



HIS HE
WIR GESTALTEN
HOCHSCHULZUKUNFT.

Dienstreisemanagement und Klimaschutz an hessischen Hochschulen

**Good Practice Beispiele und Ansätze für die verstärkte Integration
von Klimaschutzaspekten in das Dienstreisemanagement**

HIS-Institut für Hochschulentwicklung e. V.
Goseriede 13a | D-30159 Hannover | www.his-he.de

Anja Zink
Geschäftsbereich Hochschulinfrastruktur
Tel.: +49 511 169929-11
E-Mail: zink@his-he.de

Philipp Nußbaum
Geschäftsbereich Hochschulinfrastruktur
Tel.: +49 511 169929-16
E-Mail: nussbaum@his-he.de

08.05.2023

Vorstand:
Dr. Stefan Niermann (Vorsitz),
Michael Döring, Sabrina Kriewald
Geschäftsführender Vorstand: Ralf Tegtmeyer
Registergericht: Amtsgericht Hannover | VR 202296
Umsatzsteuer-Identifikationsnummer: DE297391080

Foto Titelseite: © Universität Kassel, Fotos: Fotostudio Lichtfang, Sonja Rode

Vorwort

Dieser Projektbericht soll hessischen Hochschulen sowie Dienststellen der hessischen Landesverwaltung mit Good Practice Beispielen und weiteren Ansätzen eine Unterstützung für die verstärkte Integration von Klimaschutzaspekten in das Dienstreisemanagement bieten. Der Bericht basiert auf einer vom Hessischen Ministerium der Finanzen (HMdF) geförderten Untersuchung an sechs hessischen Hochschulen.

In Hessen sind an den Hochschulen bereits einige Projekte im Bereich nachhaltiger Mobilität umgesetzt. Langfristige Verhaltensänderungen benötigen jedoch klare Vorgaben und attraktive Angebote auf Hochschul- bzw. Landesebene. Klare Vorgaben beziehen sich zum einen auf den Prozess der Beantragung und eine strengere Prüfung einer Dienstreise, zum anderen auf die Wahl eines klimafreundlichen Verkehrsmittels. Die Palette der einzusetzenden Angebote reicht von Vorbildfunktionen und der Kommunikation und Information der Reisenden über die Förderung klimafreundlicher Verkehrsmittel bis zur Bereitstellung von Reisealternativen in Form von gut ausgestatteten Videokonferenzräumen. Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die Eigenverantwortung: Ein prominentes Beispiel hierfür ist die Selbstverpflichtung zum Verzicht auf Kurzstreckenflüge. Weitere Möglichkeiten betreffen die Reiseorganisation zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen.

Hinsichtlich der Umsetzbarkeit agiert jede Hochschule und jede andere Einrichtung unter unterschiedlichen Ausgangsbedingungen, so dass die Anwendbarkeit von Maßnahmen individuell zu prüfen ist. Die unter Kapitel 3 beschriebenen Handlungsvorschläge und Good Practice Beispiele bieten jedoch ein breites Angebot an Vorschlägen, in dem jede Einrichtung passende Maßnahmen finden kann.

Wir wünschen Ihnen eine inspirierende Lektüre und viel Freude bei der Planung und Umsetzung Ihrer Maßnahmen für mehr Klimaschutz bei Dienstreisen.

Inhaltsverzeichnis

1	Klimaschutz in der hessischen Landesverwaltung	6
1.1	Hintergrund.....	6
1.2	Zielsetzung	8
1.3	Untersuchung an hessischen Hochschulen.....	9
2	Identifizierte Themenbereiche	10
2.1	Mobilitätsmanagement	10
2.2	Existierende Richtlinien.....	11
2.2.1	Richtlinien.....	11
2.2.2	Leitlinien.....	11
2.3	Dienstreiseprozess	12
2.3.1	Ansatzpunkte für Klimaschutz bei Antrag und Prüfung der Dienstreise.....	12
2.3.2	Potenzial durch Digitalisierung des Prozesses	12
2.3.3	Erfassung und Übermittlung von Reisedaten	12
2.4	Dienstreiseverhalten.....	13
2.4.1	Wer sind die Vielreisenden?	13
2.4.2	Stellenwert von Klimaschutz bei Dienstreisen	13
2.4.3	Wahl von Verkehrsmitteln	14
2.5	Auswirkungen der Pandemie	14
2.5.1	Einschränkung des Reiseverhaltens durch die Pandemie.....	15
2.5.2	Dienstreiseverhalten aktuell	15
2.5.3	Entwicklung des Reiseverhaltens in Zukunft.....	15
2.6	Videokonferenzen als Reisealternative	16
2.6.1	Erfahrungen mit Videokonferenzen.....	16
2.6.2	Welche Anlässe erfordern Präsenz?	16
2.7	Stellschrauben zur CO ₂ -Minimierung.....	17
2.7.1	Handlungsphilosophie.....	17
2.7.2	Zielkonflikte.....	18
2.7.3	Entscheidungskette.....	19

3	Handlungsvorschläge und Good Practice	20
3.1	PUSH-Maßnahmen.....	20
3.1.1	Klare Regelungen und strengere Prüfung der Reisenotwendigkeit.....	20
3.1.2	Beschränkung innerdeutscher Flüge.....	21
3.1.3	Gute Datengrundlage zur Argumentation	22
3.1.4	Kompensation nicht-vermeidbarer Emissionen.....	22
3.2	PULL-Maßnahmen.....	23
3.2.1	Vorbildfunktion der Hochschulleitung.....	23
3.2.2	Car-Sharing.....	23
3.2.3	Förderung klimafreundlicher Verkehrsmittel	23
3.2.4	Räume für Videokonferenzen	25
3.2.5	Kommunikation.....	25
3.2.6	Technische Maßnahmen	27
3.3	Eigenverantwortung	27
3.3.1	Selbstverpflichtung	27
3.3.2	Reiseorganisation.....	28
4	Zusammenfassung und Ausblick	29
	Literaturverzeichnis	31

1 Klimaschutz in der hessischen Landesverwaltung

1.1 Hintergrund

Mit Novellierung des Bundes-Klimaschutzgesetzes im Jahr 2021 soll Deutschland bis 2045 klimaneutral werden (§ 3 Absatz 2 KSG). Das ist fünf Jahre früher als noch im Vorgängergesetz. Die Bundesverwaltung nimmt dabei eine Vorbildfunktion ein und soll bereits 2030 klimaneutral organisiert sein (§ 15 Absatz 1 KSG). Die Bundesländer orientieren sich an den Zielsetzungen des Bundes (siehe dazu auch § 13 Berücksichtigungsgebot – „Die Träger öffentlicher Aufgaben haben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck dieses Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen“ (§ 13 Absatz 1 KSG)).

So wollen auch das Land Hessen bis 2045 und seine Landesverwaltung bis 2030 klimaneutral sein. Hervorzuheben ist, dass das Ziel der CO₂-neutralen Landesverwaltung bis 2030 bereits 2009 beschlossen wurde; für die Umsetzung ist das Hessische Ministerium der Finanzen (HMdF) verantwortlich (Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (HMUKLV), o. D.-a). Seitdem wurde eine Vielzahl von Maßnahmen beschlossen und umgesetzt. Im Bereich der dienstlichen Mobilität – ein besonders emissionsintensiver Sektor (im Jahr 2020 entfielen von 206.966 Tonnen CO₂-Äquivalenten 38.132 Tonnen auf mobilitätsbedingte Emissionen (CO₂-neutrale Landesverwaltung, o. D.-a) – sind das u. a. das CO₂-Minderungs- und Energieeffizienzprogramm (COME), welches den Auf- und Ausbau einer landesweiten Elektroladeinfrastruktur forciert, und die Förderung dienstlich genutzter Pedelecs (CO₂-neutrale Landesverwaltung, o. D.-b).

Insgesamt ist das Land Hessen auf einem guten Weg: Von 2008 bis 2020 konnten die Treibhausgasemissionen der Landesverwaltung um 65 Prozent reduziert werden (CO₂-neutrale Landesverwaltung, o. D.-a). Die Zwischenbilanz des ersten Monitoringberichtes zum Integrierten Klimaschutzplan Hessen (2025) fiel mit Blick auf laufende und geplante Maßnahmen ebenfalls positiv aus (Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, 2020). Sie zeigte aber auch, dass bisherige Emissionsminderungen noch nicht ausreichen, um die Klimaschutzziele des Landes zu erreichen. Um das Ziel zu erreichen, bildet der Klimaplan Hessen einen zentralen Baustein auf dem Weg. Der Klimaplan Hessen (KPH) wurde am 31.01.2023 verabschiedet. Mit einem ambitionierten Maßnahmenpaket setzt der Klimaplan den Integrierten Klimaschutzplan Hessen 2025 (IKSP 2025) konsequent fort (HMUKLV, o. D.-b). Er besteht aus 57 neuen und damit in Summe 90 Maßnahmen.

Seit Anfang 2023 ist das Ziel der CO₂-neutralen Landesverwaltung bis 2030 auch im Hessischen Klimagesetz (HKlimaG) festgeschrieben. Begrifflich sieht § 7 (Vorbildrolle des Landes) eine netto-treibhausgasneutral organisierte Landesverwaltung vor, d. h. das Strategieziel „CO₂-Neutralität“ schließt ausdrücklich andere Treibhausgase mit ein (siehe auch § 2 Begriffsbestimmungen); die Kalkulation erfolgt demnach in CO₂-Äquivalenten. Die nun auch gesetzlich verankerte Strategie basiert auf dem Prinzip Minimieren, Substituieren, Kompensieren (Abbildung 1). Die Option der Kompensation ist dabei lediglich eine Übergangslösung, der Kauf von Zertifikaten soll spätestens bis 2045 eingestellt werden (§ 7 Absatz 6 HKlimaG).

Aktuell werden aus Dienstreisen resultierende Emissionen, auch die der öffentlich-rechtlichen Hochschulen, von der Landesverwaltung kompensiert (Hessisches Ministerium der Finanzen, 2021). Denn im Sinne von § 7 HKlimaG sind sie als Teil der Landesverwaltung zu verstehen. Sie sind damit ebenfalls zur Treibhausgasneutralität bis 2030 verpflichtet. Um die Landesverwaltung bei der Erstellung einer belastbaren Datengrundlage

zu unterstützen, hat das HIS-Institut für Hochschulentwicklung e. V. (HIS-HE) 2008 eine erste CO₂-Bilanz für hessische Hochschulen erstellt und seitdem für die Jahre 2009 bis 2021 fortgeschrieben. Für die Jahre 2008 bis 2017 war bereits eine deutliche Reduzierung der Emissionen von 217.763 auf 113.293 Tonnen CO₂-Äquivalente zu erkennen (Person, 2019).

Auch im Hessischen Hochschulpakt 2021-2025 (Land Hessen, 2020) spielt das Thema Nachhaltigkeit (siehe S. 22-25) eine elementare Rolle. Den hessischen Hochschulen kommt eine besondere Verantwortung zu, das Thema sowohl in Forschung und Lehre voranzutreiben und in die Gesellschaft zu tragen, als auch als große Landeseinrichtungen den eigenen Ressourcenverbrauch nachhaltig zu gestalten. Um die Hochschulen bis 2030 CO₂-neutral zu organisieren, soll vor allem der Primärenergieeinsatz minimiert und die Nutzung erneuerbarer Energien ausgebaut werden. Abseits energetischer Maßnahmen sollen die Hochschulen bei der Minimierung von Treibhausgasemissionen „ein besonderes Augenmerk insbesondere auf die dienstliche Mobilität und Flugreisen“ richten. Ziel ist so insgesamt eine Emissionsreduzierung um mindestens 2 % pro Jahr und 10 % bis 2025 (äquivalent zu 10.000 Tonnen CO₂).

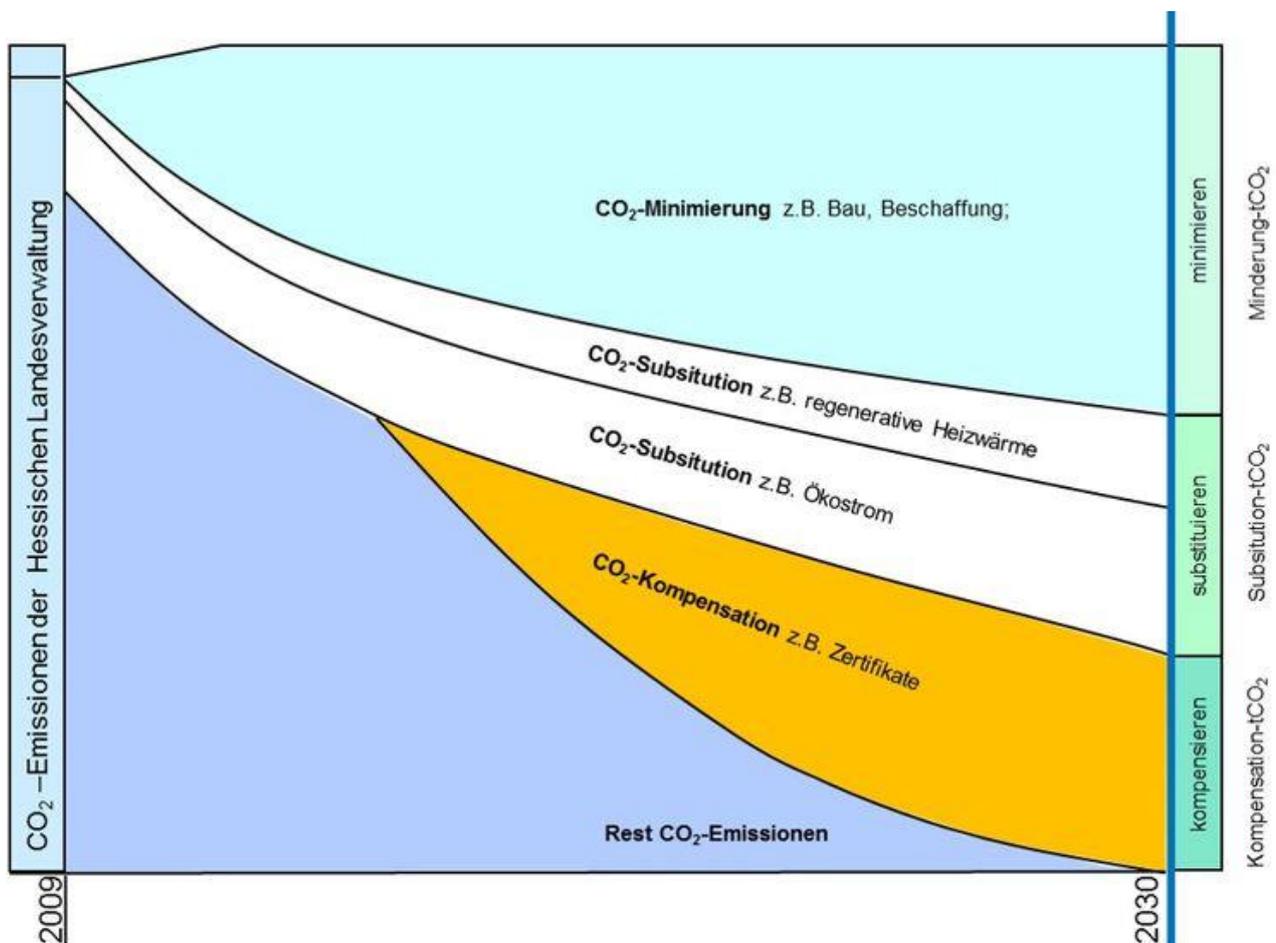


Abbildung 1: Die Strategie CO₂-neutrale Landesverwaltung basiert auf dem Prinzip Minimieren, Substituieren, Kompensieren
(© CO₂-neutrale Landesverwaltung)

Im Zuge der Förderung eines klimaschonenden Mobilitätsverhaltens hat die hessische Landesverwaltung im Jahr 2020 HIS-HE beauftragt, eine genauere Analyse der Elektromobilität an hessischen Hochschulen vorzunehmen. Insbesondere wurde ermittelt, welche Formen der Elektromobilität an den Hochschulen vorhanden sind (Elektrofahrräder, Elektroautos und Ladeinfrastruktur), wie die tatsächliche Nutzung ausgeprägt ist und welche Entwicklungen zu erwarten sind. Die Ergebnisse der Untersuchung zur Elektromobilität sind in Zink (2021) zusammengefasst.

Aufbauend auf dieser Zusammenarbeit wurde HIS-HE gebeten, einen Handlungsleitfaden für die hessischen Hochschulen und Dienststellen der hessischen Landesverwaltung zu erarbeiten, um Klimaschutz auch im Dienstreisemanagement zu etablieren. Ausgangspunkt waren zudem die Beobachtungen,

- a) dass das Thema Dienstreisen als ein nicht unwesentlicher Faktor im Rahmen der gesamten Treibhausgasemissionen zu sehen ist,
- b) dass Hochschulmitglieder sich selbst hinsichtlich der Dienstreisen Zurückhaltung auferlegen,
- c) dass mittlerweile politische Forderungen laut werden, genau diesen Teil der Emissionen konsequent zu kompensieren und
- d) dass durch die Pandemie zwangsweise Erfahrungen mit einem Verzicht auf Dienstreisen gesammelt wurden.

Das Thema Dienstreisen unterliegt andererseits, auch insbesondere hinsichtlich einer frei zu gestaltenden Forschung und Lehre und den Internationalisierungszielen der Hochschulen, einer kontroversen Diskussion. Inhalt ist beispielsweise die Frage, wie weit die Freiheit von Einzelnen auf Kosten der Gemeinschaft gehen darf. Auf der einen Seite steht eine Vielzahl wissenschaftlicher Reisen mit Langstreckenflügen und hohen Treibhausgasemissionen, auf der anderen Seite der Klimaschutz und auf beiden Seiten befürwortende Argumente. Daraus ergibt sich eine hohe Sensibilität bei der Befassung mit dem Thema in den Hochschulen. Mögliche Konflikte hinsichtlich der Internationalisierungsziele der Hochschulen mit dem Klimaschutz werden unter Kapitel 2.7.2 im Rahmen der Untersuchung aufgegriffen.

1.2 Zielsetzung

Das HMdF hat im Rahmen der CO₂-neutralen Landesverwaltung HIS-HE beauftragt, das Dienstreisemanagement hinsichtlich Klimaschutz an sechs hessischen Hochschulen zu untersuchen. Primäres Ziel dieser Untersuchung ist, die Treibhausgasemissionen der hessischen Hochschulen und Dienststellen der hessischen Landesverwaltung weiter zu reduzieren. Im Rahmen der aktuellen Klimaschutzmaßnahmen hat HIS-HE daher in einer Bestandsaufnahme an den hessischen Hochschulen die strategische und operative Befassung mit dem Thema Dienstreisen ermittelt. Die weltweite Corona-Pandemie seit 2020 ermöglicht es außerdem, die konkreten Effekte von ausbleibenden Dienstreisen zu bestimmen und Möglichkeiten für den Ersatz durch Videokonferenzen zu eruieren.

Bereits während dieser Untersuchung sollen bei den Beteiligten in den Hochschulen das Bewusstsein für klimafreundliches Mobilitätsverhalten und der Austausch angestoßen und gefördert werden. Mit der Analyse sollen auch Good Practice Beispiele, sowohl an hessischen Hochschulen als auch deutschlandweit, identifiziert und konkrete Vorschläge für Maßnahmen zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen bei Dienstreisen an hessischen Hochschulen und Dienststellen der hessischen Landesverwaltung formuliert werden.

1.3 Untersuchung an hessischen Hochschulen

Die Auswahl der teilnehmenden Hochschulen begründet sich durch Projekte mit Mobilitätsbezug aus dem Innovations- und Strukturentwicklungsbudget: Städelschule Frankfurt, Universität Kassel, Justus-Liebig-Universität Gießen, Technische Hochschule Mittelhessen, Hochschule Fulda und Technische Universität Darmstadt.

Zwischen August und November 2022 fanden Gespräche mit den Hochschulen statt. In jeder Hochschule wurden Akteur:innen aus der Hochschulleitung, der Verwaltung und Forschung (Reisende) einbezogen. Die Ergebnisse und Informationen im vorliegenden Projektbericht stammen aus dieser Untersuchung. Dabei wurden zentrale, wiederkehrende Themen identifiziert. Direkte Zitate von Interviewpartner:innen werden im Rahmen dieses Berichtes anonymisiert.

Zwei ergänzende Interviews wurden mit Mobilitätsexperten der Hochschule RheinMain geführt: Prof. Dr.-Ing. André Bruns (Mobilitätsmanagement und Verkehrsplanung) und Prof. Dr.-Ing. Volker Blees (Verkehrswesen). Der Fokus lag hier neben eigenen Erfahrungen und Dienstreiseverhalten auf Maßnahmen und Good Practice Beispielen für Klimaschutz bei Dienstreisen.

Folgende Besonderheiten dieser Untersuchung sind herauszustellen: Erstens wurden die Interviewpartner:innen durch zentrale Ansprechpartner:innen an den Hochschulen (meist Klimaschutz-/Mobilitätsbeauftragte) ausgewählt. Die positive Rückmeldung angesprochener Forschender ist vermutlich in vielen Fällen auf bereits vorhandenes Bewusstsein für die Relevanz von Klimaschutz zurückzuführen. Dies spiegelt sich größtenteils auch in den Ergebnissen wieder. Zweitens kann insbesondere in der Gruppe der Forschenden nicht dieselbe Repräsentativität erreicht werden wie beispielsweise in der Hochschulleitung. Die Erfahrungen der Reisenden sind somit die Meinungen von Einzelpersonen und können im Rahmen dieser Untersuchung daher nicht verallgemeinert werden.

Ergänzend zur Untersuchung an hessischen Hochschulen wurden deutschlandweit Good Practice Beispiele für Klimaschutz im Dienstreisemanagement ermittelt, die in Kapitel 3 unter der jeweiligen Maßnahme erwähnt werden.

2 Identifizierte Themenbereiche

Als ein Ergebnis der Untersuchung wird im Folgenden die aktuelle Auseinandersetzung mit dem Thema „Klimaschutz bei Dienstreisen“ hochschulübergreifend skizziert. Die gewonnenen Erkenntnisse werden seitens HIS-HE interpretiert und handlungsorientiert ausgewertet.

2.1 Mobilitätsmanagement

Tabelle 1 zeigt die sechs Hochschulen im Fokus dieser Untersuchung, die für den Klimaschutz bzw. konkret das Mobilitätsmanagement verantwortliche Stelle, sowie zentrale Leitlinien zur strategischen Förderung des Themas.

Tabelle 1: Klimaschutz im Mobilitätsmanagement an den sechs befragten Hochschulen

Hochschule	Zuständigkeit	Zentrale Leitlinien
Städelschule Frankfurt	<ul style="list-style-type: none"> Green Office 	<ul style="list-style-type: none"> Erstellung einer Nachhaltigkeitsstrategie ab Frühjahr 2023
Universität Kassel	<ul style="list-style-type: none"> Green Office 	<ul style="list-style-type: none"> Nachhaltigkeitsbericht 2017-2019 Konzept Nachhaltigkeit im Betrieb (2022) Auslegung des hessischen Reisekostengesetzes mit Fokus auf Klimaschutz im Entwurf
THM Gießen	<ul style="list-style-type: none"> Mobilitätsmanagement (aktuell vertreten durch VP) 	<ul style="list-style-type: none"> Erstellung einer Nachhaltigkeitsstrategie (Whole Institution Approach)
Hochschule Fulda	<ul style="list-style-type: none"> Referat für nachhaltige Mobilität Beauftragte für Nachhaltigkeit und Klimaschutz 	<ul style="list-style-type: none"> Klimaschutzkonzept mit Maßnahmenkatalog (auch für Dienstreisen) 2021 veröffentlicht Verabschiedung von Nachhaltigkeitsstrategie 2023 geplant Regelung für Kurzstreckenflüge geplant
JLU Gießen	<ul style="list-style-type: none"> Büro für Nachhaltigkeit Zentraler Nachhaltigkeitsbeauftragter 	<ul style="list-style-type: none"> Nachhaltigkeitsstrategie wurde Ende 2022 veröffentlicht, inkl. Schwerpunktthema Mobilität Aufbau eines Prozesses der Nachhaltigkeitsberichterstattung Masterplan energieeffiziente Mobilität in Arbeit (z. B. Fuhrparkkonzept) Richtlinie zu Flugemissionen in Planung
TU Darmstadt	<ul style="list-style-type: none"> Dezernat V Baumanagement und Technischer Betrieb Büro für Nachhaltigkeit 	<ul style="list-style-type: none"> Nachhaltigkeitskompass seit Juli 2022 Erstellung einer Nachhaltigkeitsstrategie inklusive Dienstreiseregulierung; Mitte 2023 soll Maßnahmenkatalog vorliegen CO₂-Bilanzierungstool in Arbeit

Wie aus Tabelle 1 hervorgeht, existieren in allen sechs Hochschulen Initiativen zum Klimaschutz und der nachhaltigen Entwicklung. Dabei spielen Mobilitätsthemen – Pendelverkehr, Fuhrparkmanagement und Dienstreisen – immer eine Rolle. Der Stand der Umsetzung ist unterschiedlich, sodass einige Hochschulen mit

der Erstellung zentraler Strategien noch am Anfang stehen, während andere bereits konkrete Maßnahmen beschlossen und zum Teil umgesetzt haben.

2.2 Existierende Richtlinien

2.2.1 Richtlinien

Richtlinien sind abhängig von der Befugnis und Anerkennung des Herausgebers als gesetzliche Vorgabe zu verstehen und damit verbindlich. Das trifft in Bezug auf Dienstreisen auf das Hessische Reisekostengesetz (HRKG; Land Hessen, 2021) zu. Die Vorgaben für Dienstreisen, sozusagen der „Handlungsspielraum“ der Hochschulen, unterliegen dem HRKG. Im HRKG ist Klimaschutz bisher nicht konkret verankert, dies wird sich aber von einigen Befragten gewünscht. Bisher sind wirtschaftliche Faktoren ausschlaggebend, lediglich muss die Notwendigkeit der privaten PKW-Nutzung begründet werden (§ 6). Vereinzelt lassen sich Klimaschutzthemen in den Verwaltungsvorschriften zum HRKG (Land Hessen, 2016) finden: Zum einen ist im Sinne der Wirtschaftlichkeit zu prüfen, ob der Reisezweck durch schriftliche, elektronische oder telefonische Alternativen erreicht werden kann (Zu § 2, Abs. 1, 5.3). Zum anderen sind bei der Verkehrsmittelauswahl als Teil der Wirtschaftlichkeitsprüfung auch Umwelt- und Klimaschutzaspekte zu beachten (Zu § 5, Abs. 1, 1.1).

Mit der fehlenden Repräsentation im HRKG steht der Klimaschutz ebenso wenig im Fokus des Dienstreisemanagements der Hochschulen. Die Universität Kassel erarbeitet zurzeit eine Auslegung des hessischen Reisekostengesetzes mit Fokus auf Klimaschutz. Darüber hinaus existieren keine von den Hochschulen selbst verfassten Regelungen, nur auf dem Reisekostengesetz basierende Leitfäden und zur Information der Reisenden Hinweisblätter (z. B. Hochschule Fulda) und Rundschreiben (z. B. JLU Gießen, Universität Kassel).

2.2.2 Leitlinien

Leitlinien sind als Handlungsempfehlungen für eine Organisation zu verstehen. So sind z. B. Regelungen zu Flugreisen geplant (siehe Tabelle 1). Zusätzliche Vorgaben existierten während der Pandemie, sodass die Notwendigkeit einer Reise (bzw. die Möglichkeit des Ersatzes durch eine Videokonferenz) abgefragt wurde. Diese Regelung, zunächst motiviert aus Gründen des Gesundheitsschutzes, wurde auch mit Rückkehr zum „Dienstreisealltag“ teilweise beibehalten.

Für Forschende bestehen außerdem Vorgaben seitens Drittmittelgebern, wie zum Beispiel der Deutschen Forschungsgesellschaft (DFG). Die DFG ermöglicht seit Dezember 2020 die Erstattung von Kompensationszahlungen (DFG, 2022). Im Januar 2021 veröffentlichte der Deutsche Akademische Austauschdienst (DAAD) ein Impulspapier „Nachhaltige Mobilität“, weiterhin sollen bei Förderung Anreize zum Klimaschutz geschaffen werden (DAAD, 2021). Ein Gespräch mit einer Forschenden an der JLU Gießen zeigte, dass auch Projektträger Wert auf Klimaschutz bei Dienstreisen legen. So gab z. B. die *Stiftung Innovation in der Hochschullehre* vor, zu einem internationalen Projekttreffen zu nachhaltiger Entwicklung in Finnland nur mit klimaschonenden Verkehrsmitteln anzureisen.

2.3 Dienstreiseprozess

Der Dienstreiseprozess unterteilt sich in den Dienstreiseantrag, die Durchführung der Reise und die anschließende Reisekostenabrechnung. Die wichtigen Entscheidungen (Notwendigkeit der Reise, Wahl des Verkehrsmittels) werden vor Reiseantritt getroffen, Ansatzpunkte für Klimaschutz ergeben sich also primär im Dienstreiseantrag.

Bei der Technischen Hochschule Mittelhessen sollen die Reisen seit ca. 8 Jahren von einem externen Reisebüro gebucht werden. Selbstbuchungen sind aber weiterhin möglich, weil beispielsweise Konferenzhotels nicht über das Reisebüro gebucht werden können.

2.3.1 Ansatzpunkte für Klimaschutz bei Antrag und Prüfung der Dienstreise

Die Prüfung des Dienstreiseantrages erfolgt durch Vorgesetzte aktuell hauptsächlich nach den Kriterien der Notwendigkeit, der Angemessenheit und der Wirtschaftlichkeit (bzw. Sparsamkeit). Prüfungen hinsichtlich der Wahl des Verkehrsmittels oder der alternativen Teilnahme per Videokonferenz sind abhängig vom Umweltbewusstsein der Prüfenden und unterscheiden sich damit stark. Die Entscheidung, ob eine Reise getätigt wird, ist damit meist in den Fachbereichen getroffen; bei der formellen Antragsbearbeitung kann auf Grundlage aktueller Richtlinien (HRKG) durch die Personalabteilung nicht mehr „eingegriffen“ werden. Eine Sensibilisierung für Klimaschutzthemen kann daher nur auf erster Ebene erfolgen. Dies bestätigt sich sowohl aus Sicht der Verwaltung als auch der Reisenden. Die Reiseentscheidung basiert demnach auf internen Absprachen, auch aufgrund Gebundenheit an und Sparsamkeit mit Fördermitteln. Ein Vorschlag von Mitarbeitenden der Verwaltung war, den Antragsvorgang bereits so auszurichten, dass Klimaschutz im Fokus der Reise steht. So könnten die Reisenden mit Angabe des Verkehrsmittels und Reiseentfernung über Start und Ziel bereits im Antrag ihren voraussichtlichen CO₂-Ausstoß berechnen. Voraussetzung dafür ist eine Digitalisierung des Dienstreiseprozesses.

2.3.2 Potenzial durch Digitalisierung des Prozesses

Eine vollständige Digitalisierung des Dienstreiseprozesses wird von allen Hochschulen gewünscht und ist in den meisten Fällen geplant. Aktuell ist die Beantragung und Abrechnung einer Dienstreise über ein online-Tool (Employee Self Service; ESS) nur an der Universität Kassel etabliert. In Einzelinterviews wurde die „Nicht-Digitalisierung“ als größtes Manko im Prozess identifiziert. Dieser Punkt ist in den Handlungsvorschlägen unter 3.2.6 näher ausgeführt.

2.3.3 Erfassung und Übermittlung von Reisedaten

Die Hochschulen erfassen und übermitteln jährlich an die hessische Landesverwaltung für die CO₂-Bilanz die Dienstreisedaten (zurückgelegte Kilometer, Verbräuche) von folgenden Reisearten: Flüge, Fuhrpark, Dienstreisen mit Privat-PKW und Bahnreisen. Die aus den Dienstreisen entstandenen THG-Emissionen werden seit 2021 (rückwirkend bis 2018) zentral von der hessischen Landesverwaltung kompensiert (Hessisches Ministe-

rium der Finanzen, 2021). Unterstützt wurden bisher Projekte zur Produktion erneuerbarer Energie in Thailand, Indien und Costa Rica, zur Nutzung moderner Kochöfen in Sambia und Äthiopien und zur Methanzerstörung in Brasilien, jeweils Projekte mit Gold Standard oder vergleichbarer Zertifizierung.

Nicht kompensiert werden aktuell Reisen Studierender (Exkursionen), Reisen eingeladener Externer (bspw. an der JLU Gießen waren Externe 2020 fast für die Hälfte der Reisekosten verantwortlich) sowie Reisen, die nicht abgerechnet wurden, also nicht in die Statistik eingehen. An mehreren Hochschulen wurde darauf hingewiesen, dass Dienstreisen vor allem mit privatem PKW nicht abgerechnet werden, wenn der damit verbundene Aufwand als nicht verhältnismäßig eingeschätzt wird. Der tatsächliche „Fußabdruck“ der Hochschulen ist im Bereich Dienstreisen also insgesamt höher als aktuell durch Statistiken abgebildet und dementsprechend von der Landesverwaltung kompensiert wird. Eine Idee zur Verbesserung der Reisedatenerfassung (JLU Gießen) ist die zentrale Zusammenstellung mobilitätsbedingter Emissionen an allen hessischen Hochschulen (Benchmarking), um so Good Practice Beispiele und Verbesserungspotenziale zu identifizieren.

2.4 Dienstreiseverhalten

Klimaschutz bei Dienstreisen äußert sich nach Prüfung der Notwendigkeit insbesondere in der Verkehrsmittelwahl. Bezüglich des aktuellen Dienstreiseverhaltens hat HIS-HE gefragt, wer die Vielreisenden sind (wo ist das höchste Sensibilisierungspotenzial?), welchen Stellenwert das Thema Klimaschutz bei Dienstreisen einnimmt und wie dieser sich in der Wahl des Verkehrsmittels äußert. Diese „Bestandsaufnahme“ ist noch ungeachtet der Pandemie-Effekte, die in 2.5 näher beleuchtet werden.

2.4.1 Wer sind die Vielreisenden?

Die Reisetätigkeit hängt stark mit dem eigenen Forschungsschwerpunkt zusammen. Unabhängig der wissenschaftlichen Disziplin erfordern große internationale Verbundprojekte mit Entwicklungsbezug erwartungsgemäß viele Reisen. Vielreisende finden sich in der Regel in den Naturwissenschaften (Feldforschung), im Ingenieurwesen (Beteiligung finanzstarker Firmen) und im Gesundheitswesen (Arbeit in medizinischen Einrichtungen). Weniger reisen i. d. R. die Geistes-, Rechts- und Wirtschaftswissenschaften, wobei nicht alle Befragte sich darüber einig waren. Die individuellen Reisetatistiken der Hochschulen könnten bei Bedarf wichtige Anhaltspunkte für Sensibilisierungs-Kampagnen liefern.

Die Reisetätigkeit ist zudem stark abhängig vom Alter bzw. dem „Karrierefortschritt“ der Forschenden. So ließen in unseren Gesprächen einige erfahrene Wissenschaftlicher:innen durchblicken, dass sie zuletzt – zum Teil unabhängig von den Einschränkungen durch die Pandemie – ihr Reiseverhalten deutlich reduziert haben. Für Nachwuchswissenschaftler:innen seien Reisen hingegen extrem wertvoll, um ein möglichst großes (internationales) Netzwerk aufbauen zu können.

2.4.2 Stellenwert von Klimaschutz bei Dienstreisen

Der Stellenwert von Klimaschutz bei Dienstreisen wird von den Befragten unterschiedlich wahrgenommen. Bei einigen gehe es „rein um das Dienstgeschäft“, andere legen Wert auf klimafreundliche Verkehrsmittel, legen Reisen zusammen (auch mit Privataufenthalten), bilden Fahrgemeinschaften etc. Insgesamt scheint

das Bewusstsein für Klimaschutz in den letzten Jahren gestiegen zu sein, bei vielen spiele Klimaschutz aber noch eine untergeordnete Rolle, bzw. könne keine Veränderung oder auch „Ignoranz“ wahrgenommen werden, so die Einschätzung der Befragten. Ein Interpretationsansatz dieser widersprüchlich erscheinenden Auffassungen ist, dass gestiegenes Bewusstsein nicht mit einer Verhaltensänderung gleichzusetzen ist. Die Entscheidung der Verkehrsmittelwahl z. B. ist abhängig von vielen Faktoren, wovon Klimaschutz im Idealfall einer ist. Die Entscheidung zu klimaschonendem Reisen ist dann „einfacher“, wenn externe Faktoren (Reisezeit, Verlässlichkeit, Reisekosten etc.) diese Entscheidung begünstigen. Ob ein gestiegenes Bewusstsein bereits ins Dienstreiseverhalten übertragen wurde, ist aktuell aufgrund reduziertem Reiseverhalten unter Pandemiebedingungen nur schwer zu messen.

2.4.3 Wahl von Verkehrsmitteln

Die Auswahl des Verkehrsmittels unterliegt folgenden Kriterien, häufig auch in dieser Reihenfolge: Kosten, Praktikabilität/Komfort, Reisezeit, Verlässlichkeit, Anbindung und Klimaschutz. Dennoch überwiegt der Eindruck, dass klimaschonende Verkehrsmittel zunehmend bevorzugt werden, sich die Rangfolge der Entscheidungskriterien also (insbesondere bei Nachwuchswissenschaftler:innen) zu ändern scheint. Zwar ist der PKW als Verkehrsmittel nach wie vor beliebt, doch auch der Zug wird häufig und gerne genutzt, teilweise bis ins europäische Ausland (Nachbarländer und Norditalien). Im Vergleich zum Flugzeug schätzen die Reisenden den Arbeitskomfort während der Zugfahrt, sodass Flüge größtenteils nur noch als letzte Option wahrgenommen werden. Kurzstreckenflüge (insbesondere innerdeutsche Flüge) sind an allen befragten Hochschulen mittlerweile die Ausnahme, werden kaum noch praktiziert und gelten als „verpönt“. Alle Hochschulen sind zudem dabei, ihren Fuhrpark vollständig zu elektrifizieren; Berichten der Befragten zufolge sind E-/Hybrid-Autos bei den Mitarbeitenden sehr beliebt. So könnten sie bei ausreichender Verfügbarkeit und Informationsangebot langfristig auch notwendige Fahrten ersetzen, die aktuell mit dem Privat-PKW durchgeführt werden (z. B. bei schlechter Anbindung oder notwendigem Materialtransport).

In Verbindung mit der Verkehrsmittelwahl und der Reisedauer wurde in mehreren Gesprächen kritisiert, dass nach hessischem Tarifvertrag Reisezeit als Privatzeit gelte. Tatsächlich wird bei Dienstreisen aber die Reisezeit bis zur dienstplanmäßigen Arbeitszeit (z. B. 8 Stunden am Tag) auch als Arbeitszeit angerechnet. Erst darüber hinaus gilt Reisezeit als Privatzeit, außer die Reisezeit wird als Arbeitszeit genutzt (z. B. während der Zugfahrt). Durch eine Vermittlung der rechtlichen Lage kann hier Aufklärungsarbeit geleistet werden, um pauschalisierte Aussagen wie „Reisezeit ist Privatzeit“ zu vermeiden, vor allem wenn a) Anreize zum Klimaschutz in der Verkehrsmittelwahl geschaffen werden sollen und b) in der Wissenschaft die Erfassung eigener Arbeitszeiten oft selbstständig erfolgt.

2.5 Auswirkungen der Pandemie

Die Pandemie hat Anfang 2020 das Dienstreiseverhalten nachhaltig verändert. Während Reisen in den letzten Jahren teilweise gar nicht möglich waren, konnte zumindest der Austausch mit neu- oder weiterentwickelten Tools für Videokonferenzen (VK) virtuell aufrechterhalten werden. Mit der Anpassung an Pandemiebedingungen und Rückkehr zu Präsenzveranstaltungen etablierten sich Videokonferenzen für bestimmte Formate. Wie haben sich die Hochschulen an Pandemiebedingungen angepasst und wie wird sich das Dienstreiseverhalten voraussichtlich in Zukunft entwickeln?

2.5.1 Einschränkung des Reiseverhaltens durch die Pandemie

Die Dienstreisezahlen an der Hochschule Fulda stiegen bis Pandemiebeginn konstant an, brachen dann ein. Einem Durchschnitt von etwa 13.-14.000 Dienstreisen im Abrechnungsjahr 2018/19 an der JLU Gießen standen während der Pandemie ca. 2.000 Reisen im Jahr gegenüber. Veranstaltungen fielen zunächst ersatzlos aus oder wurden verschoben; Dienstreisen wurden aufgrund von Anstrengungen, die Pandemie einzudämmen, nicht genehmigt. Wie die TU Darmstadt erklärt, wurden dann „in Windeseile Prozesse digitalisiert“ – in nur wenigen Wochen wurde gänzlich auf Videokonferenzen umgestellt. Der Papierkonsum ging geschätzt um 90% zurück. Nichtsdestotrotz habe der Austausch während der Pandemie merkbar gelitten. Einzelerfahrungen zeigten, dass die Produktivität sank („der Output war kaum halb so viel Wert“; JLU Gießen), die wissenschaftliche Arbeit wurde deutlich zurückgeworfen. Andere, die nicht auf Reisen angewiesen waren, fanden hingegen Zeit für Veröffentlichungen (z. B. an der Universität Kassel). Die Auswirkungen der Pandemie auf Projekte, die nach Beginn der Pandemie konzipiert wurden (d.h. an Pandemiebedingungen und reduzierte Reisemöglichkeiten angepasst sind), sind dabei natürlich deutlich geringer, als die Auswirkungen auf Projekte, die sich einem plötzlichen, unerwarteten Reisestopp anpassen mussten.

2.5.2 Dienstreiseverhalten aktuell

Zum Zeitpunkt der Befragung – August bis November 2022 – waren die Dienstreisezahlen an allen Hochschulen zuletzt wieder rasant gestiegen. So war an einigen (jedoch nicht allen Hochschulen) bereits wieder das Vor-Pandemie-Niveau erreicht. Überall mache sich aktuell ein „Nachholeffekt“ bemerkbar. Veranstaltungen, insbesondere große Konferenzen, finden ausschließlich in Präsenz statt, der Veranstalter gibt das Format vor – „jetzt muss man tatsächlich wieder reisen“ (JLU Gießen). An der JLU Gießen waren bis Ende Juni 2022 bereits 80 % des jährlichen Umfangs an Dienstreisen von vor der Pandemie erreicht. Tatsächlich wird auch unter den Forschenden aktuell Wert auf Präsenztreffen gelegt, zumindest wenn es um den persönlichen Austausch geht. Dabei haben sich digitale Lösungen aber auch für bestimmte Formate etabliert (siehe 2.6). Während der Pandemie eingeführte Regelungen zu Home Office und Mobile Working bewährten sich und wurden beibehalten. Insgesamt scheint in den letzten Jahren mit Blick auf das Reiseverhalten ein Umdenken stattgefunden zu haben, das eine stärkere Auseinandersetzung mit der Notwendigkeit des Reisens bewirkt hat, insbesondere in Verfügbarkeit virtueller, gut funktionierender Alternativen („ich werde in Zukunft restriktiver sein“; Professor der JLU Gießen). So seien eintägige Auslandsreisen z. B. mittlerweile undenkbar.

2.5.3 Entwicklung des Reiseverhaltens in Zukunft

Aktuell gäbe es zwar einen Nachholeffekt, vermutlich sei in Zukunft aber mit weniger Dienstreisen als vor der Pandemie zu rechnen durch größtenteils positive Erfahrungen mit Videokonferenzen, die bestimmte Formate durchaus ersetzen können. Es sei insgesamt ein reflektierterer Umgang mit Dienstreisen zu erkennen, der aber nicht primär von Klimaschutzzielen motiviert sei, sondern eben auch durch die Erkenntnis, dass Reisen physisch anspruchsvoll und fordernd sind und ein Mehrwert gegenüber virtuellen Alternativen gegeben sein müsse. In Zukunft könnte sich so eine Mischform ergeben aus Dienstreisen (Treffen in Präsenz), Videokonferenzen und Hybridveranstaltungen. Auch die TU Darmstadt plant mit hybriden Veranstaltungsformaten bezüglich Technik, Raumplanung etc. – „Die Zukunft wird hybrid“. Es überwiegt die Prognose „es

wird sich einpendeln“, über das Niveau ist man sich noch uneinig. Während einige Befragte aufgrund der zuletzt wieder rasant gestiegenen Zahl an Dienstreisen noch skeptisch sind, wird 2023 voraussichtlich einen klareren Ausblick auf die langfristige Tendenz geben. Dies alles ungeachtet der Ungewissheit, wie sich die Covid-Pandemie selbst in den nächsten Jahren entwickeln wird.

2.6 Videokonferenzen als Reisealternative

Die Pandemie löste in den Hochschulen Anfang 2020 einen wahren Digitalisierungsschub aus (Hochschule Fulda, JLU Gießen). Veranstaltungen wurden gezwungenermaßen als Videokonferenz (VK) durchgeführt, was zum einen die Entwicklung der Tools beschleunigte und zum anderen seitens der Forschenden eine Auseinandersetzung mit virtuellen Reisealternativen erzwang. Nach nun fast drei Jahren der Pandemie ist der Umgang mit diesen Tools Routine und im Hochschulalltag etabliert. Welche Erfahrungen gab es also mit Videokonferenzen? Welche Reisen konnten sie effektiv ersetzen? Und welche Anlässe erfordern nach wie vor Präsenz?

2.6.1 Erfahrungen mit Videokonferenzen

Interviewpartner:innen berichteten überwiegend von positiven Erfahrungen mit VK. So ergeben sich im Vergleich zur Dienstreise Vorteile, darunter reduzierte Kosten (sowohl für Reisende als auch Veranstalter), höhere Spontaneität und Flexibilität aufgrund entfallender An- und Abreise, höhere Effizienz und Effektivität durch zeitliche Begrenzung, sowie stark reduzierte THG-Emissionen. Aus der Perspektive einer Nachwuchswissenschaftlerin der JLU haben VK zudem die Zugänglichkeit zu bestimmten Forschungsfeldern oder auch Personengruppen erleichtert. VK haben demnach für verschiedene Statusgruppen unterschiedliche Bedeutungen bzw. Vor- und Nachteile. Generell haben VK das Potenzial, soziale Ungleichheiten bei Dienstreisen auszugleichen (siehe auch Gerhards et al., 2022; Zeferina & Hoolohan, 2022), sei es in Bezug auf zur Verfügung stehende finanzielle Mittel oder im Sinne der Familienfreundlichkeit. Insgesamt haben sich in den letzten Jahren VK für den routinierten Austausch, d.h. Absprachen und operative Treffen etabliert. Sie eignen sich für regelmäßige, kurze Treffen (ein- bis mehrstündig, max. 3h), für sich bereits kennende Gruppen („etablierte Runden“) und Veranstaltungen mit wenigen Personen (z. B. 8-10); für die Betrachtung von Routineprozessen und bei Vorträgen auch für den reinen „Konsum“ (Konferenzen, Lehre, Ergebnispräsentation etc.).

2.6.2 Welche Anlässe erfordern Präsenz?

Als Vorteil von Präsenztreffen gegenüber VK wurden übereinstimmend von den Interviewpartner:innen der persönliche Austausch benannt. Der wissenschaftliche Austausch auf Konferenzen und Tagungen erfordere Präsenz, da Networking an erster Stelle stehe und Vorträge zweitrangig seien. Hierbei kann unterschieden werden zwischen aktiver Teilnahme (eigener Beitrag, Networking als primäres Ziel; erfordert Präsenz) und passiver Teilnahme (reiner „Konsum“ von Vorträgen; als VK möglich). Mit dem Networking-Aspekt ist die Projektkonzeption und -akquise (strategische Gespräche) verbunden. Die Notwendigkeit einer Dienstreise (im Vergleich zur VK) hängt zudem stark vom Fachbereich und Tätigkeitsfeld ab, sodass z. B. Feldforschung (hier auch Materialtransport), Industriekooperationen, Besichtigungen, Unterrichtsbesuche etc. nicht effektiv ersetzt werden können. In großen Forschungsprojekten (d. h. langfristige Kooperationen) hat sich zudem

gezeigt, dass große, ganz- oder mehrtägige Veranstaltungen, die Betreuung von Nachwuchswissenschaftler:innen, Methodik- und Ergebnisdiskussion sowie Problemlösung Präsenz erfordern. Aufgrund der „Unpersönlichkeit“ von VK seien sie zudem ungeeignet für vertrauliche Gespräche, kritische Verhandlungen, Vorstellungsgespräche, und laut einigen Professor:innen auch für die Lehre. Zudem gäbe es teilweise noch technische Schwierigkeiten sowie Datenschutz- und Sicherheitsprobleme. Zudem sei hinsichtlich der kommerziellen Verwertung von Forschungsprodukten eine Lösung essentiell.

Zusammenfassend erfordern strategische Anlässe wie erstes Kennenlernen oder der Aufbau von Kooperationen etc. ein Treffen in Präsenz, operative Anlässe wie Statusbesprechungen etc. hingegen sind als VK möglich. Darüber hinaus bestimmt die Veranstaltungsdauer das Format. Insgesamt wird mehr abgewogen, ob eine Präsenzteilnahme notwendig ist, sodass sich das Reiseverhalten bei vielen reduziert hat. Im Vorfeld der Reise wird nun eher das Verhältnis zwischen Reisezeit und Veranstaltungsdauer und der Mehrwert eines persönlichen Erscheinens abgewogen. Unsere Gespräche zeigten, dass sich das Zusammenspiel beider Formate etabliert hat und die jeweiligen Potenziale ausgelotet wurden – „man sollte das Beste aus beidem kombinieren“ (THM Gießen).

Überwiegend negative Erfahrungen wurden mit Hybrid-Veranstaltungen gemacht, hauptsächlich aufgrund einer komplizierten technischen Umsetzung und der gefühlten Ausgrenzung und Benachteiligung virtueller Teilnehmer:innen, insbesondere im Networking oder (bei internationalen Konferenzen) durch Zeitverschiebungen. Vereinzelt wurden bereits professionell organisierte und gut funktionierende Hybrid-Veranstaltungen besucht, für Veranstaltende ist es jedoch das komplizierteste, aufwendigste Format im Vergleich zu reinen Präsenztreffen oder VK. Bei vorhandener Technik, Organisation und Erfahrung könnten Hybrid-Veranstaltungen dennoch in Zukunft eine Option darstellen. Die freie Formatwahl sei insgesamt ein großer Vorteil.

2.7 Stellschrauben zur CO₂-Minimierung

Bevor in Kapitel 4 konkrete Maßnahmen zur Reduzierung von CO₂-Emissionen bei Dienstreisen vorgestellt werden, soll im Rahmen der Untersuchungsergebnisse zuvor die übergreifende „Handlungsphilosophie“ diskutiert werden, sowie mögliche Zielkonflikte, die sich durch Klimaschutz im Zusammenhang mit Internationalisierungszielen der Hochschulen und damit auch der Freiheit von Forschung und Lehre ergeben.

2.7.1 Handlungsphilosophie

Die Meinungen darüber, ob klare Vorgaben der Hochschule oder eine Sensibilisierung der Reisenden der effektivere Ansatz für eine Reduzierung von CO₂-Emissionen wäre, gehen bei den Hochschulleitungen auseinander. Hinsichtlich Vorgaben müsse zunächst beantwortet werden, welche konkreten Vorgaben eine Hochschule im Rahmen existierender Richtlinien, hier insbesondere das Hessische Reisekostengesetz, wirklich machen kann. So wurde in den Gesprächen auch diskutiert, ob zusätzliche Vorgaben seitens der Hochschulen oder des Landes Hessen erforderlich sind. Vorgaben des Landes würden den Hochschulen Verantwortung abnehmen und zur Konfliktvermeidung in der Kommunikation gegenüber Hochschulangehörigen beitragen; eine Entscheidungshoheit der Hochschulen würde hingegen deren Autonomie wahren. Einige Hochschullei-

tungen wünschten sich, dass durch einen Aufruf zum Klimaschutz und das Schaffen eines gemeinsamen Verständnisses von verantwortungsvollem Reisen eine „Bevormundung“ vermieden werden kann („Überregulierung führt zu Hemmung“; THM Gießen). Demgegenüber steht die Einschätzung, dass das Reiseverhalten sich bei reinem Appell nicht verändern würde („nur über Sensibilisierung wird das 1,5° C Ziel nicht erreicht“; TU Darmstadt). Und je markanter die Leitplanken, desto mehr könne erreicht werden. Die Verantwortlichen aus den Bereichen Klima- und Umweltschutz bzw. Nachhaltigkeit favorisierten zentrale Vorgaben wie eine klare Anpassung des Hessischen Reisekostengesetzes.

Prof. Bruns, Hochschule RheinMain:

Sensibilisierung bewirkt zunächst nur, dass die Menschen nachdenken. Für die eigentliche Entscheidung muss mehr passieren.

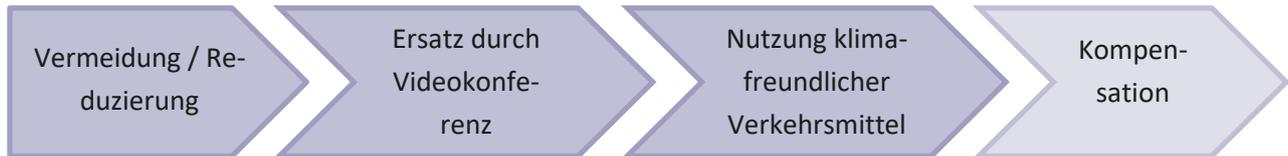
Insgesamt sind nach Einschätzung von HIS-HE sowohl konkrete Vorgaben als auch Sensibilisierung notwendig; kurzfristig umsetzbar und schnell wirksam sind Vorgaben, während durch Sensibilisierung langfristige Verhaltensänderungen herbeigeführt werden können. Essentiell ist bei beidem, dass attraktive Angebote und Reisealternativen (z. B. elektrische Fuhrpark-PKW) parallel zur Einführung von Vorgaben bzw. zur Sensibilisierung zur Verfügung stehen. Darüber hinaus muss der Klimaschutz aktiv kommuniziert werden – dazu gehört, die Notwendigkeit einer Reise in Frage zu stellen, Reisealternativen zu überdenken, Reisen wenn möglich zusammenzulegen und ein angemessenes Verkehrsmittel zu wählen. Zwingend notwendig ist bei jeglichen Maßnahmen der Rückhalt der Hochschulleitung, die darüber hinaus eine Vorbildfunktion auch in der eigenen Verkehrsmittelwahl einnimmt.

2.7.2 Zielkonflikte

Mit Förderung des Klimaschutzes entsteht insbesondere bei Vermeidung der Reise oder zum Teil auch bei Ersatz durch Videokonferenz ein Konflikt mit den Internationalisierungszielen der Hochschulen. Die allgemeine Meinung sowohl der Hochschulleitungen als auch der befragten Forschenden ist, dass Internationalisierung nicht zugunsten des Klimaschutzes geopfert werden darf. Vor allem für den wissenschaftlichen Nachwuchs (PhDs, PostDocs) seien Auslandsreisen extrem wertvoll („diese Gruppe darf nicht ausgebremst werden“; JLU Gießen). Aus Sicht einer Nachwuchs-Professorin der JLU Gießen sei für die eigene Karriere der Klimaschutz gegenüber dem Aufbau eines internationalen Netzwerkes leider zweitrangig. Sonst könne man nicht mit der Forschung mithalten. Wie Gespräche mit Forschenden ergaben und wie bereits in 2.6.2 erläutert, erfordert der wissenschaftliche Austausch Präsenztreffen; ein Verbot dessen wäre kontraproduktiv, zumal Partnerinstitutionen erwarten, dass man sich am internationalen Austausch beteilige. Insgesamt überwiegt die Aussage, dass Internationalisierung sich nicht online generieren lässt, in anderen Worten: Der Zielkonflikt kann nicht durch Videokonferenzen aufgelöst werden, wobei der Grad der Internationalisierung nicht ausschließlich an Dienstreisen gebunden ist und durchaus virtuelle Möglichkeiten existieren (TU Darmstadt). Abzuleiten ist das Fazit, dass Dienstreisen nicht zu 100% in den digitalen Raum verlagert werden können – d. h. einige Emissionen sind unvermeidbar. In Abwesenheit einer Win-Win-Option gilt es, negative Konsequenzen so weit wie möglich zu reduzieren und situationsbezogen verantwortungsvolle Reiseentscheidungen zu fördern. Maßnahmen zur Optimierung des Dienstreiseverhaltens unter Klimaschutzaspekten werden im nächsten Kapitel vorgestellt.

2.7.3 Entscheidungskette

Die Handlungsmöglichkeiten hinsichtlich der Durchführung einer Dienstreise und alternativer Möglichkeiten lassen sich in einer „Entscheidungskette“ in mehreren Schritten darstellen:



Diesen Ansatz verfolgt in der Kommunikation an die Hochschulangehörigen z. B. auch die ETH Zürich (o. D.) in ihrem *Flight Decision Tree* oder die RWTH Aachen (2022). An erster Stelle steht die Frage, ob eine Teilnahme für die wissenschaftliche Arbeit wirklich notwendig ist oder vermieden werden kann (Reduzierung von Reisen). Wenn eine Teilnahme als notwendig erachtet wird, stellt sich die Frage, ob eine Reise erforderlich ist oder die Teilnahme auch virtuell möglich ist (Ersatz durch Videokonferenz). Wenn die Reise erforderlich ist, geht es um die Wahl eines klimafreundlichen Verkehrsmittels. Dabei kann zudem geprüft werden, ob Reisen zusammengelegt werden können. An letzter Stelle steht die Frage der Kompensation von nicht vermeidbaren Reisen.

3 Handlungsvorschläge und Good Practice

Die Ergebnisse der Untersuchung zeigen den aktuellen Stand zur Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen im Dienstreisemanagement an hessischen Hochschulen. Bestehende Potenziale sowie Hindernisse wurden identifiziert. Darüber hinaus sollen im Folgenden konkrete Maßnahmen präsentiert werden, die nach Auseinandersetzung mit der übergeordneten Handlungsstrategie (Vorgaben vs. Sensibilisierung) und unter Berücksichtigung möglicher Zielkonflikte (Internationalisierung) Hochschulen sowie weitere Landeseinrichtungen dabei unterstützen sollen, Dienstreisen so klimaschonend wie möglich zu gestalten. Dabei ist voranzustellen, dass jede Einrichtung unter verschiedenen Ausgangsbedingungen agiert, sodass die Anwendbarkeit von Maßnahmen jeweils im Einzelfall zu prüfen ist. Die vorgestellten Maßnahmen zur Reduzierung von CO₂-Emissionen basieren zum einen auf Good Practice Beispielen an Hochschulen im deutschsprachigen Raum und sind zum anderen als Handlungsvorschläge auf Grundlage der Gespräche mit den Hochschulen zu verstehen. Das heißt, die Maßnahmen sind noch nicht alle in der Umsetzung erprobt oder mit Beispielen zu belegen.

Die Maßnahmen sind nach den Kategorien Push- und Pull-Maßnahmen sowie Eigenverantwortung sortiert. Good Practice Beispiele sind im nachfolgenden Abschnitt farblich hervorgehoben.

3.1 PUSH-Maßnahmen

Bei PUSH-Maßnahmen handelt es sich um Vorgaben mit einschränkendem Charakter. Die Maßnahmen sollen zu einem alternativen, klimafreundlichen Verhalten bewegen.

3.1.1 Klare Regelungen und strengere Prüfung der Reisenotwendigkeit

Klare Regelungen

Unter klaren Regelungen sind verständliche und gültige Vorgaben zur Durchführung von dienstlichen Reisen für alle Hochschulangehörigen zu verstehen. Die Hochschule formuliert im ersten Schritt klare Regelungen und kommuniziert diese im zweiten Schritt eindeutig an alle Hochschulangehörigen. Hierbei ist zu beachten, dass die Regelungen auf allgemeine Akzeptanz stoßen. Das heißt, die reisenden Hochschulangehörigen werden bei der Erstellung der Regelungen involviert (partizipativer Prozess). Die Regelungen sind klar und eindeutig formuliert. Bei der Umsetzung steht den Reisenden bei Bedarf Unterstützung zur Verfügung. Bei Zielkonflikten sind auch Alternativen möglich.

Für bestehende Dienstreiseregulungen gilt es, sie an veränderte Ausgangsbedingungen anzupassen. Die Leuphana Universität Lüneburg führte zuletzt neue Regeln ein, die vorsehen, dass Dienstreisen künftig, wann immer möglich, durch digitale Formate ersetzt werden. Bei absoluter Reisenotwendigkeit sollen vorzugsweise öffentliche Verkehrsmittel genutzt werden. Die unvermeidbaren Reisen, die Emissionen verursachen, werden über einen internen Klimaschutzfonds kompensiert (Leuphana Universität Lüneburg, 2022).

An einer anderen Stelle liegt die Verantwortung, wenn die hessische Landesverwaltung klare Regelungen hinsichtlich Klimaschutz bei Dienstreisen formuliert (siehe auch 2.2.1 bzw. 2.7.1). Unabhängig von der regelgebenden Institution helfen klare Regelungen der Reisestelle bei der Bearbeitung und vermeiden Diskussionen mit Reisenden.

Strengere Prüfung der Reisenotwendigkeit

Zu klaren Regelungen gehört auch die strengere Prüfung der Reisenotwendigkeit durch die vorgesetzte Stelle der Reisenden. Klare Regelungen für Dienstreisen unter Berücksichtigung von Klimaschutzaspekten geben den Rahmen vor, unter dem der Antrag einer Reise zu prüfen ist. Die vorgesetzte Stelle nimmt ihre Verantwortung für Klimaschutz wahr.

Keine Erstattung von Privat-PKW-Nutzung

Als Alternative zu Dienstfahrzeugen nutzen Hochschulangehörige aus unterschiedlichen Gründen ihren Privat-PKW für eine dienstliche Fahrt. Seitens der Hochschulen ist das aus Gründen des Versicherungsschutzes, der Emissionserfassung und des Klimaschutzes nicht gewünscht. Eine Möglichkeit dem entgegenzuwirken wäre, die mit dem Privat-PKW dienstlich gefahrenen Kilometer nicht zu erstatten. Diese Maßnahme soll zur Reduzierung von PKW-Kilometern mit Verbrennerfahrzeugen und zur alternativen Nutzung eines öffentlichen Verkehrsmittels oder eines emissionsarmen Fahrzeugs aus dem Fuhrpark bewegen. Zudem würden die gefahrenen Kilometer dann zuverlässiger erfasst.

An der TU Darmstadt werden seit drei Jahren im Dezernat V keine mit privatem PKW gefahrenen Kilometer abgerechnet.

Die folgenden Punkte können weitere Bestandteile der Regelungen sein.

3.1.2 Beschränkung innerdeutscher Flüge

Für die Nutzung des Flugzeugs werden für Inlands- und Kurzstreckenflüge einschränkende Kriterien festgelegt, weil Ziele innerhalb von Deutschland oder in benachbarten Ländern auch klimaschonender mit der Bahn erreicht werden können. Wenn der Flughafen nicht in unmittelbarer Nähe vom Start- und Zielort liegt, kann zudem der zeitliche Vorteil eines Fluges aufgrund des Reiseaufwands zum und vom Flughafen vernachlässigt werden.

Die Regelungen können beispielsweise festlegen, dass ein Flugzeug nur noch ab einer bestimmten Entfernung oder ab einer festgelegten Bahnfahrzeit genutzt werden darf. Hochschulen, die dies bereits umsetzen, haben sich beispielsweise für Grenzen von 1.000 km oder 6 bzw. 10 Stunden entschieden. Eine Abweichung von dieser Regelung wird nur mit triftigem Grund genehmigt.

Umsetzungsbeispiele finden sich an der HNE Eberswalde (2019) mit einem Flugverbot bis zu einer Entfernung von 1.000 km oder einer Reisezeit von bis zu 10 Stunden, der HTW Berlin (2019) mit einem Flugverbot bei einer Reisezeit von bis zu 6 Stunden oder der KU Eichstätt-Ingolstadt (2021), die sämtliche Flugreisen innerhalb Deutschlands nicht mehr genehmigt. Auch die Universität Konstanz (2021) verabschiedete zuletzt eine Air Travel Policy. Zudem sind an den von HIS-HE befragten Hochschulen Regelungen zu Kurzstreckenflügen in Planung (Hochschule Fulda, JLU Gießen und Universität Kassel).

3.1.3 Gute Datengrundlage zur Argumentation

Eine gute Datengrundlage beinhaltet die zentrale Erfassung aller Dienstreisen und Dienstfahrten mit den erforderlichen Eckdaten wie Entfernung und Verkehrsmittel zur Ermittlung der Treibhausgasemissionen. Zur Argumentation gegenüber Entscheidungsträgern (z. B. Hochschulleitung, Gesetzgebern) oder Betroffenen (z. B. Reisende) hilft eine gute Datenlage zur Untermauerung von Bedarfen. So können beispielsweise pauschale („kleinredende“) Aussagen zu CO₂-Emissionen von Dienstreisen oder der Nutzung bestimmter Verkehrsmittel widerlegt werden. Eine gute Datenbasis stellt den ersten Schritt für ein systematisches Vorgehen dar.

Klima-Budget (CO₂-Budget)

Im Zusammenhang mit der Datengrundlage ist das Klima- bzw. CO₂-Budget zu nennen. Das bedeutet, dass die Hochschulangehörigen zu Beginn des Jahres ein CO₂-Budget erhalten, dass sie frei für ihre wissenschaftlichen Aktivitäten verwenden können. Der Sinn dieser Maßnahme liegt sowohl übergeordnet in der Bewusstseinsbildung für Klimaschutz als auch konkret in der Einschränkung und Reduzierung von CO₂-Emissionen. Die Hochschulangehörigen entscheiden selbst, welche Aktivitäten wichtig sind und auf welche sie verzichten können.

Die Datengrundlage stellt damit zum einen eine Basis zur Festlegung eines sinnvollen CO₂-Budgets dar, zum anderen steht sie in direktem Zusammenhang mit der Erfassung der Dienstreisen, um die jeweiligen CO₂-Stände zu monitoren.

3.1.4 Kompensation nicht-vermeidbarer Emissionen

Unter einer CO₂-Kompensation wird allgemein der Ausgleich von CO₂-Emissionen verstanden, die beispielsweise bei einer Flugreise entstanden sind. Am Markt existierende Anbieter investieren dieses Geld in Klimaschutzprojekte und entlasten damit das Klima.

Wie in 2.3.3 erläutert, werden die an den öffentlichen Hochschulen aus Dienstreisen entstandenen CO₂-Emissionen zentral durch das Land Hessen kompensiert. Der Vollständigkeit halber, insbesondere bei Anwendung dieses Projektberichtes in Form eines Handlungsleitfadens über den Raum Hessen hinaus, soll diese Maßnahme dennoch kurz erläutert werden.

Die rechtliche Grundlage für den Kauf von Kompensationszertifikaten ist aktuell intransparent und unterscheidet sich von Bundesland zu Bundesland. Grundsätzlich dürfen Hochschulen Kompensationszertifikate kaufen, um ihre Emissionen (zumindest bilanziell) zu reduzieren. Gesetzlich geregelt ist dies allerdings bisher nur in Baden-Württemberg, Bremen, Hamburg und Hessen. Fehlende Regelungen in den restlichen Bundesländern verhindern praktisch die Möglichkeit der CO₂-Kompensation – z. B. indem die Landesreisekostengesetze bisher keine Möglichkeit vorsehen, den Dienstreisenden die Kosten für Kompensationszahlungen zu erstatten. Zudem stellt sich die Frage, ob Kompensationsausgaben mit dem Haushaltsrecht der Länder vereinbar sind, wenn dieses eben keine Möglichkeit dafür vorsieht. Dadurch sind an einigen Hochschulen eine hochschulinterne Befassung mit der Thematik und die Initiierung von emissionsausgleichenden Vorhaben im eigenen Einflussbereich, sogenannte Insetting-Projekte, zu beobachten.

In dem Rahmen haben zum Beispiel die Universität Lüneburg verpflichtende und die Universität Osnabrück freiwillige Einzahlungen in Klimaschutzfonds eingeführt, von denen hochschuleigene Klimaschutzmaßnahmen finanziert werden.

3.2 PULL-Maßnahmen

PULL-Maßnahmen sind Angebote, Anreize oder unterstützende Maßnahmen, die die Nutzung von klimaschonenden Verkehrsmitteln fördern und damit die CO₂-Emissionen von Dienstreisen reduzieren.

3.2.1 Vorbildfunktion der Hochschulleitung

An erster Stelle ist die Vorbildfunktion der Hochschulleitung zu erwähnen. Auch weitere Angehörige der Hochschule, die in der Öffentlichkeit stehen oder innerhalb der Hochschule einen hohen Bekanntheitsgrad besitzen, eignen sich als Vorbild oder Multiplikator:innen. Ein vorbildliches, klimafreundliches Verhalten dieser Personen kann Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl anderer Hochschulangehörigen haben. Beispielsweise können innerstädtische Termine auch von der Hochschulleitung mit einem Fahrrad oder Pedelec wahrgenommen werden. Dies wurde konkret von der Universität Kassel berichtet.

3.2.2 Car-Sharing

Beim Car-Sharing besitzt man das Auto nicht selber, sondern teilt es sich mit Anderen. Halter:in des Autos ist in der Regel der Car-Sharing-Anbieter. Kund:innen schließen mit dem Anbieter einen Rahmenvertrag ab und können dann alle Fahrzeuge des Anbieters selbstständig buchen.

Ein Car-Sharing Angebot kann den Fuhrpark der Hochschule sinnvoll ergänzen: Der Fuhrpark hält lediglich gut ausgelastete „Standard“-Fahrzeuge vor. Bedarfsspitzen und die Anforderung an spezielle Fahrzeuge werden über das Car-Sharing abgedeckt.

Umgesetzt wurde dies zum Beispiel an der Europa-Universität und der Hochschule Flensburg, die in den Dienstreiseanträgen festgeschrieben haben, dass die Nutzung von Car-Sharing dem Privat-PKW vorzuziehen ist, wobei öffentliche Verkehrsmittel nach wie vor an erster Stelle stehen (netzwerk n & VCD Verkehrsclub Deutschland e.V., 2022; S. 110-113). Auch an der Hochschule Fulda wird aktuell die Möglichkeit geprüft, den eigenen Fuhrpark durch Car-Sharing-Angebote zu ergänzen.

3.2.3 Förderung klimafreundlicher Verkehrsmittel

Zu den klimafreundlichen Verkehrsmitteln zählen beispielsweise die Bahn, der öffentliche Nahverkehr, das Fahrrad und die Elektromobilität in Form von Pedelecs oder Elektroautos. Die Übernahme der Kosten oder Beteiligung an den Kosten sowie die Bereitstellung und niedrigschwellige Handhabung dieser Verkehrsmittel fördert deren Nutzung.

In Hessen sind durch die Landesverwaltung bereits umgesetzt die freie Fahrt im ÖPNV über das Landesticket, die Förderung von dienstlich genutzten Pedelecs und klima- und umweltfreundlichen Fahrzeugen wie Elektroautos sowie die Ausstattung der Hochschulen mit Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge.

Das Landesticket müsste laut aktueller Gesetzeslage von Hochschulangehörigen sogar verpflichtend für Dienstreisen innerhalb Hessens genutzt werden. Das hessische Reisekostengesetz (HRKG; Land Hessen, 2021) besagt: „Fahrt- und Flugkosten werden nicht erstattet, wenn eine Möglichkeit zur unentgeltlichen Beförderung besteht.“ (§ 5 Abs. 2). In der Praxis wird die Nutzung des Landestickets von den Hochschulen empfohlen, ist aber in einigen Fällen nicht realistisch; beispielsweise, wenn Fernverkehrszüge (außerhalb der hessischen Landesgrenze) erreicht oder Materialien transportiert werden müssen. Die Universität Frankfurt (2019; siehe „Freifahrtberechtigung“) weist auf diese Thematik in einem Merkblatt hin.

Ein interessantes Tool zum Vergleich von Verkehrsmitteln bei Angabe des Reiseziels ist routeRANK (o. D.), welches neben Entscheidungskriterien wie den Reisekosten und der Reisedauer auch die mit der Reise verbundenen CO₂-Emissionen berechnet. Zur Planung von Dienstreisen bietet beispielsweise die ETH Zürich ihren Angestellten Zugang zu diesem Tool.

Informationen zu häufig genutzten Strecken

Eine weitere Unterstützung bei der Wahl des Verkehrsmittels unter Klimaschutzaspekten bietet die Information zu häufig genutzten Strecken. Die Entscheidung für die Bahn anstelle des Flugzeugs kann über eine Aufstellung von häufig genutzten Zug- und Flugverbindungen bzw. mit einer Grafik inkl. Gegenüberstellung der CO₂-Emissionen und Reisedauer veranschaulicht und zugunsten der Bahn und damit dem Klimaschutz beeinflusst werden.

Beispiele existieren hier von der RWTH Aachen (2022) und der ETH Zürich (o. D.).

Förderung der Bahnnutzung

Die Nutzung der Bahn kann durch die Erstattung von BahnCards und durch klare Kommunikation der Reise- und Arbeitszeitregelungen (siehe 2.4.3) gefördert werden. Die Bahnfahrt bietet einen besseren Arbeitskomfort und eine effizientere Zeitnutzung durch die Möglichkeit, während der Fahrt zu arbeiten (gegenüber Flugzeug inkl. Wartezeiten und Auto). Das HRKG ermöglicht zudem Zugfahrten ab einer Reisezeit von zwei Stunden in der ersten Klasse (Land Hessen, 2021), was zusätzlich zur Nutzung der Bahn für Dienstreisen motivieren könnte, wenn diese Regelung entsprechend von den Hochschulen kommuniziert wird.

Elektrifizierung des Fuhrparks

Unter der Elektrifizierung des Fuhrparks wird die Umstellung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor auf Fahrzeuge mit Elektroantrieb verstanden. In der Praxis werden die Fahrzeuge sukzessive ausgetauscht, also beispielsweise beim Auslaufen von Leasingverträgen oder am Ende einer wirtschaftlichen Nutzungsdauer von eigenen Fahrzeugen. Der Fuhrpark der Landesverwaltung soll bis 2030 auf klima- und umweltfreundliche Fahrzeuge umgestellt sein. Das schließt den Fuhrpark der Hochschulen ein (siehe 2.4.3).

Der Ausleihprozess von Fahrzeugen aus dem Fuhrpark sollte schnell und einfach ohne bürokratische Hürden durchzuführen sein.

Angebot von (Lasten-)Pedelecs für Dienstfahrten

Die Hochschule stellt analog zum KFZ-Fuhrpark für kürzere Dienstfahrten wie beispielsweise innerorts Pedelecs bzw. Lastenpedelecs zur Verfügung. Die Anschaffung von Pedelecs wurde seit 2014 bis einschließlich 2022 im Rahmen der CO₂-neutralen Landesverwaltung gefördert. Pedelecs sind Fahrräder mit elektrischer Tretunterstützung bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h.

Auch hier sollte der Ausleihprozess niedrighschwellig zu bewerkstelligen sein.

3.2.4 Räume für Videokonferenzen

Die Hochschule richtet Räume ein, die aufgrund ihrer Ausstattung insbesondere für Videokonferenzen genutzt werden können. Für die Teilnahme einer Gruppe von Personen an einer Videokonferenz erfordert die technische Ausstattung zusätzlich zur üblichen Veranstaltungsausstattung wie Beamer und Leinwand mindestens eine in den Raum gerichtete Kamera sowie Raummikrofon und -lautsprecher. Für teilnehmende Einzelpersonen, die normalerweise in Mehrpersonenbüros arbeiten, bieten sich kleinere, abgeschottete Räume für die Teilnahme an Videokonferenzen an.

Zusätzlich zur technischen Ausstattung empfehlen Gerhards et al. (2022) für die Durchführung von virtuellen Kommunikationsformaten ein konzeptionelles Know-how, weil ggf. bewährte analoge Veranstaltungsformate neu gedacht werden müssen, um virtuell gut zu funktionieren. Beispielsweise die aktive Einbeziehung der Teilnehmenden oder interaktive Gruppenarbeiten müssen auf das virtuelle Format angepasst werden.

3.2.5 Kommunikation

Die Kommunikation beinhaltet verschiedene Aspekte der Information und der Unterstützung von Hochschulangehörigen sowie auch das Aufbrechen von Gewohnheiten.

Information

Die Information der Hochschulangehörigen beispielsweise zu Verbräuchen (CO₂-Bilanz) kann das Bewusstsein für die Emissionen und den Klimaschutz schaffen bzw. erhöhen. Die Kenntnis über die Emissionen und damit das Wissen über die Auswirkungen des bisherigen Handelns bildet die Grundlage für ein alternatives Handeln.

Als Kommunikationsmedium eignen sich sowohl Newsletter, die Homepage, das Intranet aber auch Monitore oder Plakate sowie Audiobeiträge in der Hochschule, um die Aufmerksamkeit auf klimaschützendes Verhalten zu lenken. Eine grafische Darstellung kann beispielsweise die Dienstreiseemissionen verschiedener Statusgruppen, Fachbereiche oder Reisezwecke gegenüberstellen. Akustische Beiträge können beispielsweise beim Passieren eines Durchgangs kurze Statements zu klimafreundlicher Mobilität wiedergeben.

Beispiele für Print-Formate wie Info-Flyer, die sich dem Thema Klimaschutz bei Dienstreisen widmen, finden sich zum Beispiel an der Universität Osnabrück (o. D.) und der Universität Hildesheim (o. D.).

Unterstützung

Allein die Information über Sachverhalte reicht oft nicht aus, um alternativ zu handeln. Dann ist eine aktive Unterstützung der Betroffenen erforderlich. Ein Angebot der Hochschule kann in diesem Fall die Befähigung der Hochschulangehörigen zu alternativem Verhalten wie alternativer Verkehrsmittelnutzung sein.

Das kann beispielsweise die direkte Unterstützung bei der Nutzung der Webseite der Deutschen Bahn zum Finden guter Bahnverbindungen sowie dem Buchen von Tickets sein. Auch für die Nutzung des Landestickets kann Hochschulangehörigen eine Unterstützung beim Finden guter Verbindungen im öffentlichen Personenverkehr in Hessen helfen. Neben einer Hilfestellung beim Ausleihprozess von Fuhrparkfahrzeugen kann ein weiteres Angebot Testfahrten mit Elektroautos oder Pedelecs umfassen, um potentielle Nutzer:innen niedrigschwellig an klimafreundlichere Verkehrsmittel heranzuführen.

Prof. Bruns, Hochschule RheinMain:

Mobilitätsmanagement bedeutet, die Leute in die Position zu versetzen, dass sie selber die Auswirkungen ihres Verhaltens abschätzen können, dies im Gegensatz zur Ausübung von Druck.

Aufbrechen von Gewohnheiten

In vielen Gesprächen kam durchaus ein hohes Bewusstsein für Klimaschutz zum Ausdruck. Der Weg zur Umsetzung dieses Wissens bzw. der Einstellung in das eigene Handeln ist jedoch noch weit. Die wahrscheinlich wichtigste Komponente auf diesem Weg ist das Aufbrechen von Gewohnheiten. Das heißt, dass persönliche Barrieren abgebaut werden und das Verhalten dauerhaft geändert wird. Persönliche Barrieren können Widerstände, Vorurteile, Ängste oder Gewohnheiten sein. Eine Person, die gewohnt ist, in ihr eigenes Auto vor der Tür zu steigen, nutzt gegebenenfalls nicht ohne Weiteres den ÖPNV oder ein unbekanntes Fahrzeug aus dem Fuhrpark. Genauso können Kurzstreckenflüge eine Gewohnheit sein und der Umstieg auf die Bahn eine gedankliche Barriere darstellen.

Mit der Pandemie wurden „unfreiwillig“ neue Routinen als Ersatz für Dienstreisen gefunden und geprüft. Hier wurde von jedem Hochschulangehörigen reflektiert, was funktioniert und was nicht funktioniert. Diese Erfahrungen hinsichtlich der Reduzierung von Treibhausgasemissionen sollten genutzt und festgehalten werden und auf deren Grundlage neue Regelungen aufgestellt werden. Die positiven Effekte aus der Pandemie können somit konserviert werden.

Prof. Blees, Hochschule RheinMain:

Die Hindernisse sind unsere Gewohnheiten.

Persönliche Hindernisse und hochschulspezifische Herausforderungen können erfasst und analysiert werden, um zu wissen, an welchen Punkten angesetzt werden sollte.

Austauschplattform

Eine Idee zur Verhaltensänderung oder ganz allgemein zu Erfahrungen und Herausforderungen hinsichtlich klimafreundlichem Reisen sowie auch zur gemeinsamen Formulierung von Bedarfen an die Hochschulleitung oder Landesverwaltung kann eine Austauschplattform sein. Hier kommen verschiedene digitale Formate in Frage sowie ein hochschulinterner, ein hessenweiter oder deutschlandweiter Kreis.

3.2.6 Technische Maßnahmen

Digitalisierung des Dienstreiseprozesses

Mit einer vollständigen Digitalisierung können nicht nur die Anträge effizienter bearbeitet und die Auswertung des Reiseverhaltens einfacher gestaltet werden, sondern auch der Papierverbrauch deutlich verringert werden.

Zudem können über die Integration eines CO₂-Rechners beim Dienstreiseantrag weitere Informationen wie die CO₂-Emissionen verschiedener Verkehrsmittel im Vergleich bereitgestellt werden. Die Nutzung klimaschonender Verkehrsmittel kann beispielsweise auch durch Infofelder zur Klimafreundlichkeit oder eine Limitierung der auszuwählenden Verkehrsmittel nach Entfernung gesteuert werden. Durch diese zentrale Steuerung könnte ein Teil der Entscheidungskompetenz der Antragsprüfenden an die Hochschulleitung bzw. Verwaltung zugunsten des Klimaschutzes übertragen werden. Mit der Digitalisierung des Dienstreiseprozesses ergeben sich mehr Möglichkeiten für die Sensibilisierung der Reisenden zu Klimaschutzthemen.

Fuhrparkmanagement

Fuhrparkmanagement meint die digitale Unterstützung der Verwaltung und Organisation des Fuhrparks. Bei einem Fuhrparkmanagement wählt das System beim Reiseantrag bzw. Antrag auf Dienstfahrzeug anhand der Eingaben von Ziel, Zeitpunkt und weiteren Eckdaten das klimafreundlichste Verkehrsmittel aus. Dies kann auch die Bahn anstelle eines Dienstwagens sein.

3.3 Eigenverantwortung

Hinsichtlich der Zuständigkeit für Klimaschutz lassen sich zwei Ebenen unterscheiden: Auf der einen Seite stehen Gesetze und weitere Regelungen vom Land oder der Hochschulleitung, auf der anderen Seite stehen die Reisenden mit ihrer Eigenverantwortung.

3.3.1 Selbstverpflichtung

Im Rahmen von Initiativen von Gruppierungen wie Scientists for Future verpflichten sich bereits Wissenschaftler:innen, keine Kurzstreckenflüge durchzuführen: „unter 1.000 mach ich´s nicht“ (Scientists for Future, o. D.). Diese Selbstverpflichtungsmaßnahme bezieht sich auf die Reduzierung von Kurzstreckenflügen, die allerdings einen relativ geringen Anteil an den gesamten Flugemissionen einnehmen.

Hinsichtlich der Langstreckenflüge wurde nachfolgende Aussage von Frau Dr. Susann Görlinger, Projektleiterin FlyingLess, im Rahmen Ihres Vortrags auf dem Netzwerktreffen der deutschen Universitäts- und Hochschulreisestellen im November 2022 zum NKI-Projekt „FlyingLess“ (ifeu, o. D.) und dem ETH Projekt „Stay grounded, keep connected“ (Stay Grounded Network, o. D.) getroffen:

Bei der Reduzierung von CO₂-Emissionen bei Flugreisen geht es, nicht nur im akademischen Bereich, nicht um die Kurzstreckenflüge. Die Langstreckenflüge müssen erheblich reduziert werden.

Videokonferenz

Im Kontext der Selbstverpflichtung bzw. Eigenverantwortung ist auch der Verzicht auf eine Reise und die alternative Teilnahme per Videokonferenz zu sehen. Bei der Anmeldung zu einer Veranstaltung bzw. Organisation eines Termins wird geprüft, ob die Teilnahme auch digital möglich ist. Bei der Entscheidungsfindung werden der Aufwand (zeitlich, finanziell, emissionstechnisch) und der Nutzen (wissenschaftlicher Mehrwert) gegenübergestellt. Vor- und Nachteile von Präsenz- und digitalen Formaten sind unter 2.6 näher erläutert.

3.3.2 Reiseorganisation

Suchen von näheren Zielen

In den Gesprächen mit Forschenden wurde berichtet, dass beispielsweise für Exkursionen mit Studierenden nähere, also regionale Ziele gesucht werden, um weite Reisen und damit Reiseemissionen zu vermeiden und das fachliche Exkursionsziel dennoch zu erreichen. Vielleicht bietet das auch Potenzial hinsichtlich regionaler Projektpartner oder Veranstaltungen.

Bündelung von Reisen

Durch das Zusammenlegen von internationalen Reisen können Flugkilometer reduziert werden. Das können entweder ein einzelner und dafür längerer Besuch anstelle von kurzen häufigen Besuchen sein, das Zusammenlegen eines Konferenzbesuches mit einem Projekttermin oder eine Rundreise, bei der mehrere Ziele angesteuert werden.

Bildung von Fahrgemeinschaften

Wenn das Ziel mit klimafreundlichem Verkehrsmittel nicht zu erreichen ist, kann die Bildung von Fahrgemeinschaften die CO₂-Emissionen der Reise mindern.

Buchen von Direktflügen

Das Buchen von Direktflügen reduziert die besonders klimaschädlichen Starts und Landungen.

4 Zusammenfassung und Ausblick

Die Ergebnisse dieser Untersuchung lassen darauf schließen, dass – vor dem übergeordneten Ziel der CO₂-neutralen Landesverwaltung – die hessischen Hochschulen auf einem guten Weg sind, ihre Emissionen signifikant zu reduzieren. In den Nachhaltigkeits- und Klimaschutzkonzepten der Hochschulen, die bereits vorliegen oder aktuell erarbeitet werden, nimmt das Thema Mobilität stets einen hohen Stellenwert ein. Die Auswirkungen von Dienstreisen, insbesondere von Langstreckenflügen, auf das Klima sind allen Hochschulen bewusst, sowie der sich ergebende Zielkonflikt zwischen Klimaschutz und Internationalisierung.

Sollen im Dienstreiseverhalten langfristige Verhaltensänderungen herbeigeführt werden, sind klare Vorgaben zum Klimaschutz – seitens der Hochschulen, aber auch „zentral“ verankert im hessischen Reisekostengesetz – und attraktive Mobilitätsangebote bzw. -alternativen erforderlich. Die in diesem Projektbericht präsentierten Good Practice Beispiele sollen die hessischen Hochschulen und Dienststellen der hessischen Landesverwaltung dabei unterstützen, durch Dienstreisen verursachte Emissionen weiter zu reduzieren. Die Anwendbarkeit der Maßnahmen ist dabei hinsichtlich der sich teilweise stark unterscheidenden Ausgangssituationen individuell zu prüfen. Wichtig ist, dass die politischen Rahmenbedingungen die Klimaschutzmaßnahmen der Hochschulen und weiteren Landeseinrichtungen weiterhin begünstigen. Kompensationszahlungen, die aktuell durch das Land Hessen zentral abgewickelt werden, sollten immer die letzte Option sein.

Die Erfahrungen der Corona-Pandemie stellen eine Chance dar, das Dienstreiseverhalten der Hochschulangehörigen langfristig klimaschonender zu gestalten. Videokonferenzen haben sich in den letzten Jahren so weit entwickelt, dass sie mittlerweile für bestimmte Anlässe etabliert sind und Präsenzveranstaltungen zum Teil ersetzen können. Auch wenn aktuell ein durchaus nachvollziehbarer Nachholeffekt von Präsenztreffen spürbar ist, bieten Videokonferenzen langfristig die Möglichkeit, Dienstreisen in der Gesamtzahl zu reduzieren. Die nächsten Jahre werden zeigen, ob sich diese Prognose realisiert. Sicher ist, dass die Pandemie das Reiseverhalten nachhaltig verändert und einen reflektierten Umgang mit Dienstreisen bewirkt hat.

Prof. Bruns, Hochschule RheinMain:

Psychologisch gesehen sind wir in einer klassischen Umbruchsituation. Es bilden sich neue Routinen; Menschen reflektieren, was funktioniert und was nicht. Hier muss man angreifen und an Veränderungen festhalten.

Insgesamt stellen Dienstreisen eine bedeutende Stellschraube in der Reduzierung mobilitätsbedingter Emissionen dar. Einen mindestens genau so großen Stellenwert nimmt die Pendelmobilität ein, welche – im Vergleich zu Dienstreisen – deutlich schwerer zu erfassen und bilanzieren ist. Pendelmobilität umfasst die Wege der Hochschulangehörigen von und zur Hochschule. Die durch Pendelmobilität verursachten Emissionen werden nicht strukturiert erfasst und in der CO₂-Bilanz der hessischen Hochschulen nicht berücksichtigt, deren hoher Anteil ist jedoch unstrittig. Sowohl Dienstreisen als auch die Pendelmobilität sind in der Treibhausgasbilanzierung gemäß Greenhouse Gas Protocol „Scope 3“ zuzuordnen, dessen Messung für viele Hochschulen noch herausfordernd ist. Dabei haben Klimaschutzmaßnahmen in beiden Bereichen das Poten-

zial, sich auf den jeweils anderen auszuwirken. Eine schnelle ÖPNV-Anbindung und eine verbesserte Ladeinfrastruktur an Hochschulstandorten fördern gleichzeitig die Nutzung klimafreundlicher Verkehrsmittel für Dienstreisen. Verbesserte Möglichkeiten für Home Office, Mobiles Arbeiten oder Videokonferenzen reduzieren wiederum die Pendelmobilität. Letztendlich müssen beide Themen in einem klimaschonenden Mobilitätsmanagement gemeinsam gedacht und forciert werden.

Literaturverzeichnis

- CO₂-neutrale Landesverwaltung.** (o. D.-a). *Publikationen.* <https://co2.hessen-nachhaltig.de/publikationen.html>
- CO₂-neutrale Landesverwaltung.** (o. D.-b). *Mobilität.* <https://co2.hessen-nachhaltig.de/mobilitaet.html>
- Deutsche Forschungsgesellschaft (DFG).** (2022, 25. Februar). *CO₂-Kompensation DFG-Geförderte.* https://www.dfg.de/foerderung/grundlagen_rahmenbedingungen/co2_kompensation/
- Deutscher Akademischer Austauschdienst (DAAD).** (2021, 29. Januar). *DAAD-Impulspapier: Internationalen Austausch klimagerecht gestalten.* <https://www.daad.de/de/der-daad/kommunikation-publikationen/presse/pressemitteilungen/nachhaltige-mobilitaet/>
- ETH Zürich.** (o. D.). *Flugreisen-Projekt.* <https://ethz.ch/de/die-eth-zuerich/nachhaltigkeit/eth-sustainability/flugreisen.html>
- Gerhards, J., Eichhorn, A., Fischer, J., Frevert, U., & Marksches, C.** (2022). *Klimaschutz und akademische Dienstreisen: Empfehlungen für ein umweltschonendes Reiseverhalten.* Denkanstöße aus der Akademie: Eine Schriftenreihe der Berlin-Brandenburgischen Akademie der Wissenschaften; 9 / Juli 2022. ISBN: 978-3-949455-11-7
- Hessisches Ministerium der Finanzen.** (2021, 18. Januar). *Hessen hat Dienstreisen klimaneutral gestellt.* <https://hessen.de/presse/hessen-hat-dienstreisen-klimaneutral-gestellt>
- Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz.** (o. D.-a). *CO₂-neutrale Landesverwaltung.* <https://umwelt.hessen.de/klimaschutz/co2-neutrale-landesverwaltung>
- Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz.** (o. D.-b). *Der Klimaplan Hessen.* <https://www.klimaplan-hessen.de/der-klimaplan-hessen>
- Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz.** (2020). *Monitoringbericht 2020 zum Integrierten Klimaschutzplan Hessen 2025.* https://www.klimaschutzplan-hessen.de/files/iksp/content/bilder/Monitoring_Sofortp/Hessen_MonitoringB_1407.pdf
- HNE Eberswalde.** (2019, 19. September). *Es geht auch ohne!* <https://www.hnee.de/de/Aktuelles/Hochschulkommunikation/Pressemitteilungen/Es-geht-auch-ohne-E10372.htm>
- HTW Berlin.** (2019, 25. September). *Bahn statt Flugzeug: Die HTW Berlin achtet bei Dienstreisen künftig stärker auf den Klimaschutz.* https://www.htw-berlin.de/files/Presse/Pressemitteilungen/2019/PM_14_2019_Dienstreisen.pdf
- Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg gGmbH (ifeu).** (o. D.). *FlyingLess: Erfolgreich forschen, weniger fliegen.* <https://flyingless.de/>
- KU Eichstätt-Ingolstadt.** (2021). *Nachhaltigkeitsbericht 2020|21.* https://www.ku.de/fileadmin/190811/6_Nachhaltigkeit_Berichte/1_NHB_PDFs/KU_Nachhaltigkeitsbericht_2020_2021.pdf

- Land Hessen.** (2016). *Verwaltungsvorschriften zum Hessischen Reisekostengesetz (VV-HRKG)*.
https://www.uni-marburg.de/de/universitaet/administration/verwaltung/dezernat2/dienstleistungen/rechtvorschriften/reisekostenuebersicht/20200327_vv_hrkg.pdf
- Land Hessen.** (2020). *Hochschulpakt 2021-2025*. <https://www.uni-marburg.de/de/universitaet/profil/strategie/hochschulpakt2021-2025>
- Land Hessen.** (2021). *Hessisches Reisekostengesetz (HRKG) vom 9. Oktober 2009*. <https://www.rv.hessen-recht.hessen.de/bshe/document/jlr-RKGHE2009rahmen>
- Leuphana Universität Lüneburg.** (2022, 5. Oktober). *Leuphana setzt auf Klimaschutzfonds für mehr Nachhaltigkeit*. <https://www.leuphana.de/news/meldungen-universitaet/ansicht/2022/10/05/leuphana-setzt-auf-klimaschutzfonds-fuer-mehr-nachhaltigkeit.html>
- netzwerk n, VCD Verkehrsclub Deutschland e.V.** (2022). *Nachhaltige Mobilität an Hochschulen (2. Auflage)*.
<https://diy.vcd.org/vertiefen/themenheft-mobilitaet>
- Person, R.-D.** (2019, 20. November). *10 Jahre CO₂-Bilanz der hessischen Hochschulen. HIS-HE Magazin für Hochschulentwicklung, 2019(1), 9-11*. https://medien.his-he.de/fileadmin/user_upload/10_Jahre_CO2-Bilanz_der_hessischen_Hochschulen.pdf
- routeRANK.** (o. D.). *Über routeRANK*. <https://business.routerank.com/de/about/>
- RWTH Aachen.** (2022). *Dienstreisen und Klimafonds*. <https://www.rwth-aachen.de/cms/root/Die-RWTH/Nachhaltigkeit/Nachhaltigkeit-im-Betrieb/~sausea/Verantwortungsvolles-Dienstreisen/>
- Scientists for Future.** (o. D.) *Selbstverpflichtung zum Verzicht auf dienstliche Kurzstreckenflüge: „Unter 1.000 mach ich’s nicht“*. <https://unter1000.scientists4future.org/de/selbstverpflichtung-verzicht-kurzstreckenfluege/>
- Stay Grounded Network.** (o. D.). *About*. <https://stay-grounded.org/about/>
- Universität Frankfurt.** (2019). *Merkblatt zum Hessischen Reisekostenrecht*. (Stand Juni 2019)
https://www.uni-frankfurt.de/48628978/Reisekosten_Merkblatt.pdf
- Universität Hildesheim.** (o. D.). *Dienstreisen klimafreundlicher gestalten*. https://www.uni-hildesheim.de/media/uni/GreenOffice/Web_Infolyer_Dienstreisen.pdf
- Universität Konstanz.** (2021, 12. Oktober). *Universität Konstanz verabschiedet Air Travel Policy*.
<https://www.uni-konstanz.de/universitaet/aktuelles-und-medien/aktuelle-meldungen/aktuelles/universitaet-konstanz-verabschiedet-air-travel-policy/>
- Universität Osnabrück.** (o. D.). *Tu was für die Umwelt: Dienstreisen nachhaltig gestalten*. https://www.uni-osnabrueck.de/fileadmin/documents/public/1_universitaet/1.1_profil/nachhaltigkeit/umweltschutz/mobilitaet/TU_WAS_Dienstreisen_nachhaltig.pdf
- Zeferina, V., & Hoolohan, C.** (2022). *Academic aeromobility post-COVID 19*. Tyndall Centre.
https://www.research.manchester.ac.uk/portal/files/215957123/Academic_Aeromobility_Post_Covid.pdf

Zink, A. (2021, 23. Dezember). Untersuchung der Elektromobilität an hessischen Hochschulen. *HIS-HE Magazin für Hochschulentwicklung*, 2021(2), 10-11. https://medien.his-he.de/fileadmin/user_upload/Publikationen/Magazin/Magazin_2021-2.pdf