

Publizierbarer Zwischenbericht

Gilt für Studien aus der Programmlinie Forschung

A) Projektdaten

Allgemeines zum Projekt	
Kurztitel:	TRANSFLIGHT
Langtitel:	Shaping the future of air travel
Zitiervorschlag:	Posch, Kogler, Lienhart, Rauter, Schreuer, Thaller, Fleiß, Grandin, Schrage, Hoff, Rau, Winkler, Mishra, Gruber (2023), Shaping the future of air travel, interim report of ACRP project TRANSFLIGHT, April 2023, University of Graz
Programm inkl. Jahr:	ACRP 2021
Dauer:	01.03.2022 – 29.02.2024
KoordinatorIn/ ProjekteinreicherIn:	Univ.-Prof. Dr. Alfred Posch, Institut für Systemwissenschaften, Innovations- und Nachhaltigkeitsforschung
Kontaktperson Name:	Univ.-Prof. Dr. Alfred Posch
Kontaktperson Adresse:	Merangasse 18 8010 Graz
Kontaktperson Telefon:	+43 316 380 3234
Kontaktperson E-Mail:	alfred.posch@uni-graz.at
Projekt- und KooperationspartnerIn (inkl. Bundesland):	Bergen University, Norwegen
Projektgesamtkosten:	299.936 €
Fördersumme:	299.936 €
Klimafonds-Nr:	KR20AC0K18157
Zuletzt aktualisiert am:	14.04.2023

B) Projektübersicht

Details zum Projekt	
Kurzfassung:	<p>Das TRANSFLIGHT-Projekt unterstützt die Klimapolitik auf nationaler und internationaler Ebene in der komplexen und widersprüchlichen Frage des Flugverkehrs, wobei es Bezug auf die aktuelle Situation in Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie nimmt. Das Projekt fokussiert auf das Verständnis von Veränderungen in den Reisepräferenzen und den Einflussfaktoren des sogenannten Carbon-Lock-in und (2) entwickelt potenzielle Strategien und Politiken zur Verringerung der negativen Auswirkungen von Flugreisen.</p> <p>Die Arbeitspakete 1 bis 3 befassen sich jeweils mit einem Bereich des Flugverkehrs, nämlich dem Freizeit-, Geschäfts- und akademischen Flugverkehr. Diese Bereiche unterscheiden sich sowohl hinsichtlich des persönlichen Handlungsspielraums als auch hinsichtlich der dominierenden Carbon-Lock-in-Effekte: Während Freizeitaktivitäten durch ein hohes Maß an individueller Freiheit gekennzeichnet sind, ist dieser persönliche Handlungsspielraum bei akademischen und vor allem bei geschäftlichen Flugreisen deutlich geringer. Dies lässt sich durch die stärkere Prävalenz institutioneller Lock-in-Mechanismen im akademischen und geschäftlichen Flugverkehr erklären, während im Freizeitverkehr verhaltensbedingte Lock-in-Effekte auf individueller und sozialer Ebene dominieren. Generell sind alle Bereiche des Flugverkehrs aufgrund der etablierten Infrastruktur und fehlender Substitutionsmöglichkeiten einem hohen technologischen Lock-in ausgesetzt. Basierend auf diesen Unterschieden werden maßgeschneiderte methodische Ansätze für jede Untersuchung dieser Luftverkehrsbereiche verwendet, während die quantitativen Ergebnisse in Arbeitspaket 4 für die Modellierung zukünftiger Emissionspfade verwendet werden. Schließlich werden die Ergebnisse der Arbeitspakete 1 bis 4 in Arbeitspaket 5 zusammengeführt. Während des gesamten Projekts gibt es eine intensive Interaktion und</p>

Details zum Projekt	
	Zusammenarbeit mit Interessengruppen aus verschiedenen relevanten Bereichen und Ebenen.
Executive Summary:	<p>The TRANSFLIGHT project supports climate policy at national and international levels in the complex and conflicting issue of air travel by taking advantage of the COVID-19 window of opportunity. It focuses on understanding changes in travel preferences and influencing factors of carbon lock-in and (2) develops potential strategies and policies to reduce negative impact of air travel.</p> <p>Work packages 1 to 3 each deal with one air travel area, namely leisure, business and academic air travel. These areas differ with respect to the personal scope of action as well as dominant carbon lock-in effects involved: While leisure activities are characterised by a high degree of individual freedom, for academic and especially for business air travel this personal scope of action is markedly lower. This can be explained by the stronger prevalence of institutional lock-in mechanisms in academic and business air travel, compared to a dominance of behavioural lock-in on an individual and social level for leisure travel. In general, all areas of air travel are subject to high technological lock-in due to established infrastructure and missing substitution options. Based on these differences, tailored methodological approaches are employed for each investigating of these air travel areas, while quantitative results are used in work package 4 for the modelling of future emission pathways. Finally, findings of work packages 1 to 4 are synthesised in work package 5. Throughout the whole project, there is an intense interaction and collaboration with stakeholders from different relevant fields and levels.</p>
Status:	<ul style="list-style-type: none"> • Empirische Erhebungen (WP1-3) laufend, tw. bereits abgeschlossen. • Modellierung (WP4) laufend. • Stakeholder-Workshops (WP5) abgeschlossen.

Details zum Projekt

Wesentliche Erkenntnisse aus dem Projekt:

- Die durch COVID-19 verursachten Rückgänge sind im Freizeitreiseverkehr waren nur temporär. Es deutet alles auf eine rasche Erholung zum "Business As Usual" im Freizeitreiseverkehr hin.
- Mehr als 35% der Fliegenden können sich gut vorstellen, ihre Freizeitflüge über die kommenden 5 Jahre zu reduzieren.
- Insbesondere die einfache Organisation von Flugreisen im Vergleich zur Buchung von Zugreisen wird von der österreichischen Bevölkerung als positiv wahrgenommen.
- Im Bereich der Geschäftsreisen von Unternehmen, aber auch Universitäten, besteht ein großes Potenzial, Flugreisen durch virtuelle Lösungen, wie beispielsweise Videokonferenzen, zu ersetzen.

Diese Projektbeschreibung wurde von der Fördernehmerin/dem Fördernehmer erstellt. Für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der Inhalte sowie die barrierefreie Gestaltung der Projektbeschreibung, übernimmt der Klima- und Energiefonds keine Haftung.

Die Fördernehmerin/der Fördernehmer erklärt mit Übermittlung der Projektbeschreibung ausdrücklich über die Rechte am bereitgestellten Bildmaterial frei zu verfügen und dem Klima- und Energiefonds das unentgeltliche, nicht exklusive, zeitlich und örtlich unbeschränkte sowie unwiderrufliche Recht einräumen zu können, das Bildmaterial auf jede bekannte und zukünftig bekanntwerdende Verwertungsart zu nutzen. Für den Fall einer Inanspruchnahme des Klima- und Energiefonds durch Dritte, die die Rechteinhaberschaft am Bildmaterial behaupten, verpflichtet sich die Fördernehmerin/der Fördernehmer den Klima- und Energiefonds vollumfänglich schad- und klaglos zu halten.