebene eine solche Autonomie bezüglich der Ausgestaltung von Maßnahmen vielfach mit Skepsis betrachtet wird. Klar ist, dass es **für die effektive Reduktion der Emissionen dienstlicher Flugreisen ein klares Bekenntnis der Universitätsleitung benötigt**, und dass die Einbindung von Instituten und Fakultäten nicht der Abschiebung von Verantwortung zur Durchsetzung von Maßnahmen dienen darf.

Natürlich sind auch dem Handlungsspielraum der Universitätsleitung durch externe Rahmenbedingungen gewisse Grenzen gesetzt. Solche Rahmenbedingungen umfassen etwa Vorgaben des Wissenschaftsministeriums oder von Fördergebern, sowie auch verfügbare Zugverbindungen ab Graz. Zudem bewegen sich Universitäten in einem kompetitiven Umfeld und werden hinsichtlich ihrer internationalen Präsenz bewertet und mit anderen Universitäten verglichen. Allerdings ist **zu beobachten, dass eine wachsende Zahl an Universitäten im In- und Ausland Maßnahmen zur Reduktion dienstlicher Flugreisen setzt**. Es ist daher nicht zu erwarten, dass die Universität Graz durch die Einführung solcher Maßnahmen einen deutlichen Wettbewerbsnachteil erfährt.