

Anlage 1:

Die UR auf dem Weg zur klimaneutralen Hochschule – Maßnahmenplan Mobilität –

STAND: 05.12.2023

Die Universität Rostock (UR) ist Mitglied des gemeinnützigen Vereins „Energiebündnis Rostock e.V.“, der am 14.7.2016 aus der Initiative Energiebündnis Rostock von 2011 gegründet wurde. Der Verein verfolgt das Ziel der Förderung des Umweltschutzes, insbesondere des Klimaschutzes im Bereich der Hansestadt Rostock. Somit hat sich auch die UR dazu verpflichtet, die Energiewende in der Hansestadt aktiv mitzugestalten und für Klimaschutz einzutreten. Zudem will die Universität Rostock bis spätestens zum Jahr 2035 eine klimaneutrale Hochschule werden.

Leitbild für ein ganzheitliches und nachhaltiges Mobilitätskonzept ist die Sicherung und Weiterentwicklung einer umweltfreundlichen und nachhaltigen Mobilität für alle Universitätsangehörigen. Für die Betrachtung der Prozesse im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements (BMM) ist zum einen die Entwicklung des Baugeschehens der UR von großer Bedeutung, zum anderen sind bei den Analysen und der Ableitung von Maßnahmen die Unterscheidung nach den verschiedenen Zielgruppen zu beachten.

1. Übergeordnete Zielstellung

Im Universitätsentwicklungsplan sind die Herausforderungen und Ziele der Universität Rostock für eine vierjährige Planungsperiode festgeschrieben. Hier heißt es u.a., dass sich die Universität Rostock den diskriminierungsfreien Regeln guter wissenschaftlicher Praxis, der Förderung von Gleichstellung, Inklusion und Internationalisierung sowie der ressourcenschonenden Nachhaltigkeit verpflichtet fühlt. „In den Bereichen Forschung und Lehre, Bau und Begrünung, Mobilität und im Verbund mit dem Studierendenwerk zur Ernährung soll stets die Nachhaltigkeit beachtet, geplant und berücksichtigt werden. Weiter fortgeschrieben wird u.a.:

- Die Universität Rostock setzt sich das Ziel, die [Studienbedingungen weiter zu verbessern ...](#)
- ... und ein [attraktiver Arbeitgeber](#) für Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler sowie für nichtwissenschaftliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu sein.

Dazu gehört die Förderung der Zufriedenheit aller Universitätsangehörigen - inklusive der Berücksichtigung gesundheitlicher Aspekte - und der Klimaschutzgedanke. Daraus leiten sich folgende Ziele ab:

- Entwicklung eines gesamtuniversitären Konzeptes im Hinblick auf erforderliche Rahmenbedingungen zur Umsetzung einer [nachhaltigen & umweltfreundlichen Mobilitätsstrategie](#)
- Steigerung der positiven Außenwirkung der UR (grünes Image)
- Steigerung der Attraktivität der UR als Arbeitgeber & Erhöhung Zufriedenheit der Universitätsangehörigen
- Sicherstellung der internen und externen Kommunikation & Information
- Förderung einer nachhaltigen / klimaneutralen Mobilität
- Reduzierung der durch die UR verursachten (mobilitätsbezogenen) CO₂-Emissionen

1.1. Nachhaltige Mobilität

Für die Betrachtung nachhaltiger Mobilitätslösungen werden vier Handlungsfelder unterschieden:

- ▶ Fuhrpark
- ▶ Dienstreisen
- ▶ Arbeitswege (Fahrten der Beschäftigten und Studierenden zur Universität)
- ▶ Extern: Lieferverkehr & Fahrten von Gästen

Als übergeordnetes Ziel steht die **Förderung einer nachhaltigen / klimaneutralen Mobilität** an der UR im Fokus, dabei gilt als Grundgedanke der Ansatz des **Vermeidens und Verringerns von mobilitätsbedingten CO₂-Emissionen**. Nicht vermeidbare CO₂-Emissionen müssen über **geeignete Kompensationsmaßnahmen** ausgeglichen werden.

- ▶ **Verkehrsverlagerung**: Förderung der Nutzung umweltfreundlicher Alternativen (Arbeitsweg, Dienstreisen, Fuhrpark)
- ▶ **Verkehrsvermeidung** durch Standortkonzentration, kurze Wege, digitale Konferenzformate, mobiles Arbeiten, Coworking-Spaces, regionale Lieferketten
- ▶ **Attraktivitätsminderung für den motorisierten Individualverkehr** (z.B. durch Parkraumbewirtschaftung und darüber Finanzierung von Mobilitätsmaßnahmen)
- ▶ Strategie Mobilität mit **erneuerbaren Energien** (E-Mobilität/Ökostrom, Wasserstoff, Biogas- und -treibstoffen)

Die vorgestellten Maßnahmen müssen zielgruppenspezifisch ausgerichtet sein, so dass hier in folgende Personengruppen unterschieden wird:

- ▶ Mitarbeitende (MA),
- ▶ Studierende (Stud.) sowie
- ▶ Externe & Gäste

Nicht zu vernachlässigen sind bei der Betrachtung die durch den **motorisierten Individualverkehr** (Arbeits-/Pendelwege der Mitarbeitende als auch Studierende) verursachten CO₂-Emissionen.

Leitgedanke für eine nachhaltige Mobilität an der UR:

- ▶ Klimafreundliche Dienstreisen und Arbeitswege fördern
- ▶ Fuhrpark klimafreundlich und nachhaltig gestalten

2. Ausgangssituation und Zielfestlegung

Laut der im Rahmen des Pilotprojekts erstellte CO₂(e)-Bilanz¹ wurden im **Referenzjahr 2019 insgesamt ca. 5750 t CO₂(e)** emittiert. Für den Bereich Mobilität wurden in den verschiedenen Handlungsfeldern folgende Emissionswerte erfasst:

| Bereich: | Mobilität | CO ₂ (e) Referenzjahr 2019 | 1619 Tonnen |
|------------------------|----------------|---|--|
| Handlungsfeld | Scope nach GHG | CO ₂ (e) - Mittelwert 2017 bis 2019 | CO ₂ (e) Referenzjahr 2019 |
| Fuhrpark (Dienstgänge) | Scope 1 | ~ 83 Tonnen | 79 Tonnen |
| Dienstreisen | Scope 3 | ~ 1436 Tonnen | 1540 Tonnen |
| Arbeits-/Pendelwege | Scope 3 | Nicht erfasst | Nicht erfasst |
| Externe und Gäste | Scope 3 | Nicht erfasst | Nicht erfasst |

Umsetzung von geeigneten Maßnahmen um die **Zielvorgabe Klimaneutralität bis 2035** zu erreichen.

| | | |
|---|-----------------------|----------|
| Reduzierung der CO ₂ (e) Emissionen um mindestens | xxxx Tonnen xxxx % | bis 2035 |
| Zwischenziel: Reduzierung um | xxxx % | bis 2030 |
| Zwischenziel: Reduzierung um | xxxx % | bis 2025 |

Die angegebene Reduktion sind auf das Referenzjahr 2019 zu beziehen. Die Emissionsfaktoren stammen aus der Pilotstudie (siehe nachfolgende Tabelle).

Tab. 1 Emissionsfaktoren verschiedener Emissionsquellen aus dem Jahr 2021 in g CO₂(e).²

| Ressource | Emission in g CO ₂ (e) | | |
|-------------------------|-----------------------------------|--------------|-----------|
| | UBA/GEMIS | UK | SBL |
| Flug (innereuropäisch) | 214,0 /P km* | 153,53 /P km | 230 /P km |
| Flug (interkontinental) | – | 193,09 /P km | 192 /P km |
| Bahnfahrt (Fernverkehr) | 29,0 /P km* | 35,49 /P km | 29 /P km |
| ÖPNV | 55 /P km* | 28,13 /P km | 55 /P km |
| Auto (Benzin) | 154,0 /P km* | 174,31 /km | 216 /km |
| Auto (Diesel) | 154,0 /P km* | 168,43 /km | 212 /km |
| Benzin | 2737,721 /L * | 2339,69 /L | 2692 /L |
| Benzin (E10) | 2703,514 /L * | 2193,52 /L | – |
| Diesel | 3015,239 /L * | 2512,33 /L | 3089 /L |

¹ Treibhausgasbilanzierung der Universität Rostock für die Jahre 2017–2020: [Eine Pilotstudie](#) (Oktober 2022)

² [Pilotstudie]: „Die Emissionsfaktoren gelten immer ohne vorgelagerte Emissionen (Vorkette), außer es ist explizit angegeben oder mit einem * markiert. Die von uns benutzten Faktoren sind grün umrandet. (Bei den Emissionsfaktoren für Autos ist zu beachten, dass die mittlere Auslastung bei 1,4 Personen pro Auto liegt.)“

3. Fuhrpark

Bestand – KFZ

Im Fuhrpark der UR befinden sich 88 Kraftfahrzeuge inkl. Anhänger (Stand: 02.03.2022), der sich wie folgt nach Fahrzeugtyp und zugeordneter Einrichtung zusammensetzt. Zudem besitzt der AStA ein eigenes Fahrzeug.

- **36 Transporter / Kleinbus, Pkw**, Kombilimousine, Limousine, Mehrzweckfahrzeug
 - 15 x ZUV, ZE und R, 10 x AUF, 3 x MNF, 2 x MSF, 2 x IEF und 4 x PHF
- **17 Sonstige Fahrzeuge** (Traktor / Kleintraktor, Gabelstapler, Rasenmäher, Elektrokipper)
 - 7 x AUF, 3 x MNF (Botanischer Garten), 3 x PHF, 2 x IEF, 2 x MSF
- **35 Anhänger/Trailer**
- **1 x Transporter (AStA)**

Im Fahrzeugbestand befinden sich außerdem vier **E-Fahrzeuge**: 1x Elektrokipper (Botanischer Garten) und 3 x Fahrzeug zur Güterbeförderung bis 3,5 t (D3.3)

Neben Personentransporten (Rektor und Gäste), der Bewirtschaftung des Botanischen Gartens und Anlagen des Hochschulportales, Veranstaltungs- und Messfahrten werden die Fahrzeuge im Bereich Forschung und Lehre u.a. für Exkursionen, Probenentnahmen, Materialtransport sowie im wissenschaftsunterstützenden Bereich u.a. für Posttransporte, Hausmeister- und Entsorgungstouren genutzt.

Studierende haben (über die Fachschaften und Hochschulgruppen) die Möglichkeit für studentische Veranstaltungen das AStA-Auto auszuleihen.

Anzahl nach Fahrzeugtyp

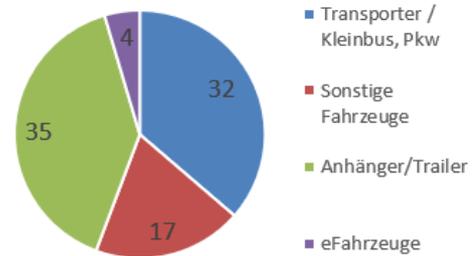
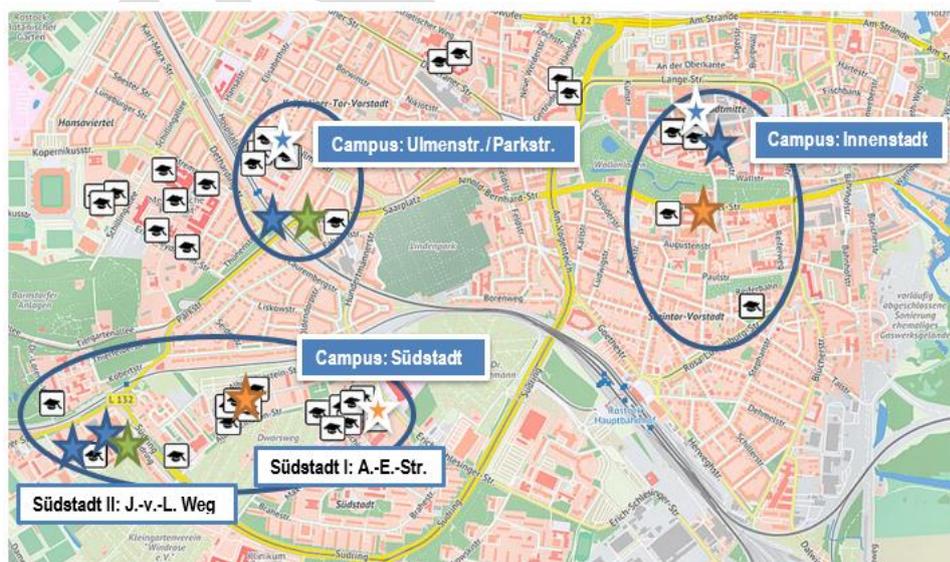


Abb. 1 Fahrzeugbestand nach Fahrzeugtyp

Bestand – Diensträder

Zum Bestand gehören: ca. 10 Diensträder (ZUV), acht Lastenräder, davon drei als e-Lastenrad. Diese sind folgenden Einrichtungen zugeordnet bzw. werden vorwiegend durch diese genutzt: ZUV (D3.3), MSF sowie MNF/IfBI sowie ein Lastenrad mit Anhänger der Fachschaft AUF.



- Lastenräder, Nutzung für:**
- ★ Mitarbeiter
 - ★ Mitarbeiter, nur interne Nutzung
 - ★ Studenten
 - ★ In Planung:
 - ★ In Planung: intern

Abb. 2 Standorte Lastenräder

Fuhrparkmanagement

An der UR ist derzeit niemandem die Funktion des Fuhrparkleiters übertragen worden. Die Verwaltung der zentral genutzten Fahrzeuge wird durch den Leiter des Dispatcherdienstes übernommen. Für Fakultäten mit eigenen Fahrzeugen sind entsprechende Fahrzeugverantwortliche benannt³. Reservierungsanfragen⁴ sind an den jeweiligen Fahrzeugverantwortlichen zu stellen, d.h. es gibt keine Gesamtübersicht, welche Fahrzeuge wann verfügbar sind.

Diensträder können eigenverantwortlich durch die Organisationseinheiten beauftragt und „bewirtschaftet“ werden. Der/die Mobilitätsbeauftragte ist in den Beschaffungsvorgang mit einzubeziehen. Für Beschäftigte und Studierende besteht die Möglichkeit Transportfahräder an der UR auszuleihen. Informationen über dieses Angebot koordiniert der/die Mobilitätsbeauftragte (siehe auch [Nachhaltige Universität>Uni-Alltag>Mobilität](#)).

Die Benutzung der Dienstfahrzeuge ist ausschließlich für dienstliche Belange zugelassen, dies gilt auch für Dienstfahräder.

3.1. CO₂-Emmissionen - Fuhrpark

Emissionen des Fuhrparks zählen nach der Systematik des Greenhouse Gas Protocol zu Scope 1 (direkte Emissionen).

Aus dem gesamten Fahrzeugpool der UR sind etwa 37 Fahrzeuge (Jahr 2022) der Kategorien: Pkw, Kombi-Limousinen, Kleinbusse, Transporter und Mehrzweck-Kfz als relevant betreffend der CO₂-Emmissionen eingestuft worden. Erste Grundlage für die Ermittlung der CO₂-Emissionen ist die Pilotstudie: „Treibhausgasbilanzierung der Universität Rostock für die Jahre 2017–2020“. Für die Jahre **2017 bis 2020** sind dabei im Durchschnitt **85 Tonnen** CO₂(e) emittiert worden, wobei **dieselbetriebene** Fahrzeuge hier den größten Anteil haben (siehe Abb. 3)⁵.

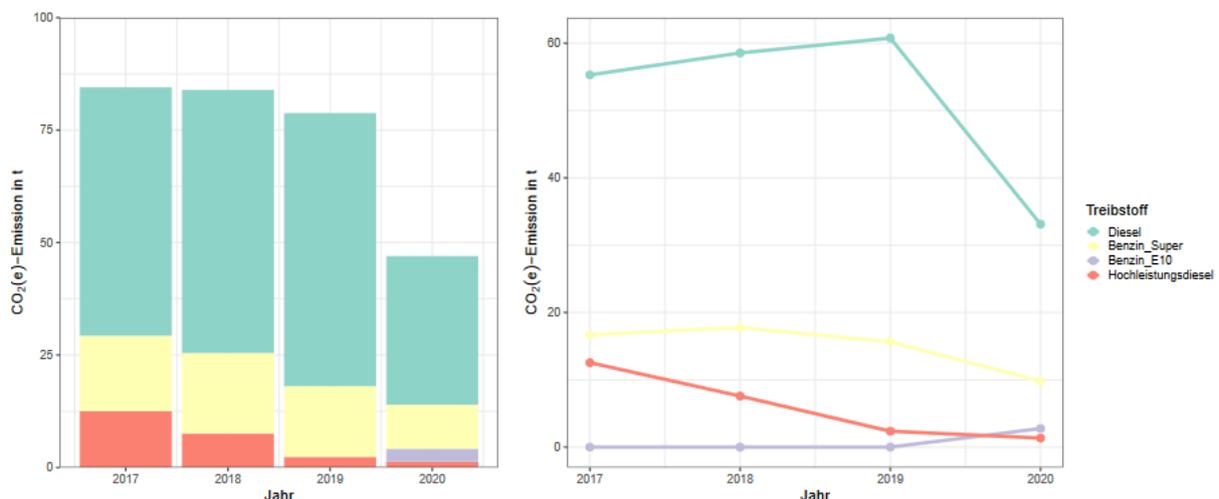


Abb. 3 Aus der Pilotstudie Treibhausgasbilanzierung der Universität Rostock für die Jahre 2017–2020.

Die Ermittlung der CO₂(e)-Emissionen erfolgt auf der Basis von Treibstoffabrechnungen mittels Tankkarten. Da aber auch Fahrzeuge ohne zugehörige Tankkartennachweise betrieben werden, „wurde die Annahme getroffen,

³ Fahrzeugverantwortliche der UR: ZUV (R, K, D3), D1, ITMZ, AUF, IEF, MNF, PHF

⁴ „Dienstkraftfahrzeuge dürfen nur im Rahmen der erteilten Dienstreisegenehmigung genutzt werden. Dienstkraftfahrzeuge dürfen nur von Personen geführt werden, die entweder ... oder als Beschäftigte des Landes das Dienstkraftfahrzeug in Ausübung ihres Dienstes fahren (sogenannte Selbstfahrer oder Selbstfahrerinnen).“ (Kfz-Richtlinie – Kfz-RL M-V).

⁵ Pilotstudie: „Hochgerechnete CO₂(e)-Emissionen in t, die durch die Dienstfahrzeuge von 2017–2020 emittiert wurden. Diese Schätzung umfasst die gesamte Flotte der Universität (inklusive aller relevanten Fahrzeugtypen und der Kfz, deren Tankfüllungen nicht über Karten erfasst wurden).“

dass in Summe etwa doppelt so viele Fahrzeuge im Einsatz waren wie durch Tankkarten erfasst wurden.“⁶ Die **CO₂-Äquivalente** der gesamten Flotte der Universität sind daher als **Schätzung** zu betrachten.

3.2. Handlungsbedarf und Potentiale

Als Grundlage für eine regelmäßige Bilanzierung und Kontrolle der festgelegten Ziele ist zunächst eine **fundierte Datenbasis** erforderlich. Als Leitgedanke für weitere Maßnahmen zur Reduktion der CO₂-Emissionen gilt die Strategie: **vermeiden, verlagern und verbessern**:

- ▶ **Fundierte Datengrundlage:** regelmäßig Verbräuchen & Emissionen **erfassen/bilanzieren**
- ▶ **Dienstfahrten und Fahrdienste nach Möglichkeit vermeiden**
- ▶ **Alternativen anbieten / Verkehr auf umweltverträgliche Verkehrsmittel verlagern** (u.a. Nutzung ÖPNV-Angebote, Dienstfahräder/Lastenrad, für einen verantwortungsvollen Umgang mit Fahrzeugen und Betriebsstoffen sensibilisieren)
- ▶ **Verkehr effizienter gestalten und verbessern** (Umstellung auf E-Fahrzeuge, kleinere Fahrzeugklassen, weniger Fahrzeuge im Fuhrpark)

3.2.1. Maßnahmenportfolio

Maßnahme // Hintergrundinformation bzw. rechtliche Grundlage // Erläuterung der Maßnahme mit Angaben von Verantwortlichen zur Umsetzung, Terminvorgabe und Ziel

| Sensibilisierung & Kommunikation | | |
|---|---|---|
| Für einen verantwortungsvollen Umgang mit Fahrzeugen und Betriebsstoffen sensibilisieren | Kfz Richtlinie MV, Anlage 2 (10): „Eine wirtschaftliche Fahrweise ist zu wählen“ Führer von Dienstkraftfahrzeugen & Selbstfahrern müssen Kenntnisnahme dieser Richtlinie bestätigen | Führer von Dienstkraftfahrzeugen & Selbstfahrer werden bei Unterweisung zusätzlich auf energieeffizientes und umweltschonendes Fahrverhalten hingewiesen V: Fuhrparkleiter & Fahrzeugverantwortliche → Spritverbrauch und Kosten reduzieren |
| CO₂-Emissions- und Verbrauchswerte der Fahrzeuge veröffentlichen | | CO ₂ -Emissions- und Verbrauchswerte im DLP unter Fahrzeug ausleihen veröffentlichen V: Daten zusammentragen (GL); Veröffentlichung: Mobilitätsbeauftragte T: 31.05.2023 → bevorzugte Nutzung von emissionsarmen Fahrzeugen |
| Monitoring, Berichterstattung & Evaluation | | |
| Regelmäßige Bilanzierung von Verbräuchen, Emissionen | Daten für 2017 – 2020 im CO ₂ -Bereich – ZUV Pilotstudien unzureichend | Verantwortliche müssen konkret benannt werden; Übermittlung der Kilometerstände quartalsweise; V: Fahrzeugverantwortliche |

⁶ Pilotstudie: Nach Kartenabrechnung je nach Jahr 20 bis 24 Fahrzeuge; insgesamt waren etwa 42 Fahrzeuge in den Jahren 2017 bis 2020 in Betrieb

| | | |
|--|--|---|
| | | <p>T: asap</p> <p>Verpflichtung zur Datenerhebung bzw. Übermittlung durch den jeweiligen Verantwortlichen übertragen</p> <p>V: R</p> <p>T: asap</p> <p>→ fundierte Datenbasis schaffen</p> |
| Verbesserung der digitalen Datenverfügbarkeit | <p>einheitliche Software für alle (AUF und IEF haben eigene Systeme)</p> <p>bzw. einheitliches Buchungssystem schaffen</p> | <p>„digitales Format“ zur Verfügung stellen</p> <p>V: D3</p> <p>T: in 2023</p> <p>→ fundierte Datenbasis schaffen</p> |
| Definition von spezifischen und absoluten Zielen (Verbräuche und Emissionen/Fahrzeugkilometer und Gesamtemissionen) | <p>starker Rückgang der Verbräuche in 2020 auf Grund des eingeschränkten Universitätsbetriebes („Corona“);</p> <p>Daten von 2021/2022 für Bilanzierung berücksichtigen</p> | <p>Auf Grundlage der Datenbasis von 2021, 2022 und Schätzung aus der Pilotstudie → Ziele für Folgejahre formulieren</p> <p>Reduktion um xy %</p> <p>Reduktion um xy t CO2(e)</p> |
| <p>Ziele kontrollieren und ggf. nachsteuern</p> <p>Regelmäßige Berichterstattung & Veröffentlichung</p> | | <p>Auswertung der geplanten und umgesetzten Maßnahmen, ggf. nachsteuern, regelmäßiger Bericht (z.B. Klimaschutzbericht)</p> <p>V: ...?...</p> <p>T: jährlich</p> |
| Alternativen nutzen bzw. Fahrzeugflotte nachhaltig nutzen | | |
| Fuhrpark verändern bzw. verkleinern (Kfz) | | <p>Austausch alter Modelle, grundsätzlich keine Erweiterung des Fahrzeugpools (nur Ersatzbeschaffung)</p> <p>V: D3/D3.3.3</p> <p>→ CO₂(e) reduzieren</p> |
| Fuhrpark verändern bzw. erweitern (Fahrräder) | <p>Derzeit gibt es acht Lastenräder und div. Diensträder</p> | <p>Erweiterung/Ausbau der Verfügbarkeit von Dienst- und Lastenräder</p> <p>V: Mobil:BA und Fachbereiche</p> <p>→ an jedem Campus soll mind. ein Lastenrad zur Verfügung stehen</p> <p>→ fahrradfreundliche Infrastruktur schaffen</p> |
| Umstellung auf alternative, emissionsarme Antriebe (z.B. Elektromobilität) | <p>Von den insgesamt 37 als relevant eingestuften Fahrzeuge (2021/2022) sind bereits vier E-Fahrzeuge (Poststelle, Handwerker) im Einsatz</p> <p>Beschaffungsrichtlinie ist zu beachten!</p> | <p>bei Neu/oder Ersatzbeschaffung folgende Kriterien berücksichtigen:</p> <p>a) innerstädtisch bzw. für Kurzstrecken grundsätzlich E-Antrieb</p> <p>b) bei speziellen Anforderungen verbrauchs- und emissionsarme Fahrzeuge</p> |

| | | |
|---|--|--|
| | | V: D3/D3.3.3 → CO ₂ (e) reduzieren |
| Fahrten reduzieren bzw. wenn möglich umweltfreundliche Alternativen anbieten | „Für Dienstfahrten am Hochschulort ⁷ sind grundsätzlich öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen (vorhandene Zeitkarten (Monats- oder Wochenkarte) sind einsetzen).“ → an UR-angehörige deutlicher kommunizieren | Prüfen: 1. Besteht die Notwendigkeit der Fahrt mit Dienst Kfz? 2. Ist eine Alternative möglich (ÖPNV, Rad)? Ggf. Abfrage bei „Ausleihe“ von Dienstfahrzeugen: „Ich habe Alternativen geprüft, aus triftigen Gründen nicht möglich (z.B. Materialtransport etc.)“ V: Nutzer und Fahrzeugverantwortliche T: ... → Nutzung von umweltfreundlichen Angeboten fördern |
| Kompensieren | | |
| Nicht vermeidbare CO₂(e) ausgleichen | | rechtliche und finanzielle Voraussetzungen und Umsetzungsmöglichkeiten sind zu klären V: ...?.. T: ...?.. |

→ Für die Wahrnehmung der gesetzlich vorgeschriebenen Aufgaben eines Fuhrparkleiters bedarf es zusätzlich der Delegation der Funktion des Fuhrparkleiters/-verantwortlichen mit der damit verbundenen Verantwortungsübertragung.

⁷ Mit dem neuen Landesreisekostengesetz M-V ist seit dem 01.07.2021 die Unterscheidung von Dienstgängen und Dienstreisen aufgehoben

4. Dienstreisen

4.1. Reiseangelegenheiten an der UR

Alles zum Thema Reiseangelegenheiten (wie z.B. Dienstreisen, Abrechnungen und Buchungen) ist im Dezernat Haushaltsangelegenheiten (D2) im *Referat Stellenhaushalt, Reisekosten, Lehraufträge (D2.4)* angesiedelt.

Neben den haushalts- und reisekostenrechtlichen Regelungen sind auch Tarifbestimmungen für den öffentlichen Dienst zu beachten. Entsprechende Rechtsgrundlagen sind im DLP/Serviceleistungen/Haushalt/Reisen hinterlegt:

- [Landeshaushaltsordnung \(LHO\)](#)
- [Verfahrenshinweise zur Umsetzung des Landesreisekostengesetzes M-V \(LRKG M-V\) \(Anlage 3\)](#)
- [Landesreisekostengesetz \(LRKG M-V\)](#)
- [Allgemeine Verwaltungsvorschrift über die Neufestsetzung der Auslandstage- und Übernachtungsgelder \(ARVVwV\)](#)

Aus den Verfahrenshinweise zur Umsetzung des Landesreisekostengesetzes M-V (LRKG M-V) sind folgend auszugswise einige wichtige Grundsätze zu Dienstreisen und der Verkehrsmittelwahl wiedergegeben:

- Prüfung der dienstlichen Notwendigkeit
- Umweltverträgliche, regelmäßig verkehrende Beförderungsmittel zu Land und zu Wasser (ÖPNV) sind vorrangig zu nutzen.
- Für Dienstreisen am Hochschulort sind grundsätzlich öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen, wobei vorhandene Zeitkarten (Monats- oder Wochenkarte) einzusetzen sind.
- Für den Dienstgang gelöste Fahrscheine können erstattet werden.
- Regelmäßige Dienstreisen → Zeitkarte
- Wird ein Privat-Kfz auf Dienstreisen eingesetzt, werden 0,15 € je km erstattet. Die Genehmigung zur Nutzung des Privat-Kfz aus triftigen Gründen ist nur im Ausnahmefall zu erteilen.

Dienstreise/Dienstgang

Dienstreisen sind Reisen zur Erledigung von Dienstgeschäften außerhalb der Dienststätte. Dabei umfasst der Begriff Dienstreise sowohl das Dienstgeschäft als auch die zu seiner Erledigung notwendigen Fahrten. Dienstreisen müssen von dem/der Fachvorgesetzten schriftlich angeordnet oder genehmigt worden sein (vgl. §2 Abs. 1 LRKG M-V).⁸ Damit wird die [dienstliche Notwendigkeit](#) des Dienstgeschäftes bestätigt.

Unter Berücksichtigung des [Klimaschutzes](#) sollen Dienstreisen nur durchgeführt werden, wenn eine kostengünstigere Art der Erledigung des Dienstgeschäftes nicht möglich oder sinnvoll ist (z.B. durch Telefon- oder Videokonferenzen). Sie sind zeitlich auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken und sollen [vorrangig mit regelmäßig verkehrenden Beförderungsmitteln](#) ausgeführt werden.⁹

Mit dem neuen Landesreisekostengesetz M-V ist seit dem 01.07.2021 die Unterscheidung von Dienstgängen und Dienstreisen aufgehoben.

Wahl des Beförderungsmittels

Reisende können das [Beförderungsmittel grundsätzlich frei wählen](#), es sollen jedoch [regelmäßig verkehrende Beförderungsmittel zu Land und zu Wasser vorrangig](#) genutzt werden. [Flugzeuge dürfen für Inlandsdienstreisen grundsätzlich nicht mehr genutzt werden](#), auch wenn damit insgesamt höhere Kosten und längere Reisezeiten verbunden sind.

⁸ Aus: Häufig gestellte Fragen zu Dienstreisen und Reisekostenabrechnungen

⁹ Aus: Häufig gestellte Fragen zu Dienstreisen und Reisekostenabrechnungen

Andere als regelmäßig verkehrende Beförderungsmittel

Die Kosten für andere als regelmäßig verkehrende Beförderungsmittel (z. B. Privat-Kfz, Mietwagen) werden grundsätzlich nur bei Vorliegen triftiger Gründe erstattet. Diese liegen z.B. vor, wenn:

- der Geschäftsort nicht oder nicht rechtzeitig mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar ist,
- an einem Kalendertag mehrere benachbarte Geschäftsorte aufgesucht werden müssen und die Benutzung regelmäßig verkehrender Beförderungsmittel eine mehrtägige Dienstreise erfordern würde,
- Dienstgepäck mitzuführen ist, dessen Beförderung in öffentlichen Verkehrsmitteln nicht zumutbar (präzise Angaben zu Art/Umfang erforderlich) oder dienstlich nicht erwünscht ist,
- der körperliche oder gesundheitliche Zustand die Nutzung des Beförderungsmittels erfordert,
- ein der Dienstreise vorangehendes oder nachfolgendes unaufschiebbares Dienstgeschäft bei Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel nicht termingemäß wahrgenommen werden kann.

Ortsunkundigkeit, widrige Witterungsverhältnisse und die Mitnahme einer Kollegin/eines Kollegen allein sind keine triftigen Gründe.

Flugreise (Inland)

Aufgrund des besonders hohen CO₂-Ausstoßes von Flugzeugen werden die Kosten für Inlandsflüge grundsätzlich nicht erstattet. Ausnahmen sind nur in besonderen organisatorisch unabweisbaren Fällen mit der Zustimmung der obersten Dienstbehörde (Ministerium für Bildung und Wissenschaft M-V) möglich.

Erwerb von Fahrausweisen und Flugscheinen & Kompensation

Die Universität Rostock ist Firmenkunde der Deutschen Bahn (DB). Daher räumt die DB der UR zurzeit einen Großkundenrabatt (GKR) in Höhe von 5% des Fahrpreises ein. Er wird nicht auf Sonderpreise (z. B. Spezialtarife) gewährt und darf nicht im Rahmen von Privatreisen eingesetzt werden.¹⁰

Jedes gebuchte Bahnticket über bahn.business ist klimaneutral – ohne Mehrkosten. Direkte Emissionen werden durch den Einsatz erneuerbarer Energien vermieden. Alle indirekten Emissionen, wie z. B. die Energiebereitstellung, werden von bahn.business nach Berechnung der gefahrenen Personenkilometer über atmosfair kompensiert. Falls Emissionen anfallen, werden Sie auf nicht elektrifizierten DB-Strecken im Rahmen von bahn.business ebenfalls kompensiert.

Fahrkarten können unter Angabe der Kundennummer direkt an den Schaltern der Deutschen Bahn oder online erworben werden. Zur dienstlichen Onlinebuchung ist eine Meldung bei der Reisekostenstelle erforderlich. Fahrkarten und Flugscheine können auch beim Reisebüro, mit dem die Universität Rostock einen Rahmenvertrag geschlossen hat, bestellt werden. Dafür steht ein Reisebestellformular im Downloadbereich des Dienstleistungsportales zur Verfügung.

Bahncard

Die Kosten einer Bahncard können auf Antrag des Reisenden erstattet werden, wenn der Einsatz der Bahncard unter Berücksichtigung ihrer Kosten sowie des ermäßigten Fahrpreises zu einer kostengünstigeren Abwicklung von Dienstreisen führt. Die Bahncard kann nur nach vollständiger Amortisation erstattet werden.¹¹ Privat angeschaffte BahnCards sind für Dienst-/Fortbildungsreisen einzusetzen. Nur bei der BahnCard Business 25/50 wird der 5% Rabatt durch die DB gewährt.

¹⁰ Häufig gestellte Fragen zu Dienstreisen und Reisekostenabrechnungen

¹¹ Verfahrenshinweise zur Umsetzung des Landesreisekostengesetzes (LRKG M-V) Stand: 01.07.2021

4.2. Dienstreisedaten

4.2.1. Anzahl der Dienstreisen

An der UR wurden in den Jahren 2017 bis 2019 jährlich etwa 6380 Dienstreisen durchgeführt. Im Corona-Jahr 2020 waren es, bedingt durch die Reiseinschränkungen, bis zu **70% weniger** (1902 Reisen). Dabei wurden am häufigsten der private Pkw (ca. 30%) und die Bahn (ca. 28%) genutzt. Der drittgrößte Anteil wird als „unbekannt“ ausgewertet (14%).

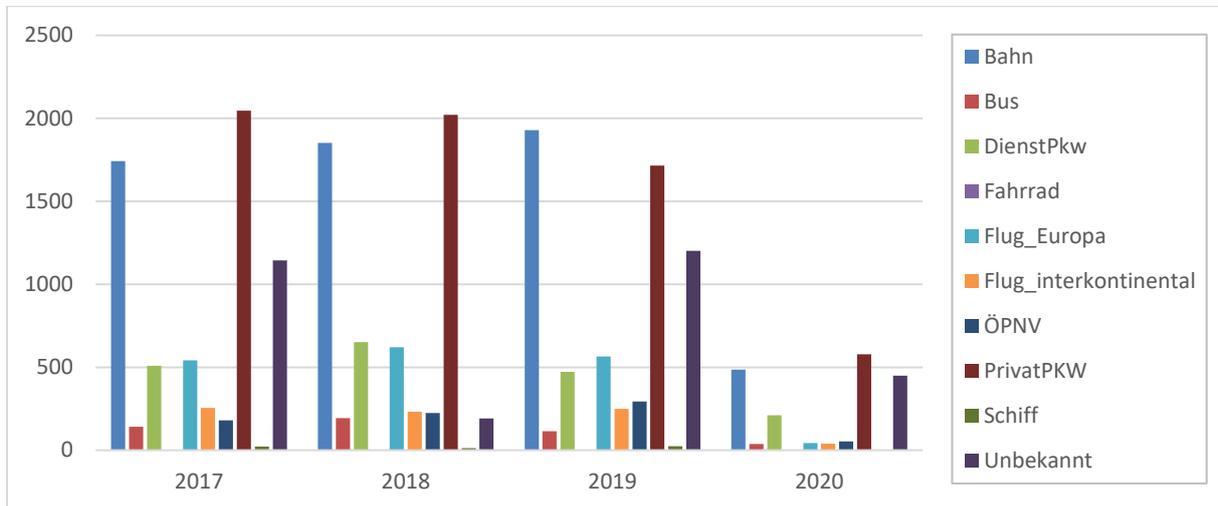


Abb. 4 Dienstreisen – Anzahl (Daten aus [Pilotstudie])

4.2.2. Personenkilometer

Die Darstellung der Personenkilometer (Hin- und Rückreise) erfolgt nach den Hauptverkehrsmitteln: 1. Flugzeug, 2. Privat-Pkw, 3. Dienst-Pkw/Mietwagen/Taxi, 4. Bus, 5. E-Auto, 6. Bahn, 7. Schiff, 8. ÖPNV, 9. Moli, 10. Fahrrad und „kein Verkehrsmittel“ = Dienst-Pkw. Bei mehreren Reisearten wird das verwendet, welches zuerst gelistet ist.

Danach ergeben sich für die Jahre 2017 bis 2019 durchschnittlich $9,1 \cdot 10^6$ Pkm. Im Jahr 2020 ca. **80% weniger** ($1,7 \cdot 10^6$ Pkm). In den Jahren 2017 bis 2019 wurden die meisten Personenkilometer mit folgenden Verkehrsmitteln zurückgelegt:

- 1) Bahn $1,5 \cdot 10^6$ Pkm
- 2) Flug, Europa $1,7 \cdot 10^6$ Pkm
- 3) Flug, interkontinental $3,8 \cdot 10^6$ Pkm

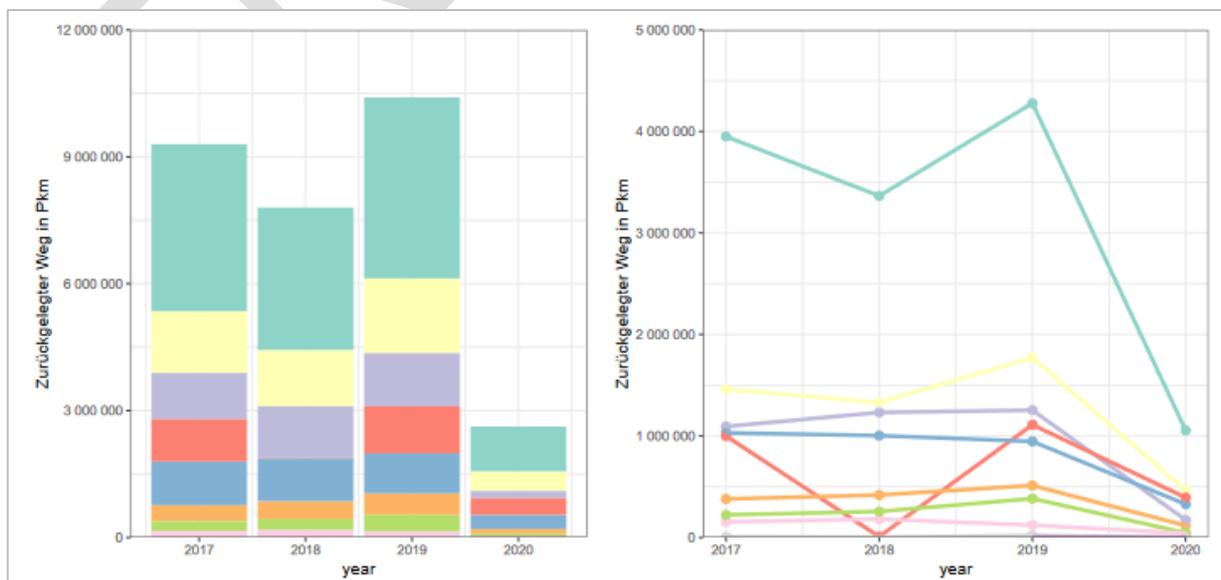


Abb. 5 Zurückgelegter Weg für Dienstreisen in Personenkilometer (P km) [Pilotstudie]

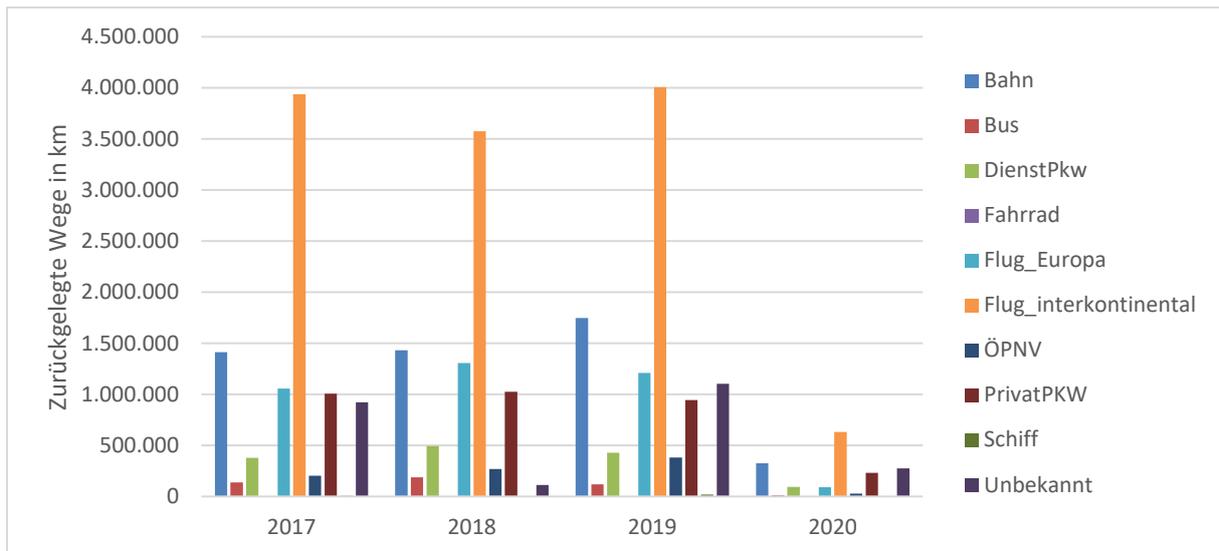


Abb. 6 Dienstreisen – Strecken (Daten aus [Pilotstudie])

Umweltbilanz-Report der Deutschen Bahn 2022:

Zurückgelegte Personenkilometer (PKM) mit bahn.business (inkl. BC100) ca. 356.800 PKM, davon ca. 318.920 PKM im Fernverkehr.

4.3. CO₂-Emissionen - Dienstreisen

Die für den Bereich Dienstreisen ermittelten CO₂(e)-Emissionen ergeben sich aus den Personenkilometern und den entsprechenden Emissionsfaktoren (siehe

). Die Nutzung von [Flugzeugen als Verkehrsmittel](#) ist für [mindestens zwei Drittel der CO₂\(e\)-Emissionen](#) aus dem Dienstreisesektor verantwortlich. Dies ist vor allem mit der Teilnahme wissenschaftlicher Mitarbeiter_innen an internationalen Konferenzen zu begründen. Der starke Rückgang 2020 ist den Einschränkungen während der Corona-Pandemie geschuldet. Allerdings stieg die Zahl an Dienstreisen mit den Lockerungsmaßnahmen wieder stark an.

In der Gesamtbilanz für das Jahr 2019 gehören [Flugreisen \(interkontinental\)](#) mit einem Anteil von [14,3% zu den Hauptemittenten](#). Davor liegen mit einem Anteil von 40,2% und 22,7% nur die Emissionen aus der Fernwärme (ca. 2300 t CO₂(e)) und der Stromversorgung (ca. 1300 t CO₂(e)).

In den Jahren [2017 bis 2019](#) wurden im Durchschnitt ca. [1436 t CO₂\(e\)](#) bei Dienstreisen emittiert, davon

- 1) Flug_intercontinental 737 t CO₂(e)
- 1) Flug_Europa 274 t CO₂(e)
- 2) Privat Pkw 173 t CO₂(e)

Im Vergleich zu o.g. Durchschnitt ist eine [CO₂ Einsparung im Corona-Jahr 2020](#) von [ca. 82%](#) erzielt worden.

Datengrundlage

Für die Ermittlung der Personenkilometer ist eine [unzureichende Datenverfügbarkeit](#) zu bemängeln, die stark mit dem Digitalisierungs- und Automatisierungsgrad zusammenhängt.

Über uninterne Abfragen (D2) und mithilfe von R-Skripten (durch Pilotgruppe entwickelt) konnte folgende Dienstreisedaten abgefragt und ausgewertet werden: Beginn und Ende der Reise, Start- und Zielort, genutzte Beförderungsmittel, Reisekostenart (Inland/Ausland) sowie ggf. über den zurückgelegten Weg bei Reisen mit Pkw. Informationen über das Reiseland waren nicht enthalten. Die fehlenden Informationen und die daraus resultierende Entfernungsberechnung erfolgte mittels R-Skripte.

Für Flugreisen wird die vereinfachte Annahme¹² getroffen, dass diese immer in Rostock starten. Die Anreise zum Flughafen wird der Flugreise zugeschrieben. Es wird der sphärische Abstand mittels der Koordinaten von Rostock und dem Zielort genutzt. Für Pkw-Reisen werden die Entfernungen ebenfalls mittels der Koordinaten bestimmt. Dies führt in den meisten Fällen zu leicht geringeren Wegstrecken. Für häufige Strecke wird die tatsächliche Entfernung, ermittelt über manuelle Google-Abfragen, verwendet. [Aus der Pilotstudie]

Über die Deutschen Bahn kann zusätzlich eine Umweltbilanz für gebuchte Tickets über die UR-Kundennummer bei der DB abgerufen werden. Hier werden zurückgelegte Personalkilometer und die eingesparte Menge CO₂ gegenüber Pkw und Flug (in kg) ausgewiesen. Tickets, die nicht über die UR-Kundennummer gebucht wurden, sind demnach nicht erfasst.

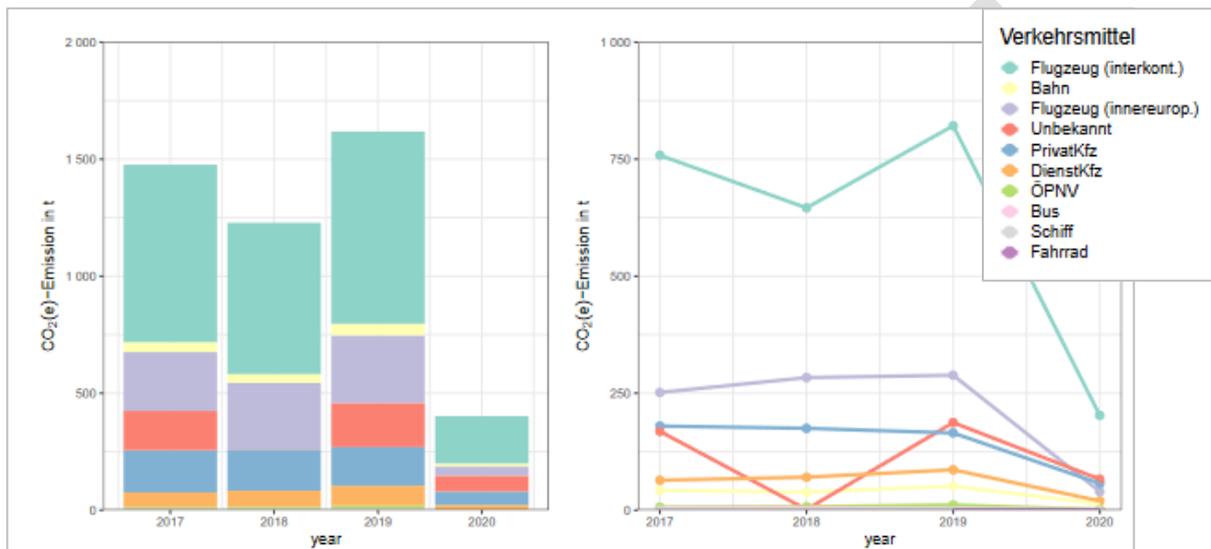


Abb. 7 CO₂(e)-Emissionen in t aus Dienstreisen [Pilotstudie]

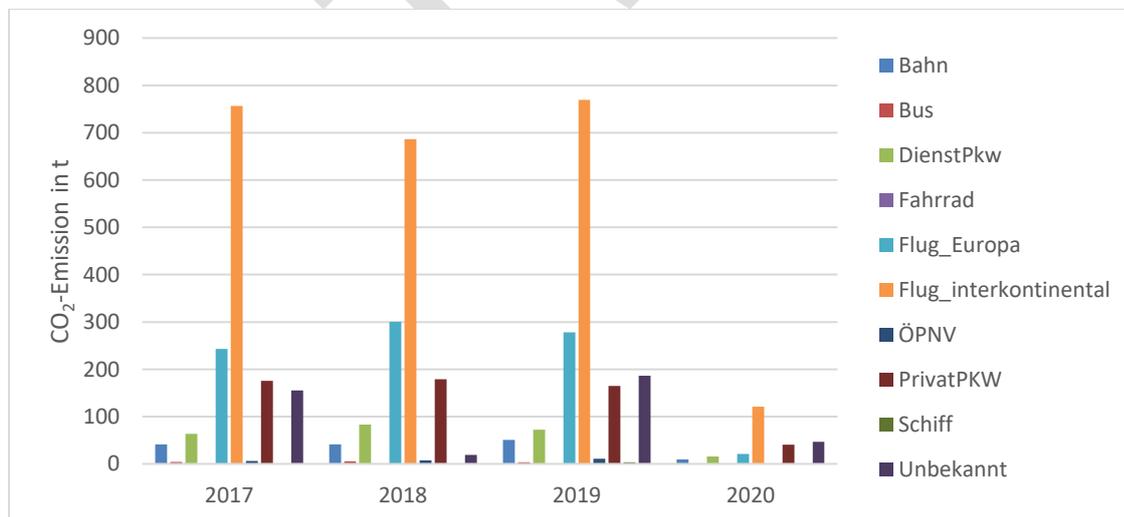


Abb. 8 Dienstreisen CO₂-Emissionen

¹² Die Abweichungen von kürzester und realer Verbindung betragen z.B. für die Fahrt von Rostock nach Hamburg ca. 20 %, für den Flug von Hamburg nach München quasi 0 %

4.4. Handlungsbedarf und Potentiale

Die durch Dienstreisen verursachten THG-Emissionen haben einen erheblichen Anteil an der Gesamt-CO₂(e)-Bilanz. Daher liegt hier ein großer Handlungsbedarf für die Erreichung des Zieles der Klimaneutralität bis 2035. Insbesondere wissenschaftliche Tagungsreisen haben einen großen CO₂-Fußabdruck, da zu internationalen Tagungen häufig mit dem Flugzeug angereist wird. Eine Studie hat ergeben, dass ein einziger Konferenzbeitrag im Schnitt einen Fußabdruck von 800 kg CO₂ aufweist.¹³ Für den wissenschaftlichen Austausch ist die Teilnahme an Konferenzen, Tagungen, Projektreffen und Forschungsaufenthalten nicht vermeidbar¹⁴. Nicht vermeidbare Reisen könnten allerdings kompensiert¹⁵ werden.

Im Fokus der Maßnahmen sollte daher eine Sensibilisierung für die entstehenden Umweltbelastungen, das gründliche Abwägung der Notwendigkeit der Reise und die Umsetzung nicht vermeidbarer Reisen auf die umweltfreundlichste Variante stehen. Dabei ist insbesondere auf die **Reduzierung der CO₂(e)-Emissionen bei Flugreisen** und einer **verstärkten Nutzung der Bahn** bei der Verkehrsmittelwahl (vor allem gegenüber des privaten Pkws) zu achten. Die **dienstreisende Person bleibt allerdings weiterhin frei in der Wahl der Beförderungsmittel**. Als grundsätzliche Leitgedanke in Bezug auf mobilitätsbedingte CO₂-Emissionen gilt auch hier: **"Vermeiden und Reduzieren vor Kompensieren"**.

- **digitalen Datenverfügbarkeit verbessern**
 - Aufbereitung der Dienstreisedaten, Nutzbar machen nicht digital vorliegender Daten
 - jeder Reisevorgang mit folgenden Informationen: *Datum des Reisebeginns, Datum des Endes der Reise, Zielort, Zielland, Beförderungsmittel, Wegstrecke, Kostenart (Dienstreise etc.)*
- **Dienstreiseparameter regelmäßig bilanzieren** (Verkehrsmittelwahl, CO₂-Äquivalente, Personenkilometer)
- **Kommunikation verbessern und für nachhaltiges Reisen sensibilisieren**
- **Dienstreisen reduzieren bzw. wenn möglich vermeiden, vor allem Flugreisen einschränken: Dienstreisen nur antreten, bei denen Präsenz am Reiseziel nötig und nicht sinnvoll digital ersetzbar ist**
- **Umweltfreundliche Verkehrsmittelwahl** bevorzugen (mit regelmäßig verkehrenden Beförderungsmitteln, Diensträder, bei Veranstaltungen auf umweltfreundliche An-/Abreise hinweisen)
- **Alternativen nutzen** (z.B. durch Telefon- oder Videokonferenzen)¹⁶: die in der Krise geschaffene digitale Infrastruktur¹⁷ sollte beibehalten und gefördert werden¹⁸
- **Selbstverpflichtung für Flugreiseverzicht** (Zug statt Flug: bei Erreichbarkeit des Reisezieles mit der Bahn unter 12h oder mit Übernachtung unter 36h)
- **Einrichtung eines Umweltschutz- bzw. Klimaschutzfonds**: z.B. CO₂-Kompensationszahlungen bei der Reisekostenabrechnung anbieten (Beispiele siehe Anhang); die dadurch zur Verfügung stehenden Mittel idealerweise für Klimaschutzprojekte/-maßnahmen vor Ort einsetzen; Hinweis: Kompensationszahlungen sind nach LRGB derzeit nicht erstattungsfähig, basiert dann auf Freiwilligkeit

¹³ Vorschläge S4F

¹⁴ Hoch N -Leitfaden

¹⁵ DFG-Projekte können beispielsweise Kompensationszahlungen abrechnen.

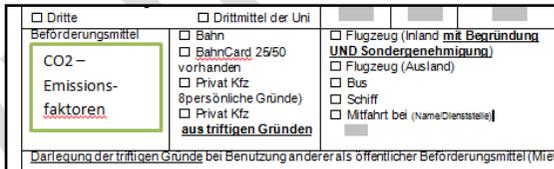
¹⁶ Gemäß Vorgabe aus dem LRGB: Unter Berücksichtigung des **Klimaschutzes** sollen Dienstreisen nur durchgeführt werden, wenn eine kostengünstigere Art der Erledigung des Dienstgeschäftes nicht möglich oder sinnvoll ist (z.B. durch Telefon- oder Videokonferenzen). Sie sind zeitlich auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken und sollen vorrangig mit regelmäßig verkehrenden Beförderungsmitteln ausgeführt werden.

¹⁷ Vorschläge S4F; Aus Hoch N-Leitfaden: „...digitale Kommunikation kann langfristig auch zum Anstieg der Verkehrsleistung durch „Globalisierung von Wissenschaft und Lehre“

¹⁸ Vorschläge S4F: Mobilität

Maßnahmenportfolio

(inkl. Rückmeldung aus dem Fachgespräch zu „Nachhaltiger Mobilität“ am 22.05.2023)

| Maßnahme | Hintergrundinformation bzw. rechtliche Grundlage | Maßnahmenbeschreibung (Angaben von Verantwortlichen (V), Terminvorgabe (T) und Ziel (→)) | Maßnahme übernehmen ? | |
|--|--|---|-----------------------|------|
| | | | Ja | Nein |
| Sensibilisierung & Kommunikation | | | Ja | Nein |
| Für klimafreundliche Verkehrsmittelwahl sensibilisieren | | <p>CO₂-Emissionen in Dienstreiseantrag und im DLP unter Serviceleistungen/Reisen aufführen</p>  | | X |
| Für klimafreundliche Verkehrsmittelwahl sensibilisieren | | <p>DLP / Rundmail /R-newsletter zum Thema klimafreundliches Reisen über die Hochschulleitung; Leitung sollte Vorbildfunktion übernehmen</p> <p>V: T:</p> | X | |
| Kommunikation für klimafreundliches Reisen verbessern & Wissensvermittlung zu Dienstreiseanlässen an der UR verbessern und verstetigen | D2 hat Haushaltsschulung u.a. auch zu Reisekosten in 2022 durchgeführt „World-Café“ über Dienstreisen/Reisekostenabrechnungen im September 2023 geplant | <p>grundlegende Informationen für Beschäftigte, vor allem für neue Mitarbeiter besser und gebündelt zur Verfügung stellen; regelmäßige Schulung durchführen, z.B. als Webinare; Service des Reisebüros bewerben: UR hat einen Rahmenvertrag, Fahrkarten und Flugscheine können über ein Reisebestellformular erworben werden; Reisebüro kann die Buchung unter Berücksichtigung des LRKG M-V und der Maßgabe, möglichst die umweltfreundlichste Variante auszuwählen, vornehmen; damit würde optimalerweise auch eine eigene zeitintensive Recherche entfallen</p> <p>V: D2/Reisekostenstelle T: kurzfristig</p> | X | |

| | | | | |
|---|---|---|----------|-------------------------------|
| Beantragung und Genehmigung von Dienstreisen verantwortungsvoll entscheiden | „Dienstreisen sollen nur noch durchgeführt werden, wenn eine kostengünstigere Art der Erledigung des Dienstgeschäftes z.B. telefonisch oder durch Videokonferenz nicht möglich ist.“ (Verfahrenshinweise zur Umsetzung des Landesreisekostengesetzes (LRKG M-V) im DLP, Stand: 01.07.2021) | Im Reiseantrag muss aktiv bestätigt werden, dass eine kostengünstigere Art der Erledigung des Dienstgeschäftes nicht möglich ist. Fachvorgesetzte und Antragsteller (Dienstreisende) sind angehalten verantwortungsvoll über die die Notwendigkeit der Dienstreise zu entscheiden. Dies sollte so auch kommuniziert werden, siehe auch unter „Für klimafreundliche Verkehrsmittelwahl sensibilisieren“ V: HL T: ... | X | X da doppelt (s.o.) |
| Umweltfreundliche Dienstreisen in Leitlinien (Nachhaltigkeit) verankern | „Umweltverträgliche , regelmäßig verkehrende Beförderungsmittel zu Land und zu Wasser (ÖPNV) sind vorrangig zu nutzen“ Für Dienstfahrten am Hochschulort sind grundsätzlich öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen (vorhandene Zeitkarten (Monats- oder Wochenkarte) sind einsetzen))“ (Verfahrenshinweise zur Umsetzung des Landesreisekostengesetzes (LRKG M-V) im DLP, Stand: 01.07.2021) | <ul style="list-style-type: none"> • Notwendigkeit der Dienstreisen kritisch prüfen (z.B. ist ein digitales Format möglich?) • bevorzugt umweltverträgliche öffentliche Verkehrsmittel nutzen und Flugreisen nach Möglichkeit vermeiden • Reisebuchungen über den Dienstleister der UR sollen so durchgeführt werden, dass unter Berücksichtigung des LRKG M-V die umweltfreundlichste Variante angeboten wird V: ... T: ... | X | |
| Bei Reise mit Kfz: Sensibilisierung für einen verantwortungsvollen Umgang mit Fahrzeugen und Betriebsstoffen | Siehe auch Maßnahmen im Bereich „Fuhrpark“ | Führer von Dienstkraftfahrzeugen & Selbstfahrer werden bei Unterweisung zusätzlich auf energieeffizientes und umweltschonendes Fahrverhalten hingewiesen V: Fahrzeugverantwortliche T: regelmäßig | | X |
| Alternativen nutzen & umweltfreundliches Reisen fördern | | | | |
| Digitale Infrastruktur für digitale Austauschformate fördern | | entsprechende Voraussetzungen für digitale Austauschformate sicherstellen; Übersicht der entsprechenden Räumlichkeiten veröffentlichen: derzeit sind neun Räume (WSF) mit Merkmal „hybrider Lehrraum“ im LSF gelistet; (Anfrage ist gestellt) V: Mobil:BA T: 31.07.2023 | X | ? |
| Nutzung des ÖPNV fördern | Siehe: Verfahrenshinweise zur Umsetzung des Landesreisekostengesetzes (LRKG M-V), Stand: 01.07.2021 | | | X |

| | | | | |
|---|--|--|-----------|----------|
| Angebot Jobticket/Deutschlandticket | <p>Kosten Deutschlandticket 49€; Rabattsatz von 5% auf den Ausgabepreis, wenn der Arbeitgeber einen Mindestzuschuss von 25% auf den Ausgabepreis an die Mitarbeiter:innen gewährt (34,40 € für MA)</p> <p>Siehe auch Maßnahmen im Bereich „Pendel/Arbeitswege“</p> | <p>Einführung leider bisher nicht möglich</p> <p>Siehe: https://www.dienstleistungsportal.uni-rostock.de/ur-interne-nachrichten/detailsansicht-der-news/n/informationen-zum-jobticket-deutschlandticket-162589/</p> | XX | X |
| Anreize zur Bahnnutzung: Über Verwendung Großkundenrabatt und Bahncard informieren | <p>Möglichkeiten zur Erlangung von Fahrpreisermäßigungen (zum Beispiel die Inanspruchnahme eines Großkundenabonnements der Dienststelle, die Nutzung von Zeit- oder Sonderrückfahrkarten oder einer - auch privat erworbenen - BahnCard oder Ermäßigungen aufgrund persönlicher Ermäßigungstatbestände, wie zum Beispiel Schwerbehinderung, Zugehörigkeit zu einer bestimmten Alters- oder Personengruppe) sind auszunutzen. Dies ist sogar gesetzlich vorgeschrieben.</p> | <p>Über Nutzung der Bahncard bzw. Kundennummer der Universität Rostock mit entspr. Großkundenrabatt (5%) informieren. Vorteile der Nutzung (bahn.business) aufzeigen: (Fahrten sind klimaneutral, Bereitstellung einer Umweltbilanz über die Fahrten, bessere Stornobedingungen, direkte Emissionen werden durch den Einsatz erneuerbarer Energien vermieden, indirekte Emissionen werden über atmosfair kompensiert)</p> <p>Ggf. anhand eines Beispiels aufzeigen.</p> <p>V: D2/Reisekostenstelle</p> <p>T: im Rahmen des Workshops im September 2023</p> | X | |
| Radnutzung statt Pkw fördern (für Dienstfahrten am Hochschulstandort) | <p>Siehe auch Maßnahmen im Bereich „Fuhrpark“</p> <p>Übersicht Lastenräder und Ansprechpartner: im DLP unter Dienstleistungen> Dienstleistungen nach Lebenslage > Auf Dienstreise gehen > Lastenrad nutzen</p> | <p>Erweiterung & Ausbau der Dienst- und Lastenräder, z.B.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Innenstadt: Ausleihe über Poststelle • Ulme: Ausleihe über D3? • Südstadt AE: Ausleihe über ITMZ? <p>V: jeweilige OE und Mobil:BA T: ...</p> <p>Hinweis auf vorhandene Lastenräder im DLP unter Serviceleistung/Reisen veröffentlichen (analog „Kraftfahrzeug ausleihen“ bzw. „Mietwagen vermitteln“</p> <p>→ erledigt seit Mai 2023 veröffentlicht</p> | XX | |

| | | | | |
|--|--|--|---|---|
| Dienstrad-Leasing anbieten | Ausnahme Beamte: seit 01.06.2021 ist durch eine Änderung des Landesbesoldungsgesetzes eine Entgeltumwandlung für Dienstradleasing auch für Beamt*innen gemäß § 3 Abs. 3 Landesbesoldungsgesetz MV zulässig | z.Z. wegen Tarifvertrag nicht möglich Bemühung - in Kooperation mit HS Wismar sowie PFT das Thema über Verdi in die nächste Tarifverhandlung mitaufzunehmen laufen und PI übernimmt Ansprache im GPR. V: ... T: kommende Tarifverhandlung Herbst 2023 | X | X |
| Auf Umweltfreundliche An-/Abreise bei Veranstaltung, Projekttreffen hinwirken | <p><u>Lagepläne:</u> Auf den Seiten der UR gibt es in der Fußzeile den Hinweis auf den Lageplan. Auf den eigenen Standort angepasste Information bereit gestellt haben: WSF (Kartenausschnitt, mit Standortkennzeichnung); IEF (Lagepläne und Anreiseinformationen: übersichtliche Darstellung zu allen Standorten der IEF mit Kartenausschnitt und zusätzlichen Informationen zu „Mobilität/Fahrstuhl“ und Parkplätzen); AUF (Lageplan mit Hinweis auf Straßenbahn)</p> <p>JUF: Hinweis zum Lageplan fehlt.</p> | Bei Einladung zu Veranstaltungen auf umweltfreundliche An-/Abreise hinwirken; Verzicht auf Anreiseinformation mit Auto (insbesondere wenn gute ÖPNV-Anbindung vorhanden sind) Information am Bsp. IEF auf andere Fakultäten / ZUV erweitern; ggf. ergänzen um ÖPNV-Anbindung und Fußwegezeiten, Information zum Thema Barrierefreiheit; → An/Abreisebedingte CO ₂ -Emissionen verringern V: ... T: ... | | X |
| Flugreisen verringern / Bahn statt Flug: bei Reisezielen ins angrenzende europäische Ausland | 2/3 der Emissionen im Dienstreisesektor gehen auf Flugreisen zurück, größter Hebel für THG-Reduktion Inlandsflüge sind mit dem LRKG M-V (01.07.2021) nicht mehr erlaubt. Hinweis: Bei Vorliegen triftiger Gründe erfolgt Kostenerstattung bei Benutzung eines Liege- oder Schlafwagens der niedrigsten verfügbaren Klasse. | Notwendigkeit kritisch prüfen; bei erforderlichen Flugreisen Direktflüge bevorzugen Selbstverpflichtung (Bahn statt Flug): Flugreiseverzicht bei Zielen, die innerhalb von 12h mit umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln erreicht werden könnte bzw. innerhalb von 36h mit der Option einer Übernachtung. (Vorlage siehe Anhang) Darstellung „ Reisezeit vs. CO₂-Einsparung “ ist in Arbeit. → THG-reduzieren V: ... T: 3. Quartal 2023 | X | |
| Spezifische Zielvorgaben | | | | |
| Emissionen aus Flugreisen reduzieren | Durchschnittliche Anzahl Flugreisen (Europa) im Zeitraum 2017 -2019: 575 | Unter der Annahme, dass 50% dieser Reisen „anders“ getätigt werden können, → Anzahl europäischer Flüge / Jahr: < 290 | | |
| Dienstreisen-Personenkilometer reduzieren | | | | |

| | | | | |
|--|--|---|-----------|----------|
| Emissionen aus Reisen mit privatem Pkw reduzieren | Durchschnittliche Anzahl Nutzung priv. Pkw im Zeitraum 2017 -2019: 1927 Durchschnittlicher zurückgelegter Weg in KM mit priv. Pkw im Zeitraum 2017 - 2019: 993T km | Anzahl der privat Pkw-Nutzung signifikant zugunsten ÖPNV und Bahn reduzieren Verlagerung um 25% ergibt → Anzahl priv. Pkw Fahrten / Jahr: <1500 T km → zurückgelegte Strecke (km) / Jahr: <750T km | X | X |
| Gesamt-CO₂ Emissionen (durch Dienstreisen verursacht) reduzieren | | Daten 2021/2022 abwarten: Reisetrend nach den Corona-Einschränkungen und Auswirkung der Änderung des LRKG 2021 müssten erkennbar sein → CO₂-Einsparungen im Dienstreisesektor um : xy % T: jährlich/2025/2030/2035 | XX | |
| Monitoring, Evaluation & Berichterstattung | | | | |
| Datenbasis verbessern | 14% der Daten sind im Pilotbericht (2017 bis 2020) als „unbekannt“ in der Auswertung angegeben | verbessern → keine „unbekannt“ Angaben V: Dienstreisende und D2/Reisekostenstelle T: jährlich | X | |
| Digitalisierung der Prozesse für Dienstreisen (von Genehmigung bis Abrechnung) | Dienstreisegenehmigung und Abrechnung in einem Schritt (ONLINE): QisRKA von HIS ...Anfragen laufen Für eine Digitalisierung des Genehmigungs- und Abrechnungsprozesse fehlen momentan die Ressourcen. Zum papierlosen (rechtskonformen) Genehmigungsprozess: derzeit in Planung / Ausarbeitung | → Verbesserung der digitalen Datenverfügbarkeit und somit vereinfachte Datenauswertung (→ Papierloses Büro) V: D2/Reisekostenstelle, ... T: ... | X | |
| Regelmäßige Bilanzierung (Verkehrsmittelwahl, CO ₂ -Äquivalente, Personenkilometer) ¹⁹ - Modal Split ²⁰ | Daten für 2017 – 2020 im CO ₂ -Bericht; Daten für 2021/2022 liegen vor und müssen noch ausgewertet werden Umweltbilanz der DB für 2022 liegt vor (Personenkilometer, eingesparte Menge CO ₂ (kg) gegenüber Pkw und Flug. Abfrage seit | →als Grundlage für regelmäßige Evaluierung V: Reisekostenstelle & „CO ₂ -Gruppe“ T: Bericht mit den Vorjahresdaten jährlich zum xx.xx. bereitstellen | | X |

¹⁹ Ggf. erweiterte Analyse nach Streckentyp: Kurz-, Mittel- und Langstreckenflüge (>750 km; <3500 km; >3500 km) sowie Pkw Streckentyp (<100, >100 km bis >750 km)

²⁰ prozentualen Anteile der einzelnen Verkehrsmittel an der gesamten Verkehrsleistung geben Aufschluss über die Verkehrsmittelnutzung und den damit zurückgelegten Kilometern pro Person (oder Tonne)

| | | | | |
|---|--|--|--------|---|
| | 01.03.2023 monatlich über bahn.business möglich. Reporting aus HIS derzeit nicht möglich. Anfrage dazu läuft. Vertragsreisebüro bietet keinerlei Reports mehr an. | | | |
| Ziele kontrollieren und ggf. nachsteuern Regelmäßige Berichterstattung & Veröffentlichung | | Auswertung der geplanten und umgesetzten Maßnahmen, ggf. nachsteuern → regelmäßiger Bericht (Klimaschutzbericht) veröffentlichen V: ...?... T: jährlich | X X | |
| Kompensieren | | | | |
| VOR-ORT: Umwelt / Klimaschutzfond an der UR einrichten | Beispiele Umsetzung anderer Universitäten siehe Anhang | rechtliche und finanzielle Umsetzung klären → CO ₂ -Kompensationszahlungen bei der Reisekostenabrechnung → Finanzierung von Klimaschutzmaßnahmen an der UR V: N-BA, ... T: ... | XX | X |
| GLOBAL: Durch Dienstreisen verursachte Emissionen kompensieren (CO ₂ -Ausgleichszahlungen über zertifizierte Klimaschutzprojekte) | z.B. https://www.climatepartner.com/de https://www.atmosfair.de | Kompensation im jeweiligen Fachbereiche oder zentral; rechtliche und finanzielle Umsetzung muss geklärt werden → übergeordnetes Thema , da es auch die anderen THG-verursachenden Bereiche der UR betrifft V: N-BA T: ... | X | X |
| Weitere Kompensationsmöglichkeiten | | Bei Bahnreisen Tickets über bahn.business buchen, diese sind klimaneutral (und indirekte Emissionen werden kompensiert). Bei Buchung von Flugreisen CO₂-Kompensationszahlungen leisten , als freiwillige Abgabe, da die Kompensationszahlungen aktuell über das LRKG M-V nicht erstattungsfähig sind. → Nicht vermeidbare THG-Emissionen kompensieren V: Dienstreisende T: laufend | | X |

Anmerkung aus dem Fachgespräch „Nachhaltige Mobilität an der UR“ mit Schwerpunkt Dienstreisen am 22.05.2023

- zum Ansatz „Vermeiden und Verringern (in Bezug auf THG-Emissionen) & Verlagern (alternative Verkehrsmittel)“:

- **Übernachtung in Hotels mit green-Label:**
 - Mehrkosten werden derzeit nicht erstattet,
 - Vom FM wird derzeit weder eine Erhöhung der Nichtbeanstandungsgrenze für Übernachtungen im Inland erwogen, noch ist angedacht, evtl. höhere Kosten für Buchungen in Green-Label-Hotels zu übernehmen

5. Arbeitswege

Die Arbeitswege (Pendelwege zur UR und zurück, sowohl Mitarbeitende als auch Studierende) gelten als vorgelagerten Scope 3-Emissionen, haben aber durchaus einen erheblichen Einfluss auf die Treibhausgas-Emissionen. Ziel ist es, mit entsprechenden Angeboten Anreize für eine umweltfreundliche Verkehrsmittelwahl zu schaffen und somit den motorisierten Individualverkehr zu verringern.

Eine aktuelle Datengrundlage (**Mobilitätsbefragung**) über die verschiedenen Arbeitswege ist für die gesamte UR nicht vorhanden und sollte erhoben werden. Es ist davon auszugehen, dass es enorme Unterschiede bei der Verkehrsmittelwahl bei Studierenden und Mitarbeitenden gibt.

Für eine Bewertung des Handlungsfeldes „Arbeitswege“ ist neben einer gesamtuniversitären Betrachtung bezogen auf die Ansatzpunkte:

- Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs
- Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel (ÖPNV, Rad)
- Anreise mit Pkw unattraktiv gestalten

in jedem Falle eine jeweilige **standortbezogene (Stellplatz-)Analyse** erforderlich. Dieses liegt beispielweise für den Standort 560_Parkstr. 6 vor (siehe dazu Anhang III: [Mobilitätskonzept für die UR, Am Beispiel des Handlungsfeldes „Arbeitswege“ für den Standort 560_Parkstr. 6](#)).

6. Zusammenfassung der Maßnahmen

In folgende Tabelle sind Maßnahmen aus den Handlungsfelder Fuhrpark, Dienstreisen, Arbeits- und Pendelwege zusammengefasst. (**noch unvollständig**, Maßnahmen aus dem Maßnahmenportfolio Fuhrpark und Arbeitswege, müssen im Anschluss an Workshop//Fachgespräch noch übernommen werden)

| Lfd. Nr. | Handlungsfeld | Ansatzpunkt | Beschreibung der Maßnahme | Geschätztes Einsparpotenzial / Beschreibung des Nutzens | Kosten / Investition | Verantwortlich (V) / Priorität (T) |
|----------|---------------|------------------------------------|---|--|--------------------------------------|------------------------------------|
| 1 | Fuhrpark | Verantwortung | Delegation der Funktion des Fuhrparkleiters/-verantwortlichen mit der damit verbundenen Verantwortungsübertragung | Wahrnehmung der gesetzlich vorgeschriebenen Aufgaben eines Fuhrparkleiters | | |
| 2 | Fuhrpark | Alternative, CO ₂ -Red. | Ausbau Beschaffung Lastenräder und Diensträder | Vermeidung von Dienst- und privat Pkw-Fahrten, bewegungsfördernd | Dienstrad: 600€ Lastenrad: 2T-4T€ | kontinuierlich |
| 3 | Fuhrpark | Alternative, CO ₂ -Red | Fuhrpark verändern bzw. verkleinern (Kfz) | CO ₂ -Reduktion | ... | ... |
| 4 | Fuhrpark | Alternative, CO ₂ -Red. | Umstellung auf alternative Antriebe | CO ₂ -Reduktion | | |
| 5 | Fuhrpark | Information | für umweltfreundliche Fahrzeuge/Fahrzeugnutzung sensibilisieren | CO ₂ -Reduktion | | |
| 6 | Dienstreisen | Sensibilisieren | Für klimafreundliche Verkehrsmittelwahl sensibilisieren | | Keine | HL |
| 7 | Dienstreisen | Information | Wissensvermittlung zu Dienstreiseangelegenheiten an der UR verbessern und verstetigen | | Keine | D2.4 |
| 8 | Dienstreisen | Grundlage | Umweltfreundliche Dienstreisen in Leitlinien (Nachhaltigkeit) verankern | | Keine | N:BA |
| 9 | Dienstreisen | CO ₂ -Red | Digitale Infrastruktur für digitale Austauschformate fördern | Reisen vermeiden | | |
| 10 | Dienstreisen | Alternative | Radnutzung statt Pkw fördern: Erweiterung der Angebote von Dienst- und Lastenrädern (siehe auch unter Fuhrpark lf. Nr. 3) | | | |
| 11 | Dienstreisen | CO ₂ -Red | Flugreisen verringern / Bahn statt Flug: bei Reisezielen ins angrenzende europäische Ausland als Selbstverpflichtung | Hohe CO ₂ -Einsparung | | 3. Quartal 2023 |

| | | | | | | |
|----|--------------------|-----------------------|--|---|--------|---|
| 12 | Dienstreisen | Grundlage | Datenbasis verbessern | | | |
| 13 | Dienstreisen | Grundlage | digitalen Datenverfügbarkeit verbessern: Prozesse für Dienstreisen (von Genehmigung bis Abrechnung) digitalisieren | Auswertung vereinfachen | | D2.4 |
| 14 | Dienstreisen | Grundlage | Regelmäßige Bilanzierung (Verkehrsmittelwahl, CO ₂ -Äquivalente, Personenkilometern), Bericht erstellen | | | jährlich zum xx.xx. bereitstellen |
| 15 | Dienstreisen | Kontrolle | Ziele kontrollieren und ggf. nachsteuern, Regelmäßige Berichterstattung & Veröffentlichung | Auswertung der Maßnahmen, ggf. nachsteuern | | jährlich |
| 16 | Dienstreisen | Kompensieren | Einrichten eines Umwelt-/Klimaschutzfond für Vor-Ort-Maßnahmen | Nicht vermeidbare THG-Emissionen ausgleichen | ... | N:BA |
| 17 | Arbeitswege | Grundlage | Mobilitätsumfrage (Modal Split) | Datengrundlage zur THG-Emissionsermittlung | ... | in 2023 |
| 18 | Arbeitswege | Information | Information zum Thema umweltfreundliche An-/abreise, vermitteln bzw. darauf hinwirken | Information, Alternativen aufzeigen, Fokus ÖPNV und Rad | gering | 2023 |
| 19 | Arbeitswege | Alternative | Qualität der Radabstellanlagen verbessern (Anzahl, Beschaffenheit, Überdachung) | Umweltfreundliche Verkehrsmittelwahl fördern | .. | ... |
| 20 | Arbeitswege | Alternative | Dienstradleasing / Jobrad | Umweltfreundliche Verkehrsmittelwahl fördern | keine | T: Tarifverhandlung im Herbst V: ... |
| | Externe/ Gäste | CO ₂ -Red. | Kurze Lieferwege | CO ₂ -Reduktion | | |
| | Externe/ Gäste | Alternative. | Bei Veranstaltungen auf umweltfreundliche Anreise hinweisen/wirken | CO ₂ -Reduktion | | |

Tab. 2 Maßnahmenübersicht

Anhang

- I. Beispiele Umweltschutz-/Klimaschutzfond
- II. Freiwillige Selbstverpflichtung
- III. Mobilitätskonzept für die UR,
Am Beispiel des Handlungsfeldes „Arbeitswege“ für den Standort 560_Parkstr. 6

Abkürzungenverzeichnis

| | |
|----------|---------------------------------------|
| D2 | Dezernat Haushaltsangelegenheiten |
| D3 | Dezernat Technik, Bau, Liegenschaften |
| MA | Mitarbeitende |
| Mobil:BA | Mobilitätsbeauftragte/r |
| N-BA | Nachhaltigkeitsbeauftragter |
| T | Termin |
| UR | Universität Rostock |
| V | Verantwortliche/r |

Literatur

[HochN]: Nachhaltigkeit im Hochschulbetrieb (Betaversion); <https://hochnwiki.de/images/c/cd/Hoch-n-leitfaden-nachhaltiger-hochschulbetrieb.pdf> [21.11.2022]

[Pilotstudie]: Treibhausgasbilanzierung der Universität Rostock für die Jahre 2017–2020: Eine Pilotstudie, Oktober 2022

[UBA-Leitfaden]: Der Weg zur treibhausgasneutralen Verwaltung; https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/5750/publikationen/2021_fb_weg_zur_treibhausgasneutralen_verwaltung_bf.pdf (21.11.2022)

[Vorschläge S4F]: Vorschläge für eine Umwelt- und Klimafreundliche Universität Rostock; https://www.uni-rostock.de/storages/uni-rostock/UniHome/Vielfalt/Stabsstelle_Diversity/2-Vorschlaege_fuer_eine_klimafreundliche_Uni-1.pdf (21.11.2022)

Verfahrenshinweise zur Umsetzung des Landesreisekostengesetzes (LRKG M-V), Stand: 01.07.2021 (DLP der UR)

Anhang I

Beispiele Umweltschutz-/Klimaschutzfond

UOS: Klimaschutzfond für CO₂-Kompensationszahlungen

- Kompensation erfolgt im Rahmen der Reisekostenabrechnung
- als freiwilliger Kompensationsbetrag mit maximal 140 Euro pro Dienstreise
- sowohl für Flug- als auch für Pkw-reisen
- für Ermittlung des Kompensationsbetrages stehen verschiedene Rechenmodelle zur Verfügung
- Die Kompensation erfolgt einmal jährlich zum 30.09. Sie erhalten dann von D3 eine Aufstellung ihrer vom 01.04. des Vorjahres bis zum 31.03. des laufenden Jahres durchgeführten Reisen. Daraus ermitteln Sie die mögliche Kompensationszahlung und senden dies an D3 zurück. Die Universität verdoppelt diese Summe. Das Geld fließt in einen internen Klimaschutzfonds und wird dort für nachhaltige Maßnahmen an der Uni eingesetzt. Infos unter: www.uni-osnabrueck.de/klimaschutzfonds
- Die Universität beteiligt sich mit **zentralen Mitteln** insofern, als für jeden gespendeten Euro, der in den universitären Klimaschutzfonds fließt, **ein Betrag in gleicher Höhe zentral kofinanziert** wird. (**Maßnahme "einsundeins"**)
- Die Mittel des Klimaschutzfonds kommen Klimaschutzmaßnahmen der Universität zugute und können **für alle klimarelevanten Themen eingesetzt** werden; unter anderem in den Bereichen Mobilität, Ressourcenschonung, nachhaltige Lebenswelt Universität oder Bildung und Wissenstransfer mit dem Ziel, das Klima zu schonen. Auch entsprechende Förderanträge können von Universitätsangehörigen gestellt werden.
- Über die **Verwendung der Mittel entscheidet eine Arbeitsgruppe**, der neben der Leiterin des Dezernats 6 und der Umweltkoordinatorin drei Mitglieder der regionalen Scientists4Future-Gruppe sowie ein Vertreter des Senats angehören. Die **Maßnahme soll zunächst für drei Jahre** eingeführt werden.

LEUPAHNA: Klimaschutzfonds für mehr Nachhaltigkeit

- Für **unvermeidbare Dienstreisen mit Auto oder Flugzeug** werden die dadurch verursachten CO₂-Emissionen künftig über einen internen Klimaschutzfonds der Leuphana **kompensiert**.
- Gespeist wird der Fonds aus der **verpflichtenden Einzahlung** eines entsprechenden **CO₂-Preises je Dienstreise**. Bei der Berechnung wird der von der **Bundesregierung festgelegte CO₂-Preis** zugrunde gelegt. ... Aus den laufenden Haushaltsmitteln [des jeweiligen Universitätsbereichs](#)
- Die damit zur Verfügung stehenden Mittel sollen für **Klimaschutzmaßnahmen vor allem auf dem Campus** der Leuphana eingesetzt werden
- Dienstreisen künftig – wann immer möglich – durch digitale Formate ersetzt werden sollen. Falls diese Alternative nicht greift, sollen vorzugsweise öffentliche Verkehrsmittel für die Reisen genutzt werden.
- Der Klimaschutzfonds wird zunächst für eine **Dauer von fünf Jahren** eingerichtet und vor Ablauf der Frist **evaluiert**.

Eckpunkte zum Klimaschutzfonds der UNIVERSITÄT POTSDAM

- freiwilligen Abgaben für unvermeidbare dienstliche Flugreisen gespeist wird. Daraus werden zusätzliche Maßnahmen für den Klimaschutz finanziert,
- ...insbesondere für die Verbesserung der Bedingungen für digitale Wissenschaftskommunikation, ... sowie perspektivisch Projekte zu unterstützen die wirksam CO₂ der Atmosphäre entziehen (Investition in CO₂-Senken, wie z. B. Niedermoore und naturnahe Wälder)
- Über die **Mittelverwendung berät die Umweltkommission** in regelmäßigen Abständen. Über **Projektbewilligungen entscheidet der Kanzler** in Abstimmung mit dem Klimaschutz-management (KSM). Die Mitglieder der Universität können dem KSM Vorschläge für die Mittelverwendung einreichen.

- Die **Einzahlung** in den Fonds erfolgt aus den laufenden Haushaltsmitteln jeweils des **Bereiches** innerhalb der Universität, von dessen Personal oder Gästen die Dienstreise durchgeführt wird. Kompensationszahlungen, die Drittmittelgeber zulassen (z.B. DFG), können parallel zum universitären Klimaschutzfonds genutzt werden.
- Zur Vereinfachung der Verwaltungsabläufe wird die **Beitragshöhe zunächst in Form von Pauschalbeträgen nach Entfernungskategorien festgelegt**: Transkontinentale Flüge, innereuropäische und innerdeutsche. **In der Startphase werden für interkontinentale Flüge 90€ geleistet, für alle anderen Flüge 40€.**
- Der Klimaschutzfonds wird zunächst für eine **Dauer von 5 Jahren** eingerichtet, und spätestens ein Jahr vor Ablauf der Frist **evaluiert**.

Literatur:

- (1) [TU WAS Dienstreisen nachhaltig.pdf \(uni-osnabrueck.de\)](#)
- (2) <https://www.leuphana.de/universitaet/pressemitteilungen/pressemitteilungen-ansicht/2022/10/05/leuphana-setzt-auf-klimaschutzfonds-fuer-mehr-nachhaltigkeit.html>
- (3) <https://www.uni-potsdam.de/de/umweltportal/handlungsfelder/mobilitaet/dienstreisen>
- (4) <https://flyingless.de/>

Anhang II

Freiwillige Selbstverpflichtung

Selbstverpflichtung: Flugverzicht bei Reisen ins europäische Ausland

Hiermit verpflichte **ich mich bzw. Mitarbeitende der Fakultät oder Einrichtung**, ab sofort auf dienstliche Flüge zu verzichten, wenn die Reise mit alternativen Verkehrsmitteln in maximal 12 Stunden bzw. 36 Stunden mit einer Übernachtung durchführbar ist.

Es handelt sich hierbei um eine freiwillige Verzichtserklärung. Dennoch überprüfe **ich/wir** **regelmäßig/nach einem Jahr**, ob ich/wir die Verpflichtung erfüllt haben.

Mit dieser Eigeninitiative möchte **ich/wollen wir** einen Beitrag zum Klimaschutz leisten und so helfen dem Ziel „klimaneutrale UR“ näher zu kommen.

Name, Vorname / Einrichtung (Fakultät/Fachbereich, Organisationseinheit) / E-Mailadresse / Datum

Ich bin damit einverstanden, dass mein Name / Einrichtung auf den Nachhaltigkeitsseite der UR / Rubrik Mobilität veröffentlicht werden darf.

Datenschutzerklärung

Hinweis zur Umsetzung:

- Als online Formular
- Vor Bekanntmachung / Veröffentlichungen sollten sich ggf. einige Unterzeichner als „Vorreiter“ bereits dazu bekannt haben (z.B. Hochschulleitung, Vertreter AUF, Fach
- Infografik „Bahn statt Flug“ zur Veranschaulichung bereit stellen (Grafik als Beispiel, wird noch überarbeitet)

