Victoria Valta, MSc

Erfassung und Analyse der Dienstreisen 2013 der Alpen-Adria-Universität Klagenfurt

unter besonderer Berücksichtigung der damit verbunden Emissionen treibhausaktiver Gase

2. aktualisierte Auflage

Auftraggeber:
Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Martin Hitz
Vizerektor für Personal
Judith Biedermann
Leiterin FA Gebäude und Technik
Alpen-Adria-Universität Klagenfurt | Wien Graz

Graz, Februar 2017

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung 1

2 Standortanalyse 2

2.1 Entfernungen 2
2.2 Personalentwicklung 2

3 Auswertung 5

3.1 Zeitrahmen 5
3.2 Erfassungsprobleme 5
3.3 Methode 6
3.3.1 Programm 6
3.3.2 Ermittlung der Emissionen 7
3.4 Auswertungen 8
3.4.1 Dienstautos 10
3.4.2 Reisekosten für die AAU 11
3.4.3 Emissionen pro Kopf und VZÄ aus Dienstreisen 2013 12
3.5 Warum wurde gereist? 13

4 Verbesserungspotenziale 15

4.1 Was ist bereits vorhanden? 15
4.2 Ein kleiner Vergleich mit der BOKU Wien 15
4.3 Maßnahmenvorschläge 16

Verwendete Quellen 19

Anhang A – Eingabemaske 21

Anhang B – Grafiken zur Personalentwicklung 22

Anhang C – Grafiken zur Datenauswertung 23

Anhang D – Formularvorschläge 27

Anhang E – Bisherige Antrags- und Abrechnungsformulare 29

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Reiseziele In- und Ausland ohne Dienstauto 2013. 9
Abbildung 2: Personenanzahl 2013..... 12
Abbildung 3: Emissionen pro Person 2013. 13
Abbildung 4: Emissionen pro Person 2013 (ohne Langstreckenflüge). 13
Abbildung 5: Dienstreisengründe 2013..... 14
Abbildung 6: Eingabemaske. 21
Abbildung 7: Gesamte Anzahl MitarbeiterInnen der AAU in Köpfen, 2010-2014. 22
Abbildung 8: Gesamte Anzahl MitarbeiterInnen der AAU in VZÄ, 2010-2014. 22
Abbildung 9: Aufteilung Emissionen auf Verkehrsmittel aus Dienstreisen 2013 in t CO_2äqu. 23
Abbildung 10: Zurückgelegte Kilometer je Verkehrsmittel aus Dienstreisen 2013. 24
Abbildung 11: Anzahl der Etappen je Verkehrsmittel aus Dienstreisen 2013. 25
Abbildung 12: Destinationen aus Dienstreisen 2013. 26
Abbildung 13: Ergänzung zum Abrechnungsformular, Vorschlag, Variante 1. 27
Abbildung 14: Ergänzung zum Abrechnungsformular, Vorschlag, Variante 2. 28
Abbildung 15: Antrag auf Genehmigung einer Inlandsreise/Auslandsreise. 29
Abbildung 16: Reiseabrechnungsformular 2013..... 30
Abbildung 17: Berechnungsblatt zur Reiseabrechnung 2013. 31

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: MitarbeiterInnen in Köpfen zum Stichtag des Jahresletzten, Daten von der AAU bereitgestellt..... 3
Tabelle 2: MitarbeiterInnen in Vollzeitäquivalenten (VZÄ) zum Stichtag des Jahresletzten, Daten von der AAU bereitgestellt. 3
Tabelle 3: MitarbeiterInnen in Köpfen 2010-2014, Durchschnittswert..... 3
Tabelle 4: MitarbeiterInnen in VZÄ 2010-2014, Durchschnittswert..... 4
Tabelle 5: Emissionskennzahlen (EKZ) in g/Pkm der verschiedenen Verkehrsmittel, Daten vom österreichischen und deutschen Umweltbundesamt. 8
Tabelle 6: Übersicht Verkehrsmittel, zurückgelegte Kilometer, Anzahl der Etappen und entstandene Emissionen aus Dienstreisen 2013..... 9
Tabelle 7: Dienstautos AAU, Daten von der AAU bereitgestellt. 10
Tabelle 8: Übersicht zurückgelegte Kilometer, Anzahl der Etappen und entstandene Emissionen durch Dienstautos aus Dienstreisen 2013..... 11
Tabelle 9: Kosten pro Pkm-G (Pkm-Gesamt) bzw. Kosten Pkm-b (abgerechnete Pkm) in Euro..... 12

1 Einleitung

Diese Erhebung wurde im Auftrag der Alpen-Adria-Universität Klagenfurt | Wien Graz (AAU) durchgeführt und wurde dankenswerter Weise von Herrn Dr. Günter Getzinger betreut. Unterstützt wurde die Erfassung von der Personalabteilung unter der Leitung von Herrn Eduard Sander sowie der Abteilung Gebäude und Technik unter der Leitung von Frau Judith Biedermann. Ein besonderer Dank gilt Frau Mag. Melanie Gruber und Herrn Mag. Hannes Ebner, Bakk., welche für Fragen zu den Dienstreise-Abrechnungen jederzeit zur Seite standen.

Das Reporting in privaten und öffentlichen Betrieben entdeckt seit einigen Jahren das Thema „Nachhaltigkeit". Während die ökonomischen Kosten eines Unternehmens bereits in diversen Buchführungssystemen erfasst werden, wird nun diskutiert, wie man, um die drei Säulen der Nachhaltigkeit – Ökonomie, Ökonomie und Soziales – gleichwertig zu erfüllen, ökologische und soziale In- und Outputs messen und erfassen soll.

Im Bereich der Ökologie sind Emissionen ein sehr wichtiger Faktor und hier wiederum insbesondere Emissionen aus der Mobilität. Alle MitarbeiterInnen eines Unternehmens sind in irgendeiner Weise mobil: Sie müssen zur Arbeit fahren und auf Dienst-/Geschäftsreise gehen. Das Schlagwort „Mobilitätsmanagement" bezeichnet dabei den bewussten und effizienteren Einsatz von verschiedenen Formen von Mobilität. Es sollen dabei nicht nur Emissionen gesenkt, sondern generell negative Auswirkungen des Verkehrs abgeschwächt und vermieden, aber auch – nach Möglichkeit – Kosten gesenkt werden.[1]

Die AAU hat sich der Allianz Nachhaltige Universitäten in Österreich angeschlossen und bekennt sich zum Ziel der nachhaltigen Mobilität.[2] Neben Erhebungen und Maßnahmen im Pendlerbereich will sich die Universität ein Bild davon machen, wie hoch die Emissionen (gemessen in CO_2-Äquivalenten) entstanden durch Dienstreisen sind und – darauf aufbauend – auch Maßnahmen in diesem Bereich setzen. Das Jahr 2013 wurde gewählt, da zu Beginn der Planung dieses Projekts dies das aktuellste abgeschlossene Jahr darstellte. Eine Dienstreise liegt dann vor, „wenn die Arbeitnehmerin/der Arbeitnehmer über Auftrag der Arbeitsgeberin/des Arbeitsgebers den Dienstort (Arbeitsstätte) verlässt, um an anderen Orten die Arbeitsleistung zu erbringen."[3] In diesem Bericht werden sowohl Reisen, für welche Reisekostenzuschüsse (RKZ) gewährt wurden, als auch Reisen, die aus Projektmitteln finanziert wurden, als Dienstreisen erfasst. Dieser Bericht soll die Ergebnisse darstellen und näher erläutern. Es sollen schlussendlich Verbesserungsvorschläge in Richtung nachhaltiges Mobilitätsmanagement für Dienstreisen an der Universität vorgestellt werden.

[1] vgl. Kreiner 2008, S. 10f
[2] vgl. ANUiÖ 2015 sowie AAU 2015.
[3] Dienstreisen 2015

2 Standortanalyse

Bevor auf die einzelnen Ergebnisse der Datenerfassung eingegangen werden kann, muss der Standort Klagenfurt näher betrachtet werden. Wie sehen die Flug- und Zugverbindungen nach Österreich und Europa aus? Generell kann festgestellt werden, dass der öffentliche Personen(nah)verkehr nicht sehr gut ausgebaut ist. Man muss umständliche Routen in Kauf nehmen, die Frequenz ist nicht sehr hoch, es fahren – unter anderem deshalb – sehr viele KlagenfurterInnen mit dem Auto.

2.1 Entfernungen

Von der AAU braucht man ca. 20 Minuten zum Hauptbahnhof mit einer Bus-Direktverbindung. In der Nähe befindet sich eine S-Bahn-Haltestelle (Klagenfurt West, 8 Minuten mit dem Bus), von wo aus man ebenfalls zum Hauptbahnhof fahren kann. Mit Zug oder Bus kann man mehrmals täglich nach Wien, Salzburg, Graz oder Venedig fahren, täglich kommt man auch nach Deutschland, Italien, Kroatien, Slowenien oder in die Schweiz, wobei man teilweise in Villach umsteigen muss.

Mit dem Auto fährt man von der AAU ca. 20 Minuten zum Flughafen, mit einmaligem Umsteigen erreicht man ihn in ca. 45 Minuten mit den innerstädtischen öffentlichen Verkehrsmitteln. Es handelt sich dabei um einen sehr kleinen Flughafen. Im Sommer 2013 wurden täglich bzw. mehrmals wöchentlich nur vier Destinationen angeflogen, zwei weitere gab es jeweils einmal in der Woche, davon waren insgesamt drei Urlaubsdestinationen. Wien wurde mehrmals täglich angeflogen.

2.2 Personalentwicklung

Es liegen Stichtagswerte der Zahl der MitarbeiterInnen zum jeweils Jahresletzten von 2009 bis 2014 vor. Um eine durchschnittliche MitarbeiterInnen-Anzahl über das ganze Jahr hinweg zu erhalten, wurde jeweils ein Mittelwert aus dem Stichtagswert vom Betrachtungsjahr und dem Stichtagswert zum dazugehörigen Vorjahr ermittelt, was die Werte aus Tabelle 3 und Tabelle 4 ergibt (zur graphischen Darstellung wird auf Anhang B verwiesen). Insgesamt kann eine stetige Steigung der Gesamtanzahl der MitarbeiterInnen beobachtet werden. Auffällig ist auch, dass beim wissenschaftlichen Personal mehr Männer als Frauen tätig sind, beim allgemeinen Personal ist das umgekehrt. Grundsätzlich ist es jedem/r MitarbeiterIn möglich, auf Dienstreise zu gehen.

Tabelle 1: MitarbeiterInnen in Köpfen zum Stichtag des Jahresletzten, Daten von der AAU bereitgestellt.

Köpfe	**31.12.2009**	**31.12.2010**	**31.12.2011**	**31.12.2012**	**31.12.2013**	**31.12.2014**
Wissenschaftliches Personal	987,0	889,0	946,0	978,0	1.004,0	970,0
davon weiblich	*441,0*	*377,0*	*422,0*	*456,0*	*466,0*	*460,0*
davon männlich	*546,0*	*512,0*	*524,0*	*522,0*	*538,0*	*510,0*
Allgemeines Personal	349,0	477,0	476,0	489,0	490,0	530,0
davon weiblich	*244,0*	*327,0*	*327,0*	*331,0*	*331,0*	*346,0*
davon männlich	*105,0*	*1500*	*149,0*	*158,0*	*159,0*	*184,0*
Insgesamt	**1.336,0**	**1.366,0**	**1.422,0**	**1.467,0**	**1.494,0**	**1.500,0**
davon weiblich	*685,0*	*704,0*	*749,0*	*787,0*	*797,0*	*806,0*
davon männlich	*651,0*	*662,0*	*673,0*	*680,0*	*697,0*	*694,0*

Tabelle 2: MitarbeiterInnen in Vollzeitäquivalenten (VZÄ) zum Stichtag des Jahresletzten, Daten von der AAU bereitgestellt.

VZÄ	**31.12.2009**	**31.12.2010**	**31.12.2011**	**31.12.2012**	**31.12.2013**	**31.12.2014**
Wissenschaftliches Personal	492,2	456,1	490,6	492,0	503,6	483,9
davon weiblich	*193,7*	*172,4*	*195,0*	*201,4*	*211,5*	*209,6*
davon männlich	*298,5*	*283,7*	*295,6*	*290,6*	*292,1*	*274,3*
Allgemeines Personal	284,2	316,0	320,0	328,8	326,3	342,6
davon weiblich	*196,7*	*223,2*	*225,7*	*228,9*	*227,9*	*239,2*
davon männlich	*87,5*	*92,8*	*94,3*	*99,9*	*98,4*	*103,4*
Insgesamt	**776,4**	**772,1**	**810,6**	**820,8**	**829,9**	**826,5**
davon weiblich	*390,4*	*395,6*	*420,7*	*430,3*	*439,4*	*448,8*
davon männlich	*386,0*	*376,5*	*389,9*	*390,5*	*390,5*	*377,7*

Tabelle 3: MitarbeiterInnen in Köpfen 2010-2014, Durchschnittswert.

Köpfe	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**
Wissenschaftliches Personal	938,0	917,5	962,0	991,0	987,0
davon weiblich	*409,0*	*399,5*	*439,0*	*461,0*	*463,0*
davon männlich	*529,0*	*518,0*	*523,0*	*530,0*	*524,0*
Allgemeines Personal	413,0	476,5	482,5	489,5	510,0
davon weiblich	*285,5*	*327,0*	*329,0*	*331,0*	*338,5*
davon männlich	*127,5*	*149,5*	*153,5*	*158,5*	*171,5*
Insgesamt	**1.351,0**	**1.394,0**	**1.444,5**	**1.480,5**	**1.497,0**
davon weiblich	*694,5*	*726,5*	*768,0*	*792,0*	*801,5*
davon männlich	*656,5*	*667,5*	*676,5*	*688,5*	*695,5*

Tabelle 4: MitarbeiterInnen in VZÄ 2010-2014, Durchschnittswert.

VZÄ	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**
Wissenschaftliches Personal	474,2	473,4	491,3	497,8	493,8
davon weiblich	*138,1*	*183,7*	*198,2*	*206,5*	*210,6*
davon männlich	*291,1*	*289,7*	*293,1*	*291,4*	*283,2*
Allgemeines Personal	300,1	318,0	324,4	327,6	334,5
davon weiblich	*210,0*	*224,5*	*227,3*	*228,4*	*233,6*
davon männlich	*90,2*	*93,6*	*97,1*	*99,2*	*100,9*
Insgesamt	**774,3**	**791,4**	**815,7**	**825,4**	**828,2**
davon weiblich	*393,0*	*408,2*	*425,5*	*434,9*	*444,1*
davon männlich	*381,3*	*383,2*	*390,2*	*390,5*	*384,1*

3 Auswertung

3.1 Zeitrahmen

Die Planung dieses Projekts begann im Oktober 2014. Nach Erstellung der Eingabemaske und Einholung aller notwendigen Informationen wurde die Datenaufnahme Ende Jänner 2015 in einem Probelauf gestartet. Nachdem noch einige Details geklärt worden waren, konnte sie im Februar wieder aufgenommen und bis Ende März 2015 vervollständigt werden.

3.2 Erfassungsprobleme

Bei der Erfassung der Dienstreisen ergaben sich folgende Probleme:

- Dienstreisen, welche keine Kosten für die Universität verursachten, aber trotzdem im Zuge etwa eines Lehrauftrags an einer anderen Universität angetreten wurden, werden nicht aufgezeichnet und finden daher keine Berücksichtigung in dieser Erfassung. Sie sind der einladenden Universität zuzuordnen.
- GastprofessorInnen der AAU und von der AAU eingeladene Gastvortragende haben keinen rechtlichen Anspruch auf Dienstreisen. Ihre Reisespesen werden in Form eines Spesenersatzes abgegolten und konnten somit nicht erfasst werden.
- Laut Auskunft der Personalabteilung gibt es Fälle von Dienstreisen, in denen MitarbeiterInnen zwar eine Zugfahrt beantragen und abrechnen, de facto aber für die Dienstreise den Privat-Pkw benützen.
- Kosten wurden nur in der Höhe berücksichtigt, die an den/die MitarbeiterIn rückerstattet wurde, Es gab aber auch viele Fälle, in denen nur ein Teil der Reisekosten rückerstattet wurde, daher kann nur begrenzt eine vertiefende und verlässliche Kostenanalyse stattfinden.
- Kosten für eine Flugreise wurden nur in einzelnen Fällen den einzelnen Etappen zugeordnet. Dies liegt daran, dass eine Einzelaufstellung nur in den seltensten Fällen vom involvierten Reisebüro vorgelegt wird. Daher wurde bei Umstiegen die Gesamtsumme durch die Anzahl der zurückgelegten Etappen mit einem Flugzeug dividiert (Ausnahme: eine Dienstreise enthält sehr kurze und sehr lange Strecken, dann wurden für die sehr langen Strecken verhältnismäßig mehr Kosten erfasst als für die sehr kurzen Strecken).
- Die Flugstrecke wurde über www.luftlinie.org ermittelt, d.h. Steig- und Sinkflug sowie eventuelle Umwegflüge (da etwa einige Flughäfen nur aus bestimmten Richtungen angeflogen werden können) wurden bei der Ermittlung der Flugstrecke nicht berücksichtigt.

3.3 Methode

Erfasst wurden alle abgerechneten Dienstreisen, welche

- im Jahr 2013 stattfanden,
- eine Mindestgesamtstrecke von 20 km dokumentierten,
- mindestens einen klar getrennten Geldbetrag für eine Reise mit einem Verkehrsmittel aufwiesen oder wenigstens die Etappen vom Start- bis zum Zielort ersichtlich waren und
- aus Projektmitteln finanziert wurden oder einen RKZ auslösten.

Das wiederum grenzte folgende Fälle aus:

- Dienstreisen vor und nach dem Jahr 2013 (somit wurden 71 aussortiert)
- Dienstreisen innerhalb Klagenfurts (somit wurden 40 aussortiert)
- Dienstreisen, die von einer auswärtigen Stelle (nicht AAU) bezahlt wurden und daher nur unzureichend in den universitätsinternen Aufzeichnungen ersichtlich waren
- Dienstreisen, die zwar abgerechnetes Taggeld beinhalteten, aber keine Information zu den zurückgelegten Etappen, weder Verkehrsmittel noch Preise (somit wurden 20 aussortiert)

Aus Projektmitteln finanzierte Dienstreisen werden zu 100% abgegolten. RKZ decken nicht an allen Fakultäten die volle Höhe der Reisekosten. Die Erfassung der RKZ war etwas aufwändiger, da es dafür keine allgemein gültigen universitätsweit einheitlichen Formulare gab.

3.3.1 Programm

Die Datenerfassung erfolgte mit Hilfe einer Microsoft Access 2010 (MS Access) Datenbank. Die Auswertungen erfolgten über Abfragen in MS Access und wurden in Tabellenform über Microsoft Excel 2010 detailliert aufbereitet. Die Datenmaske dazu befindet sich in Anhang A.

Wichtig war, dass zunächst erfasst wurde, wer wann wohin gereist ist, aus welchem Grund und ob es sich dabei um einen Reisekostenzuschuss oder um eine Finanzierung aus Projektmitteln handelte. Unter den Reisedetails wurden die einzelnen Etappen genauer betrachtet. Das zweite Formular berechnete die mit einer Dienstreise verbundenen Emissionen dann – unter Zuhilfenahme von Emissionskennzahlen – automatisch.

3.3.2 Ermittlung der Emissionen

Die Emissionen wurden in CO_2-Äquivalenten (CO_2äqu) erfasst. Damit werden unterschiedliche Beiträge verschiedener Treibhausgase zum Treibhauseffekt berücksichtigt.[4] Die diesbezüglichen Emissionskennzahlen (EKZ) beachten direkte und indirekte Emissionen. Erstere fallen direkt am Ort der Energieumwandlung an, letztere werden auch als vorgelagerte Emissionen bezeichnet und finden nicht direkt am Ort der Energieumwandlung statt.[5] In dieser Erfassung werden die EKZ in Gramm pro Personenkilometer (g/Pkm) angegeben, soll heißen, wie viel Gramm CO_2äqu pro Kilometer pro Person durch ein bestimmtes Verkehrsmittel emittiert wird. Die EKZ werden durch das österreichische und das deutsche Umweltbundesamt (UBA) bereitgestellt. Diese EKZ dieser beiden Länder sind hinreichend, da sie einerseits jene Länder sind, welche am meisten bereist wurden (siehe auch Abbildung 12 im Anhang), außerdem konnten keine für diese Erfassung verwertbaren Daten für Emissionskennzahlen zu anderen Ländern gefunden werden.[6] Für Deutschland konnten leider nur Werte aus dem Jahr 2012, für Österreich aber bereits zu 2013 gefunden werden.

Abweichende EKZ für In- und Ausland wurden beim Eisenbahnverkehr gewählt, da österreichische Bahnen fast ausschließlich mit CO_2-armem Strom betrieben werden (worauf die Österreichischen Bundesbahnen auch sehr stolz sind[7]). Ansonsten wird mit denselben Werten gerechnet, da man bei der derzeitigen Datenlage davon ausgehen muss, dass in ganz Europa ein ähnlicher Bus- und Flugzeugflottenmix vorhanden ist.

Für einen Kurzstreckenflug (<= 750 km) wurde die EKZ des österreichischen UBA für nationale Flugstrecken herangezogen, für einen Langstreckenflug (> 750 km) jene für einen internationalen Flug. Für Leihwägen und Taxifahrten wurde ein Durchschnittswert aus 139 (vom deutschen UBA) und 181,3 (vom österreichischen UBA) gebildet, da die Datenlage keine Unterscheidung zwischen In- und Ausland zuließ. Für Bus (Fernverkehr, Ausland) wurde ein Durchschnittswert der beiden EKZ 51,9 (österreichisches UBA) und 30 (deutsches UBA) gebildet.

Unter die Kategorie „Sonstige“ fallen Motorradfahrten sowie Etappen, welchen zwar Kosten zugerechnet wurden, allerdings in keiner Weise ersichtlich war, welches Verkehrsmittel dabei verwendet wurde. Der Wert von 140 ist ein Durchschnittswert (nahe am Pkw, allerdings unter Berücksichtigung, dass es auch eine Eisenbahn- oder Busfahrt sein könnte). Für die Dienstautos wurde der Emissionswert aus den zur Verfügung gestellten Daten zu den CO_2-Emissionen herangezogen und mit einem Umrechnungsfaktor auf die CO_2äqu-Emissionen hochgerechnet, nähere Informationen dazu befinden sich im Kapitel 3.4.1.

[4] vgl. bmwfw (2014) S. 37.
[5] vgl. öUBAb.
[6] vgl. dUBA 2014 sowie öUBA 2015.
[7] vgl. ÖBB 2013, S. 2, 3, 17

Tabelle 5: Emissionskennzahlen (EKZ) in g/Pkm der verschiedenen Verkehrsmittel, Daten vom österreichischen und deutschen Umweltbundesamt.

Verkehrsmittel	**CO_2äqu, Inland**	**CO_2äqu, Ausland**
Flugzeug (Langstrecke > 750 km)	412,6	412,6
Flugzeug (Kurzstrecke <= 750 km)	771,8	771,8
Privat-Pkw	181,3	181,3
Taxi	160,2	160,2
Leihwagen	160,2	160,2
Eisenbahn	14,0	43,0
Eisenbahn (Schlafwagen)	14,0	43,0
Bus (Fernverkehr)	51,9	41,0
Sonstiges (z.B. Motorrad)	140,0	140,0

3.4 Auswertungen

Im Jahr 2013 wurde von **518** Personen (werden in weiterer Folge als Dienstreisen-Köpfe – DR-Köpfe – erwähnt) mindestens eine Dienstreise angetreten, darunter 265 Männer und 253 Frauen. Insgesamt wurden **1.972** Dienstreisen mit **6.200** Dienstreise-Tagen erfasst (ohne Fahrten mit den Dienstautos der AAU, diese unterliegen einer eigenen Betrachtung im nächsten Unterkapitel). Davon fanden 1.314 innerhalb Österreichs statt, 658 gingen ins Ausland und 5 hatten ihr Ziel sowohl in Österreich als auch in einem anderen Land. Eine genauere Auflistung der bereisten Länder befindet sich im Anhang.

Insgesamt wurden 1.118 Tonnen Emissionen in CO_2äqu durch Dienstreisen im Jahr 2013 verursacht.

Die 1.118 Tonnen berücksichtigen auch die Dienstautos. Ihre Berechnung findet später eine detailliertere Betrachtung. In Tabelle 6 ist die Aufteilung der Emissionen auf die einzelnen Verkehrsmittel ersichtlich (eine genaue grafische Darstellung befindet sich in Anhang C).

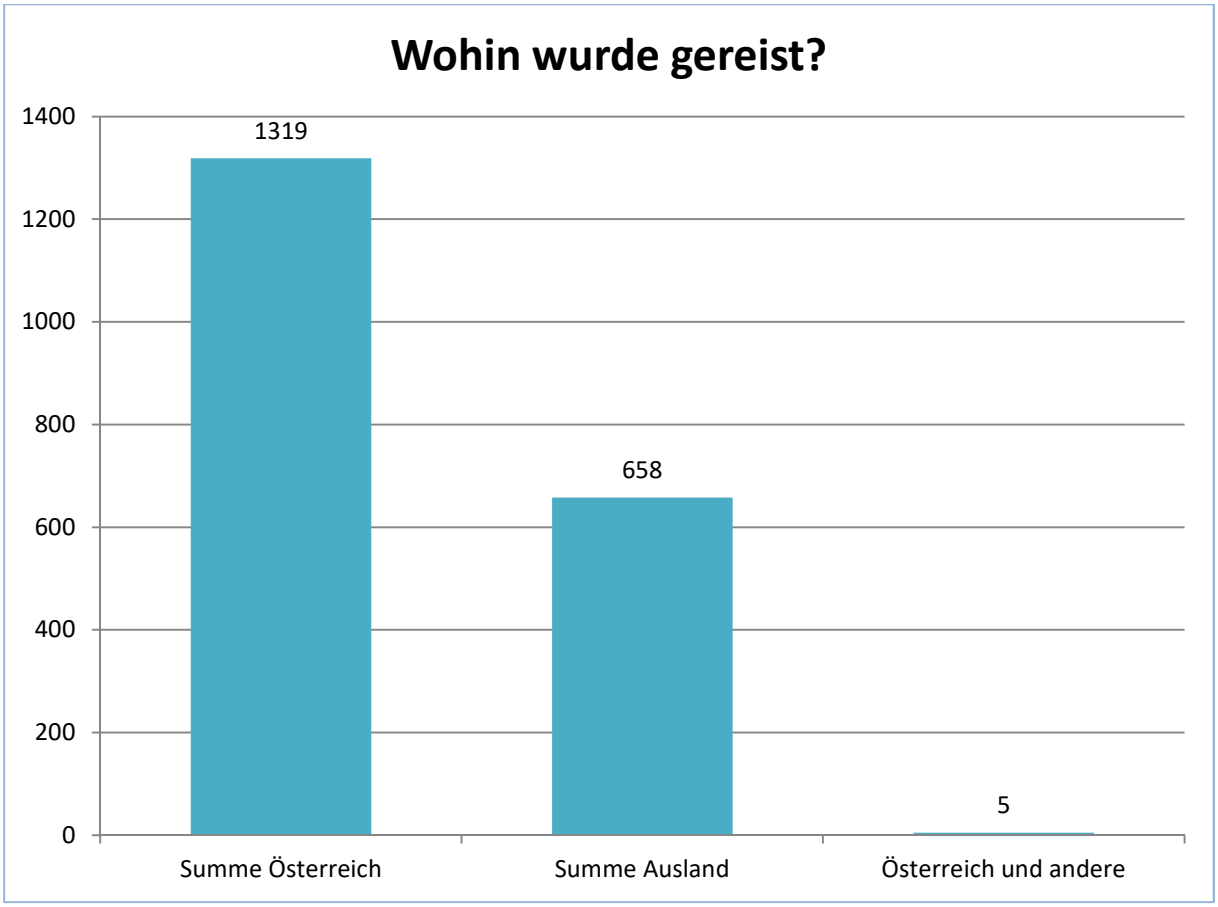

Abbildung 1: Reiseziele In- und Ausland ohne Dienstauto 2013.

Tabelle 6: Übersicht Verkehrsmittel, zurückgelegte Kilometer, Anzahl der Etappen und entstandene Emissionen aus Dienstreisen 2013.

Verkehrsmittel	**Pkm gesamt**	**Anzahl Etappen**	**Gesamtemissionen in Tonnen CO_2äqu**
Flugzeug (Langstrecke > 750 km)	1,829.139	699	754,7
Flugzeug (Kurzstrecke <= 750 km)	373.404	842	288,2
Privat-Pkw	267.970	1.301	48,6
Dienstautos	99.980	286	8,7
Taxi	9.460	88	1,5
Leihwagen	3.323	21	0,5
Eisenbahn (Inland)	465.181	1.637	6,5
Eisenbahn (Ausland)	127.982	513	5,5
Eisenbahn (Schlafwagen Ausland)	17.963	32	0,8
Eisenbahn (Schlafwagen Inland)	5.037	14	0,1
Bus (Fernverkehr Ausland)	2.263	21	0,1
Bus (Fernverkehr Inland)	43.563	254	2,3
Sonstiges	7.173	40	1,0
Summen	**3,252.438**	**5.748**	**1.118,4**

Aus Tabelle 6 kann man folgendes ablesen:

1. Die meisten Kilometer pro Verkehrsmittel wurden eindeutig mit Langstreckenflügen zurückgelegt, wobei nur 699 Mal eine derart lange Etappe angetreten wurde, das bedeutet, dass ein Langstreckenflug durchschnittlich 2.617 km lang war. In dieser Kategorie sind neben innereuropäischen Flügen, welche nur knapp über 750 km Entfernung zurücklegten (etwa nach Düsseldorf), bis hin zu Flügen von über 10.000 km (etwa nach Singapur) berücksichtigt. Es folgen zurückgelegte Kilometer durch die inländische Eisenbahn, dann die Kurzstreckenflüge.
2. Die meisten Etappen wurden mit der inländischen Eisenbahn zurückgelegt, gefolgt von Fahrten mit dem privaten Pkw und Kurzstreckenflügen.
3. 67% aller Emissionen wurden bei Langstreckenflügen emittiert, gefolgt von Kurzstreckenflügen (26%) und Privat-Pkw (4%). Die Emissionen aus Eisenbahnfahrten sind nahezu vernachlässigbar gering (alle Eisenbahnkategorien kommen in Summe auf 1% der Gesamtemissionen).

3.4.1 Dienstautos

Es gab im betrachteten Zeitraum 2013 insgesamt vier Dienstautos. Zwei davon wurden hauptsächlich für Stadtfahrten – einen Ford Vario Bus Basic 300M2 mit 5.181 km und einen Fiat Doblo mit 6.330 km (ab 11.9.2013) jeweils laut Fahrtenbuch für das Jahr 2013 – verwendet und finden daher keine weitere Berücksichtigung in dieser Datenerhebung. Ein BMW 520d wird ausschließlich vom Rektorat für Dienstreisen mit einem/r FahrerIn benutzt. Ein VW Caravelle Comfort hingegen ist ein kleiner Bus, der vom Universitätssportinstitut (USI) unter anderem für Fahrten zu Wettkämpfen benutzt wird.

Tabelle 7: Dienstautos AAU, Daten von der AAU bereitgestellt.

Autobezeichnung	**Erstzulassungsdatum**	**CO_2-Emissionen pro km**	**durchschnittliche MitfahrerInnenanzahl**	**km lt. Fahrtenbuch (2013)**
BMW 520d Limousine E60 N47	09.01.2009	136 g/km	2 (exklusive FahrerIn)	20.205
VW Caravelle Comfort LR TDI D-PF 4M	02.01.2009	240 g/km	3,5	17.020

Zur Erhebung der Etappenanzahl wurde eine durchschnittliche Reiselänge von 350 km angenommen. Die Gesamtpersonenkilometer ergeben sich aus den Kilometern laut Fahrtenbuch multipliziert mit der jeweiligen durchschnittlichen MitfahrerInnenanzahl (wurde von den jeweils zuständigen Personen bekannt gegeben). In diesem Wert wurde der/die FahrerIn nicht hinzugezählt, da dieseR „keine Wahl“ zum Wechsel des Verkehrsmittels hat. Dividiert durch 350 ergibt das die jeweilige Etappenanzahl. Insgesamt ergeben sich für Dienstautos die Emissionswerte in Tabelle 8.

Da die CO_2-Emissionen (= direkte Emissionen) pro Kilometer bekannt gegeben wurden, konnte man mit Hilfe eines Umrechnungsfaktors auf CO_2äqu hochrechnen. Dieser Umrechnungsfaktor ergibt sich aus der Berechnung des österreichischen UBA, welche angeben, dass 142,3 g/Pkm direkte Emissionen aus der Verwendung eines Pkw entstehen: 181,3 / 142,3 = 1,274.

Tabelle 8: Übersicht zurückgelegte Kilometer, Anzahl der Etappen und entstandene Emissionen durch Dienstautos aus Dienstreisen 2013.

Auto	**Pkm**	**Anzahl Etappen**	**CO_2-Emissionen pro Pkm (in g)**	**Summe CO_2äqu-Emissionen (in t)**
BMW	40.410	115	86,6 g	3,5 t
VW	59.570	170	87,4 g	5,2 t

3.4.2 Reisekosten für die AAU

Die Reisekosten wurden einerseits über die Datenerfassung je Etappe ermittelt. Zu den Dienstautos wurden Daten direkt aus den jeweils zuständigen Abteilungen übermittelt. Bei letzteren wurden für den BMW Versicherungs-, Tank- und Abschreibungskosten bekannt gegeben, was in Summe € 8.922,24 ausmachte. Zum VW wurden Tank-, Service/Reparatur-, Maut-/Vignetten-Kosten sowie die Höhe der Leasingraten übermittelt. Die Versicherung (knapp € 2.400) unterlag einem Sponsoring im Jahr 2013 und wurde daher nicht in der Berechnung berücksichtigt, deswegen fielen in Summe die Kosten für den BMW höher aus (Summe VW: € 6.734,45).

In Summe wurde für Dienstreise-Abrechnungen **€ 367.702,17** ausgegeben. Daraus errechnen sich die Kosten pro Kilometer gemäß Tabelle 9. Angegeben werden die Kosten pro Gesamtpersonenkilometer (Pkm-G) sowie die Kosten pro bezahlten Personenkilometer durch die AAU (Pkm-b), d.h. in der letzten Spalte wurden nur jene Etappen berücksichtigt, denen über die Dienstreise-Abrechnungen auch ein Geldwert zugeordnet werden konnte. Insgesamt wurden 3,192.868 Personenkilometer zurückgelegt, davon konnte nur 2,998.680 Pkm ein Geldwert zugeordnet werden, daher sind die Kosten/Pkm-b insgesamt höher als die Kosten/Pkm-G.

Ein Unterschied zwischen Gesamt-Pkm und tatsächlich von der AAU bezahlten Pkm ergibt sich dadurch, dass Kosten(teile) entweder von einer anderen Stelle übernommen wurden, die Reisedaten aber aus der Abrechnung ersichtlich waren oder durch Mitfahrgelegenheiten in einem anderen Privat-Pkw Kosten eingespart wurden (hier ist der Unterschied besonders deutlich).

Leihwagen und Taxi weisen hier den höchsten spezifischen Betrag auf, darauf folgen die Benützung der Dienstautos und Privat-Pkws.

Tabelle 9: Kosten pro Pkm-G (Pkm-Gesamt) bzw. Kosten Pkm-b (abgerechnete Pkm) in Euro.

Verkehrsmittel	**Kosten in €**	**Kosten/Pkm-G**	**Kosten/Pkm-b**
Flugzeug (Langstrecke > 750 km)	111.662,28	0,06	0,06
Flugzeug (Kurzstrecke <= 750 km)	92.455,24	0,25	0,25
Privat-Pkw	66.835,47	0,25	0,31
Dienstautos	15.656,69	0,39	0,39
Taxi	4.459,02	0,47	0,47
Leihwagen	1.475,70	0,44	0,47
Eisenbahn (Inland)	50.054,55	0,11	0,11
Eisenbahn (Ausland)	15.816,74	0,12	0,13
Eisenbahn-Schlafwagen (Ausland)	2.558,35	0,14	0,15
Eisenbahn-Schlafwagen (Inland)	655,82	0,13	0,15
Bus (Fernverkehr Ausland)	257,14	0,11	0,11
Bus (Fernverkehr Inland)	4.780,43	0,11	0,12
Sonstiges	1.034,74	0,14	0,19
Summe	**367.702,17**		

3.4.3 Emissionen pro Kopf und VZÄ aus Dienstreisen 2013

Die Emissionen pro Kopf, VZÄ sowie DR-Kopf (d.h. Anzahl der Personen, die im Jahr 2013 mindestens eine Dienstreise absolviert haben) ergeben sich wie folgt aus Abbildung 3, die dazugehörigen Personenzahlen aus Abbildung 2.

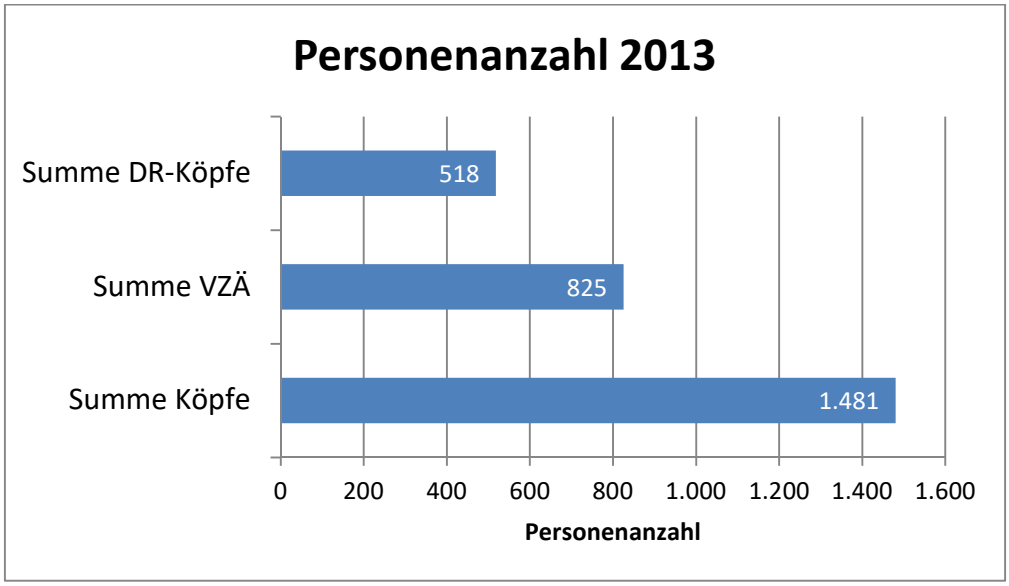

Abbildung 2: Personenanzahl 2013.

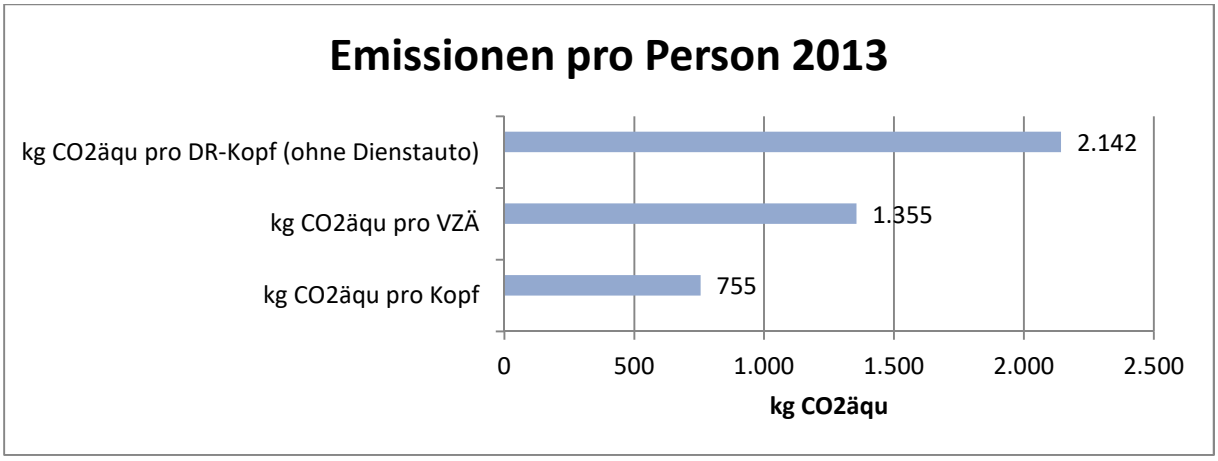

Abbildung 3: Emissionen pro Person 2013.

Ziel der Universität Klagenfurt sollte die Senkung der Emissionen gerechnet in CO_2äqu pro VZÄ sein. Dies stellt einen eindeutigen Indikator im Hinblick auf ein nachhaltiges Mobilitätsmanagement dar. Da aber Langstreckenflüge schwer zu ersetzen sind (wie etwa durch Teleconferencing), seien hier noch in Abbildung 4 die spezifischen Emissionen (CO_2äqu pro Person) ohne Emissionen von Langstreckenflügen angegeben.

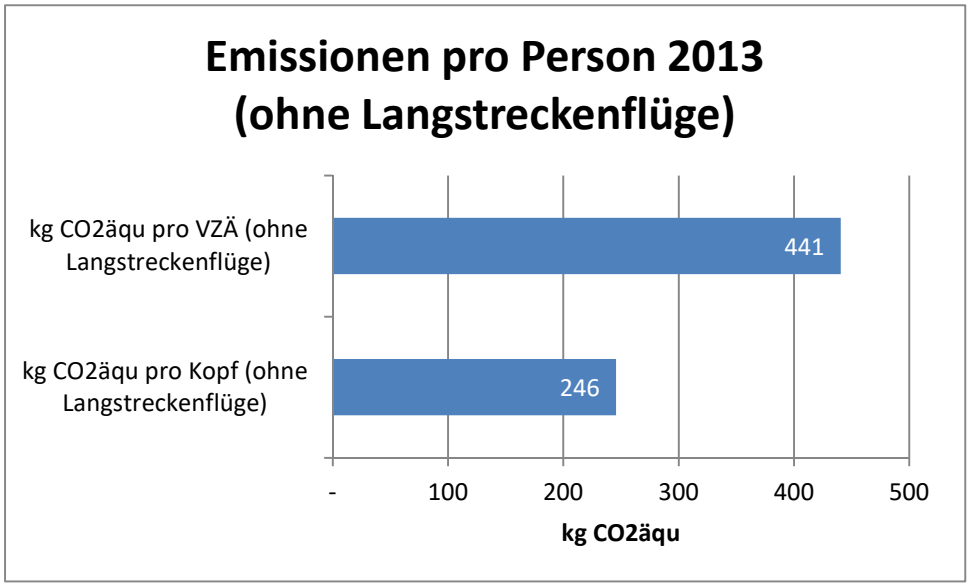

Abbildung 4: Emissionen pro Person 2013 (ohne Langstreckenflüge).

3.5 Warum wurde gereist?

Zum einen gibt es abrechnungstechnisch einen Unterschied zwischen Finanzierungen aus Projektmitteln und RKZ. Bei ersterem können Bahnkarten etc. über die Personalabteilung vorab bestellt werden, bei den RKZ werden Kosten nur im Nachhinein rückerstattet. Unter

allen erfassten Dienstreisen sind 32% (624) über RKZ (beinhaltet auch freie Dienstnehmer) und 68% (1.348) über Projektmittel abgerechnet worden.

Warum eine Dienstreise angetreten wurde, ist in Abbildung 5 ersichtlich. Nachdem besonders viele Besprechungen/Sitzungen/Meetings absolviert wurden, könnte man besonders hier eine Reduzierung der Emissionen anstreben, da sicher nicht wenige davon durch Telefon- bzw. Videoconferencing ersetzbar sind.

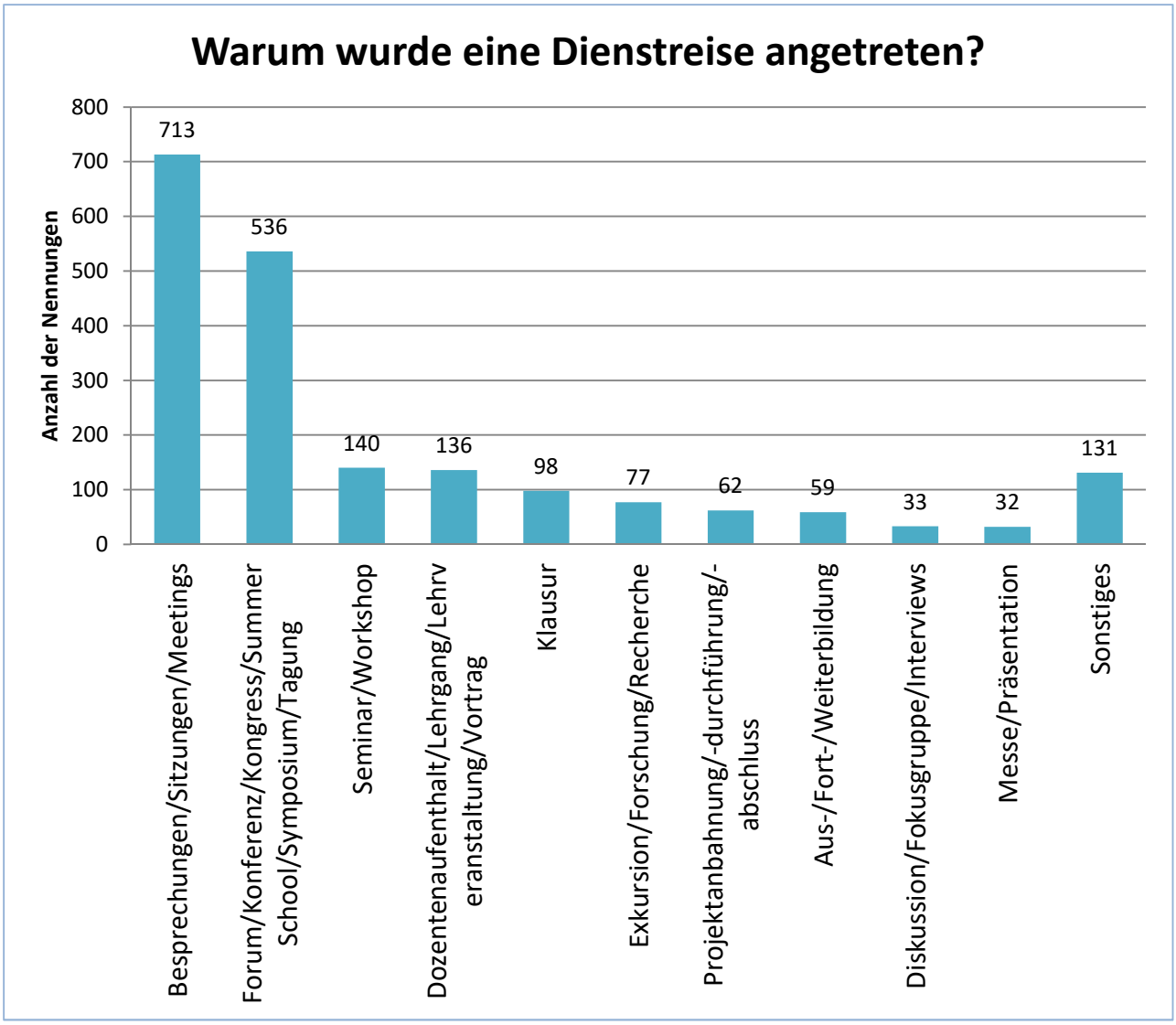

Abbildung 5: Dienstreisengründe 2013.

4 Verbesserungspotenziale

4.1 Was ist bereits vorhanden?

Bei der Finanzierung aus Projektmitteln wird bereits sehr darauf geachtet, soweit wie möglich die Bahn oder den Bus als Hauptverkehrsmittel zu wählen. Das wird auch dadurch unterstützt, dass die Tickets einerseits direkt über die Universität bestellt und bezahlt werden können und andererseits für die Universität durch Verwendung der BusinessCard die Ticketpreise auch geringer sind.

Sehr positiv ist, dass bei Fahrten mit dem privaten Pkw oft noch andere Personen mitgenommen werden, damit werden bereits Emissionen eingespart. Bei RKZ werden Pkw-Fahrten häufig bereits nur mehr mit dem äquivalenten Eisenbahnticketpreis rückerstattet oder nur halbes Kilometergeld ausbezahlt.

4.2 Ein kleiner Vergleich mit der BOKU Wien

Der Universität für Bodenkultur Wien (BOKU) ist es seit ein paar Jahren ein großes Anliegen, ihren ökologischen Fußabdruck zu verringern. Im Jahr 2013 wurden im Rahmen einer Masterarbeit die Emissionen der BOKU aus dem Jahr 2011 ermittelt. Daten zu den emittierten Emissionen aus Dienstreisen basieren auf Listen, welche die Finanzabteilung bzw. Administration der BOKU über ihre Dienstreisen dem Ermittler übergeben hat. Die Emissionswerte wurden aus verschiedenen Quellen (z.B. myclimate.org, IPCC, österreichisches UBA) übernommen, dabei hielt man sich an das Greenhouse Gas Protocol[8]. Insgesamt wurden über Dienstreisen (die Kategorien dabei waren: Privat-Pkw, Flug-, Busreisen, öffentliche Verkehrsmittel, Taxifahrten, Bahnfahrten) im Jahr 2011 744,02 t CO_2[9] emittiert. Dazu kommen noch 139,25 t CO_2 aus dem „Pkw Diesel Fuhrpark und Institute“[10]. Da es im Jahr 2011 insgesamt 2.255 MitarbeiterInnen an der BOKU gab, ergeben sich daraus 391,7 kg CO_2/Kopf.[11].

An der BOKU gibt es ein Kompensationssystem für Flugreisen, außerdem wird bei Antrag einer Dienstreise darauf hingewiesen, dass man kurze Strecken (bis 750 km Luftlinie) mit der Eisenbahn statt mit dem Flugzeug zurücklegen sollte. Weitere Maßnahmen im Mobilitätsmanagement können auf der Homepage unterwegs.boku.ac.at aufgerufen werden.

[8] vgl. Zoubek 2013, S. 33.
[9] vgl. Zoubek 2013, S. 45.
[10] vgl. Zoubek 2013, S. 35.
[11] vgl. Zoubek 2013, S. 52.

4.3 Maßnahmenvorschläge

1.	Die Kennzahl „**kg CO_2äqu pro VZÄ**“ sollte jährlich gesenkt werden. Die AAU sollte einen ambitionierten aber erreichbaren Zielwert (mittel- und langfristig) festlegen. Dabei sollte beachtet werden, ob dieser Indikator mit oder ohne Langstreckenflüge verwendet wird.
2.	Zukünftig soll es möglich sein, die Datenerfassung – im Hinblick auf das mit diesem Projekt begonnenen Berichtswesen - **automationsunterstützt** durchzuführen. Dazu müsste im Vorfeld das **IT-System sowie die Formulare angepasst werden**. Der Abrechnung wäre ein **weiteres Formular** hinzuzufügen, welches die Reise in einzelne Etappen unterteilt. Formularvorschläge sind im Anhang D – Formularvorschläge ersichtlich. Für die Adaptierung der Erfassung sollten jedenfalls die dafür zuständigen **BearbeiterInnen miteinbezogen werden**.
3.	**Vermehrte Nutzung von Video- bzw. Teleconferencing** sowie Zurverfügungstellung der entsprechenden Ausstattung von Hardware, Software sowie Einrichtung eines Helpdesks.
4.	Maßnahmen für die vermehrte Nutzung der Eisenbahn, welche dämpfend auf die Entwicklung der Zahl der Kurzstreckenflüge sowie der Nutzung des Privat-Pkw wirken: a. Bisher wird für Zugfahrten nur der 2.-Klasse-Preis bezahlt, es wäre hier für die MitarbeiterInnen attraktiver, wenn sie mit einem **1.-Klasse-Ticket** reisen könnten, da die erste Klasse oft ruhiger ist und bessere Arbeitsbedingungen bietet. Außerdem wäre es angebracht **Sitzplatzreservierungen** zu genehmigen. b. Nutzung von **Nachtreisezügen** durch Übernahme der Schlafwagenkosten (Schlafwagenabteil Double) attraktiver machen c. Bereitstellung einer **ÖBB VorteilsCard** für alle MitarbeiterInnen d. Bereitstellung einer **ÖBB ÖsterreichCard** für alle Intensiv-NutzerInnen der ÖBB
5.	Erstellung einer **Dienstreiserichtlinie**, die Kurzstreckenflüge nur in Ausnahmefällen gestattet.
6.	**Reduktion** des für Dienstreisen mit dem eigenen Pkw ausbezahlten **Kilometergeldes** auf beispielsweise 0,10 €/km.
7.	Vom Rektorat wäre es sehr vorbildlich, wenn **mehr mit der Eisenbahn und weniger mit dem Dienstauto** gefahren werden würde, wobei, soweit die Informationen stimmen, selten jemand alleine mit dem Dienstauto unterwegs ist, was zumindest schon ein guter Schritt in die richtige Richtung ist.

8.	Einführung eines **CO_2-Kompensationssystems** nach Vorbild der BOKU.
9.	Auffallend bei der Erfassung war, dass, je weiter eine Reise wegführte, umso eher man bereits von Klagenfurt oder Graz aus einen Kurzstreckenflug nach Wien nutzte, von wo aus man dann in einen Langstreckenflug umstieg. Es wäre das Anliegen an die ÖBB vorzubringen, einen Check-In-Schalter am Hauptbahnhof Klagenfurt einzurichten.

Verwendete Quellen

Allianz nachhaltige Universitäten in Österreich (ANUiÖ): Nachhaltige Mobilität an der AAU, abrufbar unter: http://nachhaltigeuniversitaeten.at/nachhaltige-mobilitaet-an-der-aau/, letzter Zugriff am 26.5.2015.

Alpen-Adria-Universität Klagenfurt | Wien Graz (AAU): Umweltpolitik der Alpen-Adria-Universität Klagenfurt. Beilage zum Mitteilungsblatt 19. Stück – 2013/2014, 04.06.2014, abrufbar unter: http://www.uni-klu.ac.at/rechtabt/downloads/mbl19b3_13_14.pdf, letzter Zugriff am 7.5.2015.

Berechnung von Treibhausgas (THG)-Emissionen verschiedener Energieträger (2014) (öUBAb), http://www5.umweltbundesamt.at/emas/co2mon/co2mon.htm, letzter Zugriff am 27.5.2015.

BMW-Archiv (2015), http://www.bmwarchiv.de/dokumente/299.html, letzter Zugriff am 26.5.2015.

bmwfw – Bundesministerium für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft (Hg.): Energieland Österreich, Wien: 2014.

Dienstreisen (2015), https://www.help.gv.at/Portal.Node/hlpd/public/content/211/Seite.2110008.html, letzter Zugriff am 2.4.2015.

Kreiner, Stefan: Betriebliches Mobilitätsmanagement. Magisterarbeit, Graz: Karl-Franzens-Universität Graz 2008.

ÖBB: Nachhaltigkeitsbericht 2012: Wir bewegen Österreich: Mobilität weiter gedacht und täglich besser gemacht. ÖBB-Holding AG (Hg.), Wien: 2013.

Umweltbundesamt (dUBA): Vergleich der Emissionen einzelner Verkehrsträger im Personenverkehr - Bezugsjahr: 2012. 05.09.2014, abrufbar unter: http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/bilder/dateien/vergleich_der_emissionen_einzelner_verkehrstraeger_im_personenverkehr_bezugsjahr_2012.pdf, letzter Zugriff am 26.5.2015.

Umweltbundesamt (öUBAa): Emissionskennzahlen Datenbasis 2013. aktualisiert Mai 2015, abrufbar unter: http://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/umweltthemen/verkehr/1_verkehrsmittel/EKZ_Pkm_Tkm_Verkehrsmittel.pdf, letzter Zugriff am 26.05.2015.

Zoubek, Martin: Erstellung einer Klimastrategie für die BOKU anhand des Greenhouse Gas Protocols. Masterarbeit. Wien: Universität für Bodenkultur 2013.

Anhang A – Eingabemaske

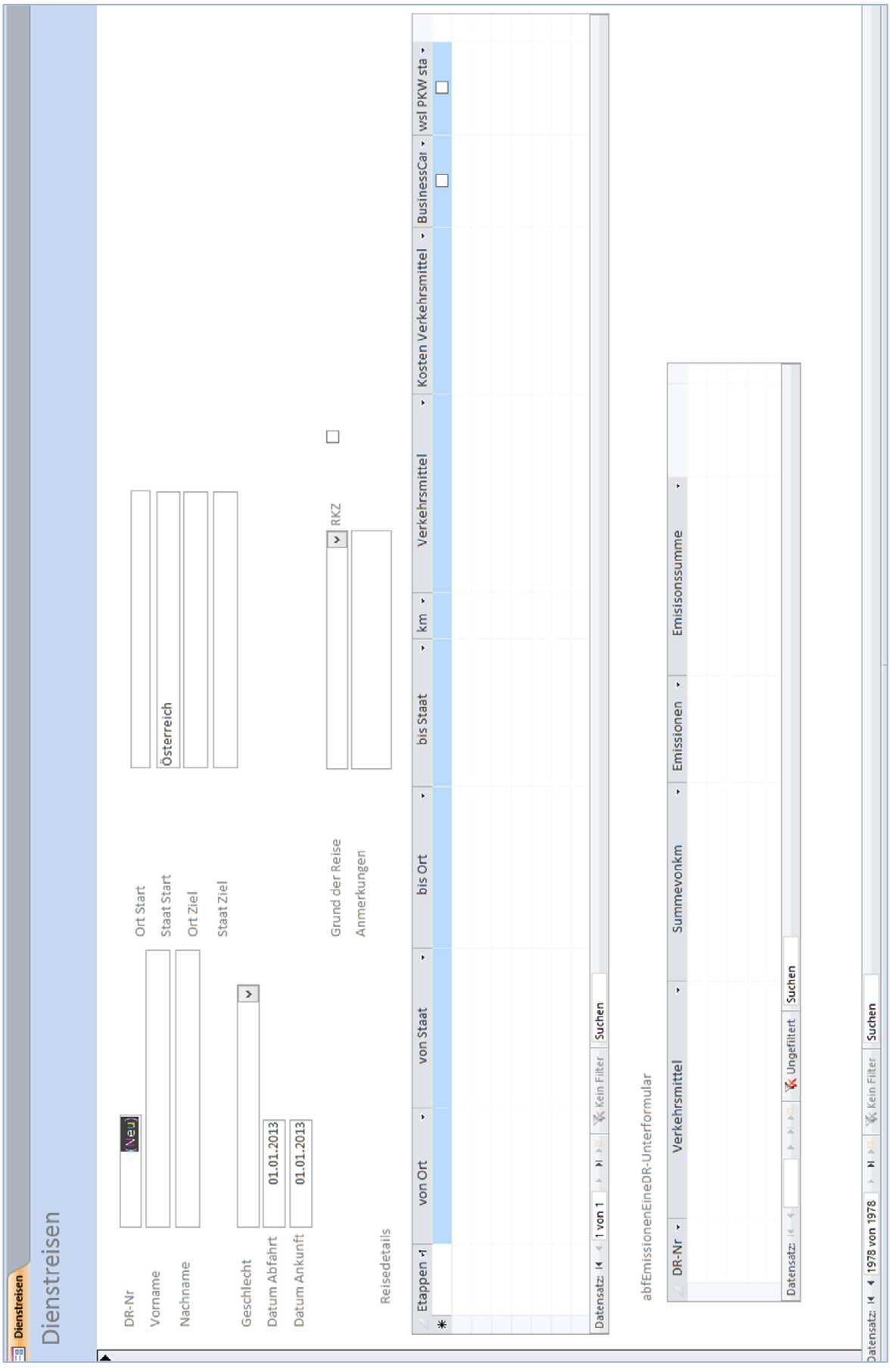

Abbildung 6: Eingabemaske.

Anhang B – Grafiken zur Personalentwicklung

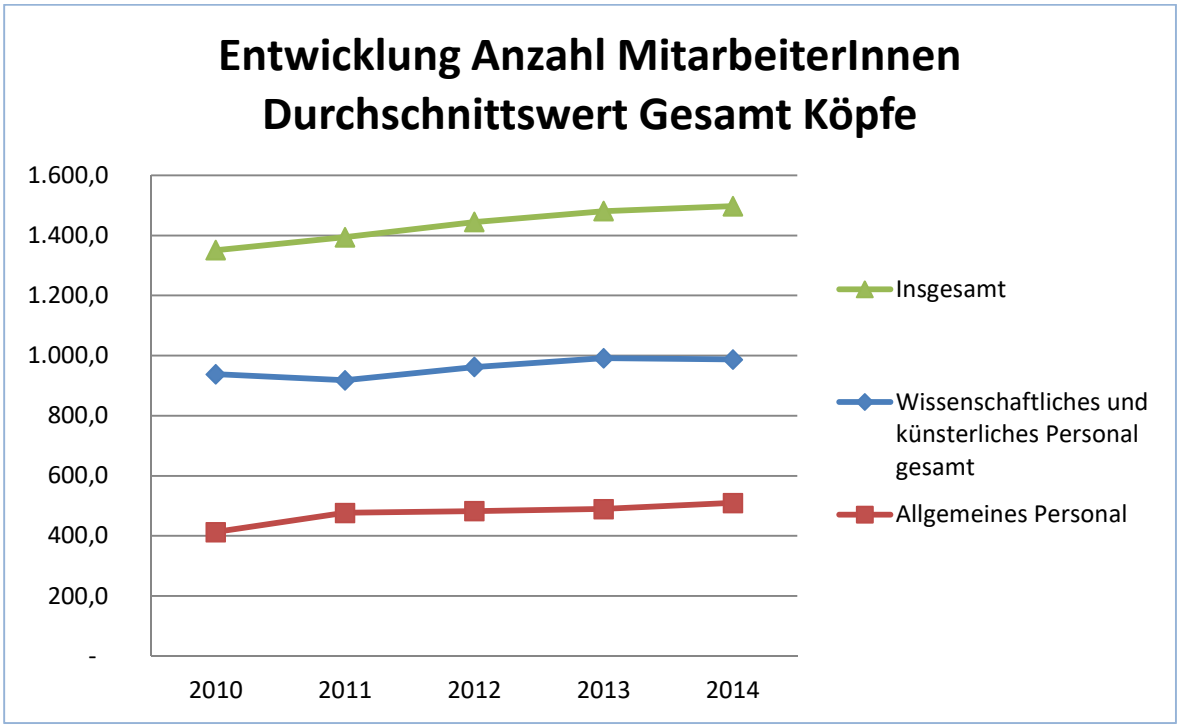

Abbildung 7: Gesamte Anzahl MitarbeiterInnen der AAU in Köpfen, 2010-2014.

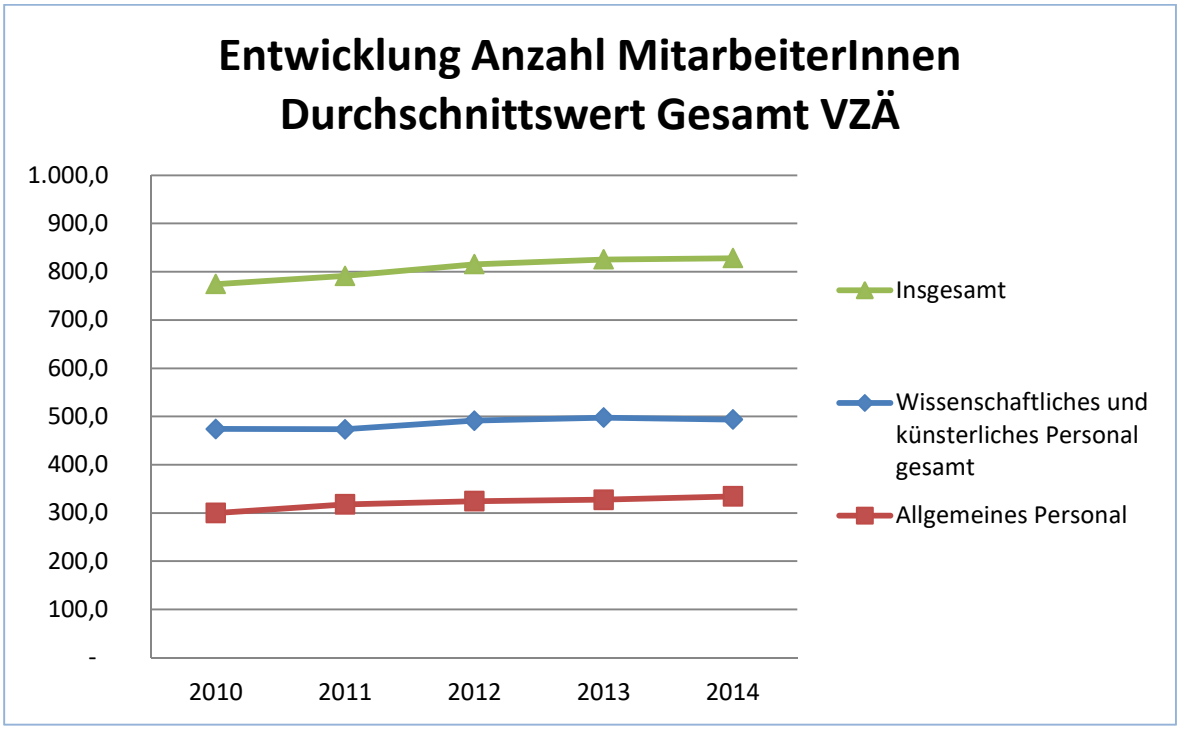

Abbildung 8: Gesamte Anzahl MitarbeiterInnen der AAU in VZÄ, 2010-2014.

Anhang C – Grafiken zur Datenauswertung

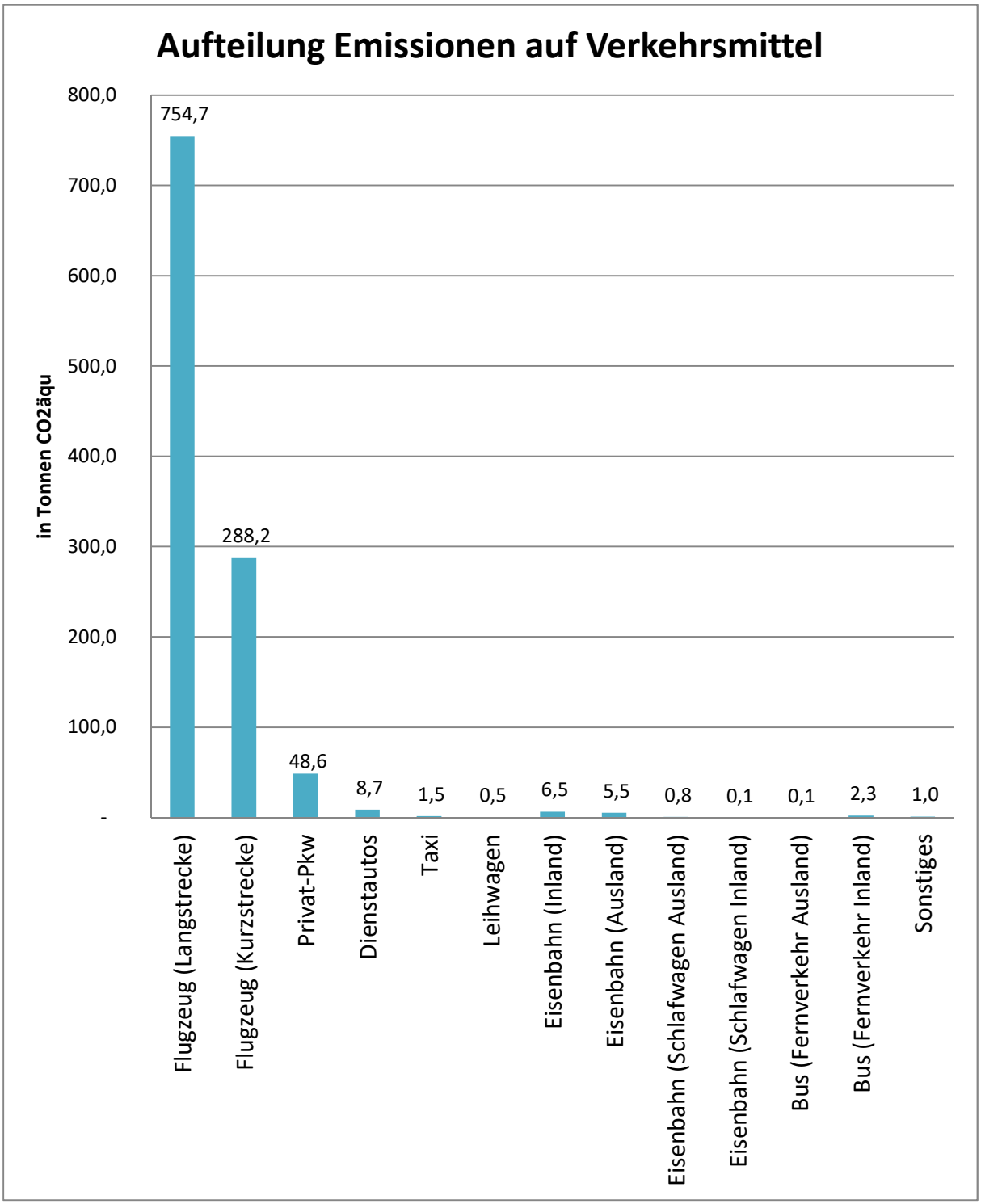

Abbildung 9: Aufteilung Emissionen auf Verkehrsmittel aus Dienstreisen 2013 in t CO_2äqu.

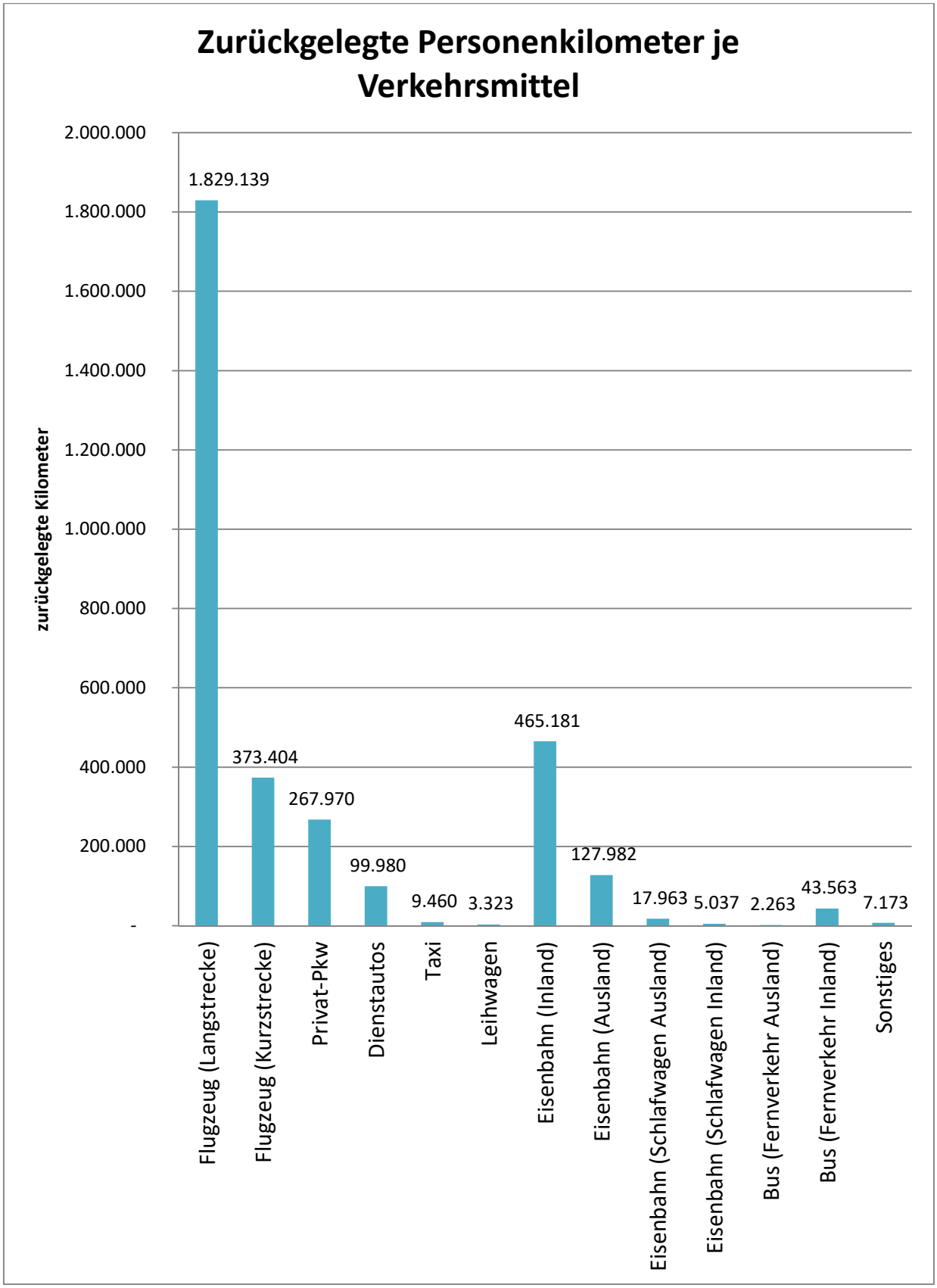

Abbildung 10: Zurückgelegte Kilometer je Verkehrsmittel aus Dienstreisen 2013.

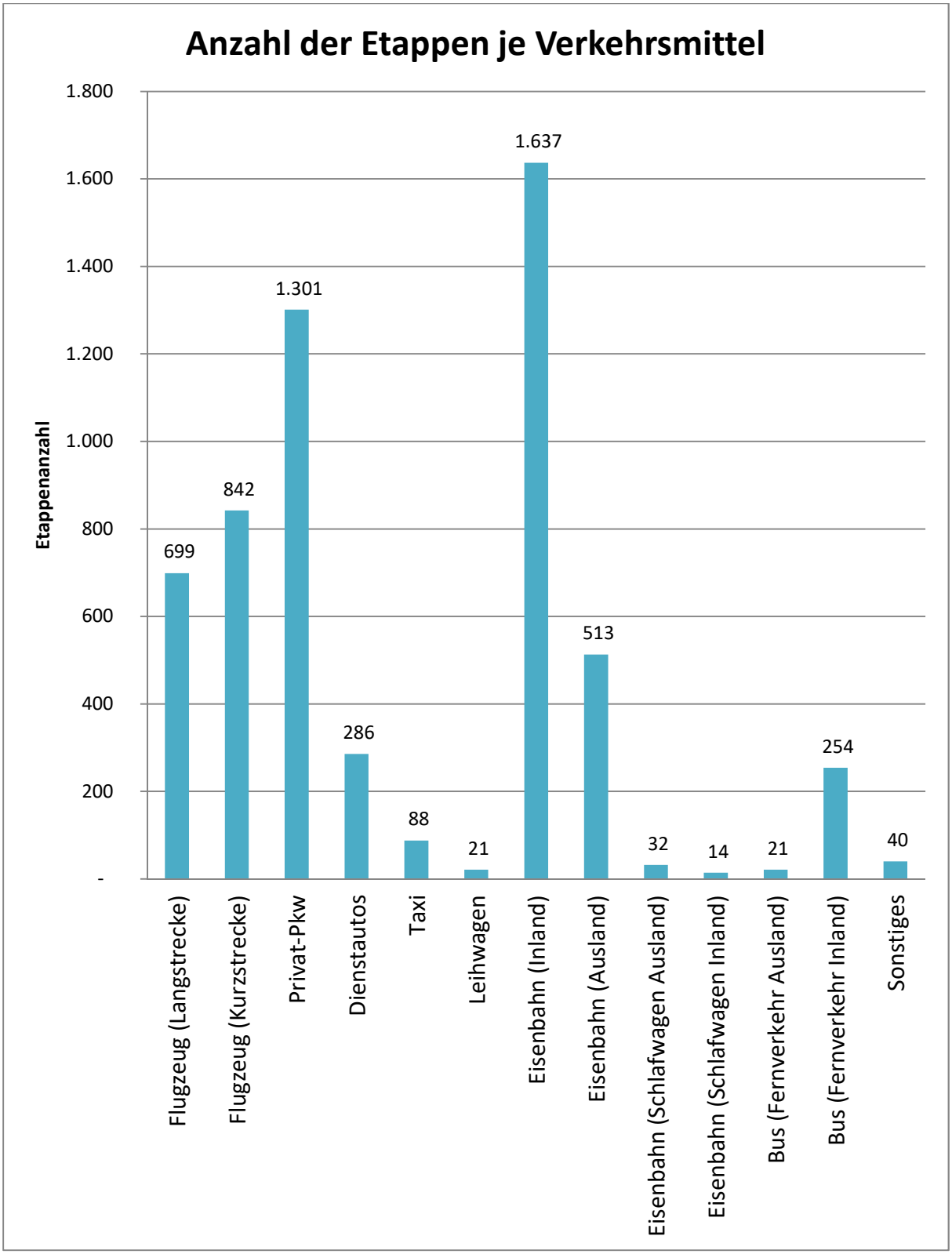

Abbildung 11: Anzahl der Etappen je Verkehrsmittel aus Dienstreisen 2013.

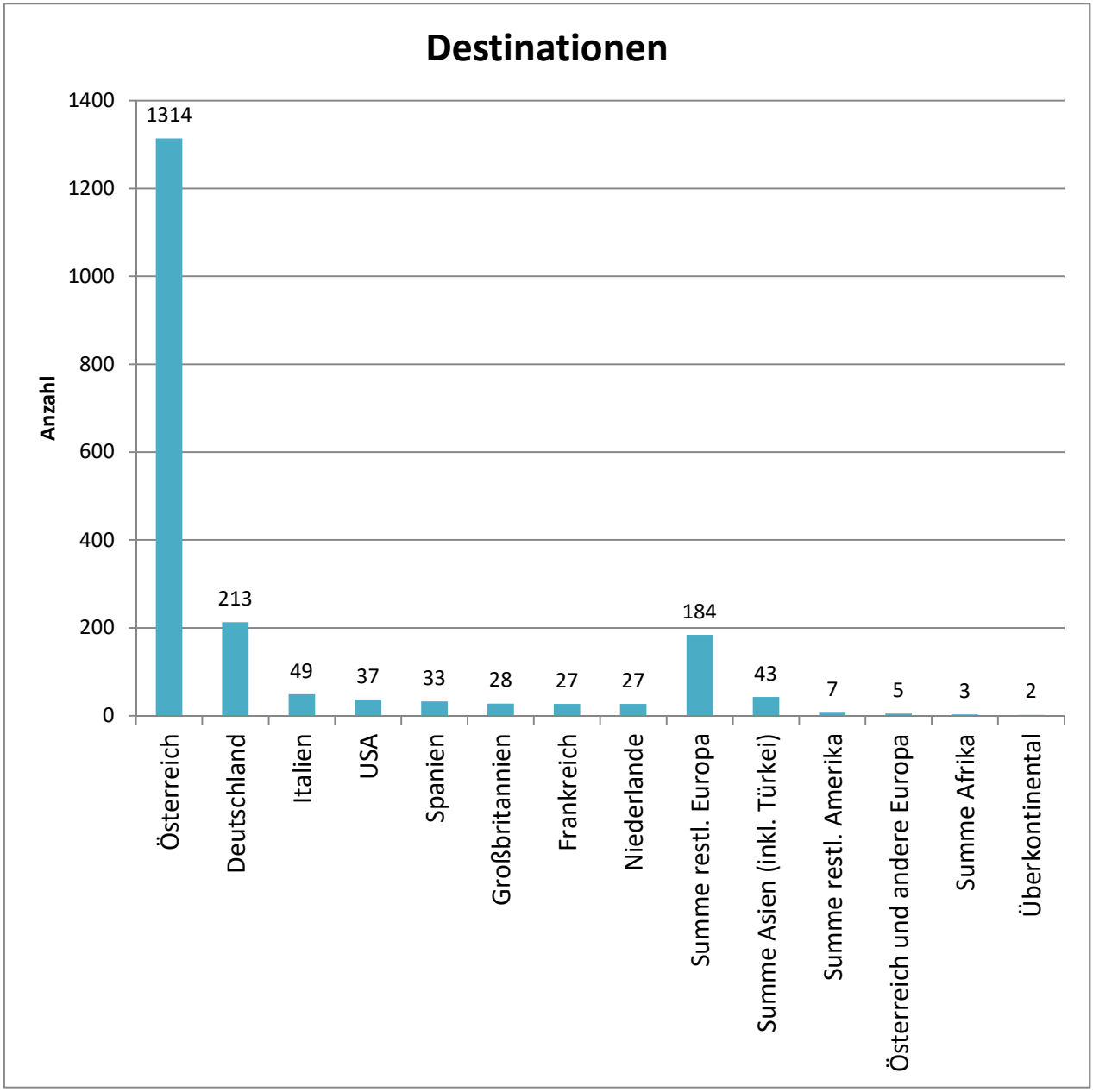

Abbildung 12: Destinationen aus Dienstreisen 2013.

Anhang D – Formularvorschläge

FORMULAR 1 ZUM ABRECHNUNGSFORMULAR

Name: Klicken Sie hier, um Text einzugeben.
Institut: Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

Hinweise zur Etappenaufzeichnung
eine Etappe ist mindestens 20 km lang!
keine Berücksichtigung des innerstädtischen Verkehrs (z.B. Straßenbahn)

Nr.	Etappen		Verkehrsmittel	Weglänge (km)
	von (Stadt)	bis (Stadt)		
1	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.	Wählen Sie ein Element aus.	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.
2	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.	Wählen Sie ein Element aus.	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.
3	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.	Wählen Sie ein Element aus.	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.
4	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.	Wählen Sie ein Element aus.	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.
5	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.	Wählen Sie ein Element aus.	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.
6	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.	Wählen Sie ein Element aus.	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.
7	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.	Wählen Sie ein Element aus.	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.
8	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.	Wählen Sie ein Element aus.	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.
9	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.	Wählen Sie ein Element aus.	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.
10	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.	Wählen Sie ein Element aus.	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

Auswahl Verkehrsmittel:

- Privat-PKW
- Dienstauto
- Leihwagen
- Taxi
- Shuttle/Flughafentransfer
- Bus
- Reisebus (Gruppenreisen/Exkursionen)
- Eisenbahn (Inland)
- Eisenbahn (Ausland)
- Schlafwagen (Inland)
- Schlafwagen (Ausland)
- Flugzeug (< 1000 km) = Kurzstreckenflug
- Flugzeug (>= 1000 km) = Langstreckenflug
- Sonstiges

Anmerkungen
Wenn man von Österreich aus mit der Eisenbahn ins Ausland fährt, unbedingt Strecke innerhalb Österreichs bis zum Grenzbahnhof mit „Inland" eintragen, ab Grenz- zum Zielbahnhof dann mit „Ausland" eintragen;
Reisebus: nur Organisatorin der Reise füllt mit Angabe der Anzahl der Teilnehmenden dieses Formular aus

Abbildung 13: Ergänzung zum Abrechnungsformular, Vorschlag, Variante 1.

FORMULAR 2 ZUM ABRECHNUNGSFORMULAR

Name: Klicken Sie hier, um Text einzugeben.
Institut: Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

Nr.	Verkehrsmittel	Summe Weglänge (km)
1	Wählen Sie ein Element aus.	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.
2	Wählen Sie ein Element aus.	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.
3	Wählen Sie ein Element aus.	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.
4	Wählen Sie ein Element aus.	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.
5	Wählen Sie ein Element aus.	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.
6	Wählen Sie ein Element aus.	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.
7	Wählen Sie ein Element aus.	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.
8	Wählen Sie ein Element aus.	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.
9	Wählen Sie ein Element aus.	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.
10	Wählen Sie ein Element aus.	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

Auswahl Verkehrsmittel:
Privat-Pkw
Dienstauto
Leihwagen
Taxi
Shuttle/Flughafentransfer
Bus
Reisebus (Gruppenreisen/Exkursionen)
Eisenbahn (Inland)
Eisenbahn (Ausland)
Schlafwagen (Inland)
Schlafwagen (Ausland)
Flugzeug (<= 1000 km) = Kurzstreckenflug
Flugzeug (> 1000 km) = Langstreckenflug

Anmerkungen

- Wenn man von Österreich aus mit dem Zug ins Ausland fährt, unbedingt Weglänge innerhalb Österreichs bis zum Grenzbahnhof mit „Eisenbahn (Inland)" eintragen, ab Grenz- zum Zielbahnho dann mit „Eisenbahn (Ausland)" eintragen
- unbedingt zwischen Kurz- und Langstreckenflug unterscheiden:
  - Flüge bis 1000 km → Kurzstreckenflug
  - Flüge über 1000 km → Langstreckenflug

Abbildung 14: Ergänzung zum Abrechnungsformular, Vorschlag, Variante 2.

Anhang E – Bisherige Antrags- und Abrechnungsformulare

Kostenstelle / Innenauftragsnummer und Kostenstellenname

Personalabteilung eingelangt:

Diensteigenschaft:

Akademischer Grad:

ANTRAG
auf Genehmigung einer Inlandsreise/ Auslandsreise

Dauer der Dienstreise:

von: _____ Uhr

bis: _____ Uhr

An die Personalabteilung

Bewilligung für

☐ Bahn ☐ Flugzeug
☐ Schlafwagen ☐ eigenen PKW *)
☐ Dienstwagen ☐ Mitfahrer bei:

Zu- und Vorname: _____

Institut/Abteilung: _____

Projektbezeichnung: _____

Ziel der Dienstreise: _____

☐ Beistellung eines kostenlosen Bahntickets (Uni)

Begründung *):

Zweck/Begründung der Dienstreise
(Einladung beischließen)

Werden Kosten ganz oder teilweise von anderer Stelle getragen:
ja / nein

Klagenfurt, am _____

_____
Antragstellerin/Antragsteller

Die Notwendigkeit der Dienstreise wird bestätigt:
ja / nein

_____
Dienstvorgesetzte/Dienstvorgesetzter
Projektleiterin/Projektleiter

Die beantragte Dienstreise für die Zeit **vom** _____ **bis** _____

genehmigt nicht genehmigt genehmigt (vorerst keine Budgetmittel)

Beantragtes Beförderungsmittel: genehmigt / nicht genehmigt

Klagenfurt, am _____

_____
Vizerektorin/Vizerektor
Für den Vizerektor die Dekanin/der Dekan
Projektleiterin/Projektleiter

Diese Genehmigung ist im Original der Reiserechnung beizuschließen. Die Reiserechnung ist ***innerhalb von 6 Monaten,*** beginnend mit dem Kalendermonat, in den das Ende der Dienstreise fällt, vorzulegen - auch wenn vorerst keine Budgetmittel vorhanden sind.

*) Aus haftungsrechtlichen Gründen werden Dienstfahrten mit dem Privat PKW nur in begründeten Ausnahmefällen genehmigt. Ein Ausnahmefall liegt keinesfalls vor, wenn das Reiseziel mit öffentlichen Verkehrsmittel gut erreichbar ist (z.B. Wien, Innsbruck).

Abbildung 15: Antrag auf Genehmigung einer Inlandsreise/Auslandsreise.

REISERECHNUNG INLAND/AUSLAND

		Datum			Zuzeit	Real	Grenz-übertritt
		Tag	Monat	Jahr	Uhrzeit	Uhrzeit	Uhrzeit
Dienstreise	**Beginn**	24	09	2013	0808	0908	
	Ende	25	09	2013	1815	1730	

Dienstort: Graz

PERSONALMANAGEMENT
Eingelangt am:

1. Persönliche Daten

Familienname	*Vorname*	*Amts- und Berufstitel*
[redacted]	[redacted]	Postdoc.-Ass.
Wohnungsanschrift: 8010 Graz, Moserhofgasse 7		*Tel.-Nr./Nebenstelle:* [redacted]
Ort der Dienstverrichtung	*Art/Grund der Dienstverrichtung*	*Reisekostenvorschuss:* €
Leibnitz/Wagna	Institutsklausur (Retzhof)	*Anzahl der Beilagen:* 1

2. Zusätzliche Daten

Zutreffendes bitte ankreuzen!

Anzahl der km: 72

Reisekosten: [X] Ersatz für Businesscard-Ticket 2. Klasse [X] Andere Reisekosten [ ] Keine Reisekosten

Tagesgebühr: [X] JA [ ] NEIN

Nächtigungsgebühr: [ ] Nächtigung anderwärtig bezahlt (Bezahlungsart angeben) [1] Nächtigung gegen Nachweis [ ] Nächtigungen ohne Nachweis

KM-Geld: [ ] KM-Geld genehmigt Betrag: € [ ] Anzahl/Name der Mitfahrer

Verpflegung (unentgeltlich zur Verfügung gestellt): Anzahl: [ ] Frühstück [ ] Mittagessen [ ] Abendessen **(Datum)**

Innenauftragsnummer

166290

Die Auszahlung der beantragten Dienstreise wird genehmigt.

(ANWEISUNGSBERECHTIGTE/R, DATUM)

Abbildung 16: Reiseabrechnungsformular 2013.

. Berechnungsblatt

Tag	Beginn	Ende	Art des Gebührenanspruches	Entfernung in km	Reisekosten		Tagesgebühr		Nächtigungs-gebühr		Sonstige Nebenkosten		Summe		Anmerkungen
					€	C	€	C	€	C	€	C	€	C	
			öffentl. Verkehrsmittel:												
			Dienstort		3	74									
			Ort der Dienstverrichtung		4	20									
			eine Nächtigung lt. Rechnung						26	50					
			Amtliches Businesscard-Ticket wurde												
			☐ *beansprucht / nicht beansprucht* ☒												
				Summe:											

Die Dienstreise (Dienstverrichtung im Dienstort; Dienstzuteilung) war angeordnet bzw. bewilligt; die Bestimmungen der RGV 1955 wurden eingehalten.

(Datum; Unterschrift der Genehmigungsberechtigten/des Genehmigungsberechtigten)

26.09.2013

(Datum; Unterschrift der Rechnungslegerin/des Rechnungslegers)

Abbildung 17: Berechnungsblatt zur Reiseabrechnung 2013.