

RUMBA – Umweltbericht WBF 2024

Bericht vom 28.10.2024
Berichtsjahr 2023



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Wirtschaft, Bildung und Forschung WBF
Generalsekretariat WBF

Management Summary

Management summary en langue française ci-après
Riassunto v. sotto

Reduktionsziele der RUMBA-Periode 2020–2023 erreicht

Das WBF hat sich zum Ziel gesetzt, zwischen 2020 und 2023 die Umweltbelastung je Vollzeitäquivalent (UBP/FTE) um 9 Prozent und die absoluten Treibhausgas (THG)-Emissionen um 10 Prozent zu reduzieren. Beide Ziele hat das WBF im Zieljahr 2023 klar übertroffen. Die UBP/FTE konnten um 25 Prozent und die absoluten THG-Emissionen um 26 Prozent reduziert werden.

Langfristig positive Entwicklung dank einer Vielzahl von Massnahmen

In der Langzeitanalyse zeigen die THG-Emissionen des WBF einen klaren Abwärtstrend – um 61 Prozent konnten sie seit 2006 reduziert werden. Dies insbesondere dank Optimierungen in den Bereichen Wärme, Flugreisen und Strom. Das WBF hat seit 2006 ein breites Spektrum an Massnahmen in diesen und anderen Umweltbereichen umgesetzt.

Drei Hotspots: Flugreisen, Wärme und Autofahrten

Im Jahr 2023 lagen die THG-Emissionen des WBF bei 5021 t CO₂-eq. Diese setzen sich zum Grossteil aus drei Kategorien zusammen: Flugreisen (42%), Wärme (36%) und Autofahrten (11%). Im Bereich der Flugreisen wurden rund 11 Prozent der THG-Emissionen durch die Dienstreisen mit den Bundesratsjets verursacht, 88 Prozent durch Linienflüge und das restliche Prozent durch Helikopterflüge. Bei der Wärme war Erdgas der wichtigste Energieträger und verursachte rund 44 Prozent der Emissionen in dieser Kategorie. Bei den Autofahrten fielen insbesondere die Dienstreisen mit Bundesfahrzeugen ins Gewicht.

Umsetzung Aktionsplan Flugreisen

Das WBF setzt den Aktionsplan Flugreisen, welcher 2019 für die ganze Bundesverwaltung beschlossen wurde, konsequent um. Die Emissionen aus Flugreisen waren 2023 um 35 Prozent geringer als noch 2019. Jedoch waren sie höher als 2020 bis 2022, da diese Jahre stark von den durch die Covid-19-Pandemie bedingten Reiseeinschränkungen geprägt waren. Die Datenlage erlaubt aktuell nichtsdestotrotz eine positive Bilanz zur Umsetzung und Wirksamkeit des Aktionsplans Flugreisen.

Ausblick Zielsetzung 2024–2027

Das WBF hat sich für die nächste RUMBA-Periode 2024–2027 zum Ziel gesetzt, die absoluten THG-Emissionen bis 2027, um insgesamt 19 Prozent gegenüber 2020 zu reduzieren. Damit leistet das WBF seinen Beitrag zur Zielerreichung der übergeordneten Ziele für die Gesamtheit der an RUMBA beteiligten Verwaltungseinheiten.

Management Summary

Les objectifs de réduction pour la période RUMBA 2020 à 2023 ont été atteints

Le DEFR s'était fixé deux objectifs pour la période 2020 à 2023 : d'une part, réduire de 9 % sa charge environnementale par équivalent plein temps (UCE/EPT) et, d'autre part, diminuer ses émissions de gaz à effet de serre de 10 % en chiffres absolus. Ces objectifs ont été nettement dépassés en 2023. Les UCE/EPT ont été réduites de 25 % et les émissions de gaz à effet de serre, de 26 % en chiffres absolus.

Tendance à l'amélioration grâce à de nombreuses mesures

L'observation à long terme indique que les émissions de gaz à effet de serre du DEFR suivent une tendance descendante ; elles ont baissé de 61 % par rapport à 2006. Un résultat obtenu grâce à des améliorations dans les domaines du chauffage, des voyages en avion et de la consommation d'électricité. En effet, le DEFR a mis en œuvre depuis 2006 un large éventail de mesures, notamment dans ces trois domaines.

Trois thèmes clés : les voyages en avion, le chauffage et les trajets en voiture

Le DEFR a généré 5021 tonnes d'équivalents CO₂ en 2023. Pour l'essentiel, ces émissions relèvent de l'une des trois catégories suivantes : les voyages en avion (42 %), le chauffage (36 %) ou les trajets en voiture (11 %). Concernant les voyages en avion, les vols réguliers (88 %) constituent la source d'émission principale, suivis des voyages de service à bord du jet du Conseil fédéral (11 %) et, pour le reste, des vols en hélicoptère. En ce qui concerne le chauffage, les émissions sont majoritairement dues à l'utilisation de gaz naturel (env. 44 %), l'agent énergétique le plus employé au département. Quant aux trajets en voiture, ce sont en premier lieu les voyages de service à bord des véhicules de la Confédération qui sont en cause.

Mise en œuvre du plan d'action « voyages en avion »

Le DEFR applique rigoureusement le plan d'action « voyages en avion » adopté en 2019 pour toute l'administration fédérale. Entre 2019 et 2023, les émissions dues aux voyages en avion ont été réduites de 35 %. Elles ont cependant été plus élevées en 2023 que dans les années 2020 à 2022, période durant laquelle les restrictions de déplacement dues à la pandémie de COVID-19 étaient encore en vigueur. Les données actuelles permettent néanmoins d'établir un bilan positif sur la mise en œuvre et l'efficacité du plan d'action.

Objectifs pour la période 2024 à 2027

Pour la prochaine période RUMBA, de 2024 à 2027, le DEFR s'est fixé comme objectif de réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 19 % par rapport à 2020, en chiffres absolus. Il contribuera ainsi à l'atteinte des objectifs supérieurs fixés pour l'ensemble des unités administratives prenant part à RUMBA.

Management Summary

Raggiunti gli obiettivi di riduzione per il periodo RUMBA 2020–2023

Per il periodo compreso tra il 2020 e il 2023 il DEFR si era posto due obiettivi: ridurre del 9 per cento l'impatto ambientale per equivalente tempo pieno (PIA/ETP) e diminuire del 10 per cento le emissioni assolute di gas serra. Nel 2023 entrambi gli obiettivi sono stati chiaramente superati. Il PIA/ETP è diminuito del 25 per cento e le emissioni assolute di gas serra sono calate del 26 per cento.

Tre settori prioritari: viaggi in aereo, produzione di calore e spostamenti in automobile

Nel 2023 le emissioni di gas serra del DEFR ammontavano a 5021 tonnellate di CO₂ equivalenti. Si trattava essenzialmente di tre fonti di emissione: viaggi in aereo (42%), produzione di calore (36%) e spostamenti in automobile (11%). Nel settore dei viaggi in aereo l'88 per cento delle emissioni di gas serra era riconducibile a voli di linea, circa l'11 per cento a viaggi di servizio effettuati con il jet del Consiglio federale e la quota restante a voli in elicottero. Nel caso della produzione di calore il 44 per cento delle emissioni proveniva dalla combustione di gas naturale, il vettore energetico più utilizzato dal DEFR. Per quanto riguarda gli spostamenti in auto, si è trattato soprattutto di viaggi di servizio con veicoli della Confederazione.

Obiettivi per il periodo 2024–2027

Per il prossimo periodo RUMBA – dal 2024 al 2027 – il DEFR si è posto l'obiettivo di ridurre le sue emissioni assolute di gas serra del 19 per cento rispetto al 2020. In questo modo potrà contribuire al raggiungimento degli obiettivi generali, validi per tutte le unità amministrative che partecipano a RUMBA.

Tendenza al miglioramento grazie a diverse misure

Dall'analisi sul lungo periodo emerge una netta tendenza al ribasso delle emissioni di gas serra del DEFR, che dal 2006 si sono ridotte del 61 per cento. Un risultato ottenuto grazie soprattutto ai miglioramenti nei settori della produzione di calore, dei viaggi in aereo e dei consumi di energia elettrica. In questi come in altri settori ambientali, dal 2006 il DEFR ha realizzato un ampio ventaglio di misure.

Attuazione del piano d'azione Viaggi in aereo

Il DEFR si attiene rigorosamente al piano d'azione Viaggi in aereo, adottato nel 2019 per tutta l'Amministrazione federale. Tra il 2019 e il 2023 le emissioni causate da viaggi in aereo sono calate del 35 per cento. Tuttavia nel 2023 sono state più elevate di quelle prodotte tra il 2020 e il 2022, periodo in cui vigevano ancora le limitazioni di viaggio adottate a causa della pandemia di COVID-19. Ciononostante per quanto attiene all'attuazione del piano i dati attualmente disponibili permettono di stilare un bilancio positivo.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	6
2	Rückblick Zielerreichung RUMBA 2020–2023	7
2.1	Zielsetzung	7
2.2	Treibhausgasemissionen – Entwicklung und Resultate	7
2.3	Umweltbelastung – Entwicklung und Resultate	8
2.4	Hotspots	9
2.4.1	Flugreisen	9
2.4.2	Wärme	10
2.4.3	Autofahrten.....	11
3	Ausblick Zielsetzung 2024–2027	12
4	Langfristige Entwicklung	13
4.1	Entwicklung der Emissionen seit 2006.....	13
4.2	THG-Reduktion durch starke Massnahmen	14
4.2.1	Flugreisen	14
4.2.2	Wärme	15
4.2.3	Autofahrten.....	15
4.3	Aktionsplan Flugreisen	16
4.3.1	Kleinere Delegationen	16
4.3.2	Telefon- und Videokonferenzen	17
4.3.3	Zug statt Flugzeug.....	17
4.3.4	Economy statt Business.....	17
5	Abbildungsverzeichnis	18

1 Einleitung

In diesem Bericht werden die Resultate der Umweltbelastungs- und Treibhausgas (THG)¹-Emissionen 2023 des Eidgenössischen Departements für Wirtschaft, Bildung und Forschung (WBF) vorgestellt. Zudem umfasst er einen Rückblick der Zielperiode 2020–2023 von RUMBA sowie einen Ausblick auf die neue Zielperiode 2024–2027. Weiter werden die langfristige Entwicklung 2006–2023 und die umgesetzten Massnahmen sowie der Aktionsplan Flugreisen analysiert.

¹ THG-Emissionen sind die Summe der Kohlenstoffdioxid- und weiterer Treibhausgasemissionen [z. B. Methan (CH₄), Lachgas (N₂O)]. Das separate Dokument zu den Systemgrenzen sowie methodischen Grundlagen und Änderungen kann bei der Fachstelle RUMBA angefragt werden.

2 Rückblick Zielerreichung RUMBA 2020–2023

2.1 Zielsetzung

Das WBF hat sich für die Zielperiode 2020–2023 folgende Departementsziele gesetzt:

- Ziel 1: Die Umweltbelastung je Vollzeitäquivalent (UBP/FTE) wird bis 2023 insgesamt um 9 Prozent gegenüber 2020 reduziert. Dieses Ziel wurde mit einer Reduktion von 25 Prozent erreicht.
- Ziel 2: Die absoluten THG-Emissionen werden bis 2023 insgesamt um 10 Prozent gegenüber 2020 reduziert. Dieses Ziel wurde mit einer Reduktion von 26 Prozent erreicht.

2.2 Treibhausgasemissionen – Entwicklung und Resultate

Im Jahr 2023 lagen die THG-Emissionen des WBF bei 5021 t CO₂-eq. Das sind 9 Prozent mehr als im Vorjahr (vgl. Abbildung 1). Hauptgrund ist die Zunahme der THG-Emissionen aus Flugreisen. Die drei wichtigsten Kategorien bei den THG-Emissionen sind Flugreisen (42%), Wärme (36%) und Autofahrten (11%). Im Vergleich zum Referenzjahr 2020² haben die THG-Emissionen um 26 Prozent abgenommen. Dies ist hauptsächlich auf die Reduktion in den drei Bereichen Flugreisen (–1073 t CO₂-eq), Wärme (–385 t CO₂-eq) und Strom (–38 t CO₂-eq) zurückzuführen. Aktuell befindet sich das WBF 17 Prozent unter dem errechneten Zielwert für 2023.

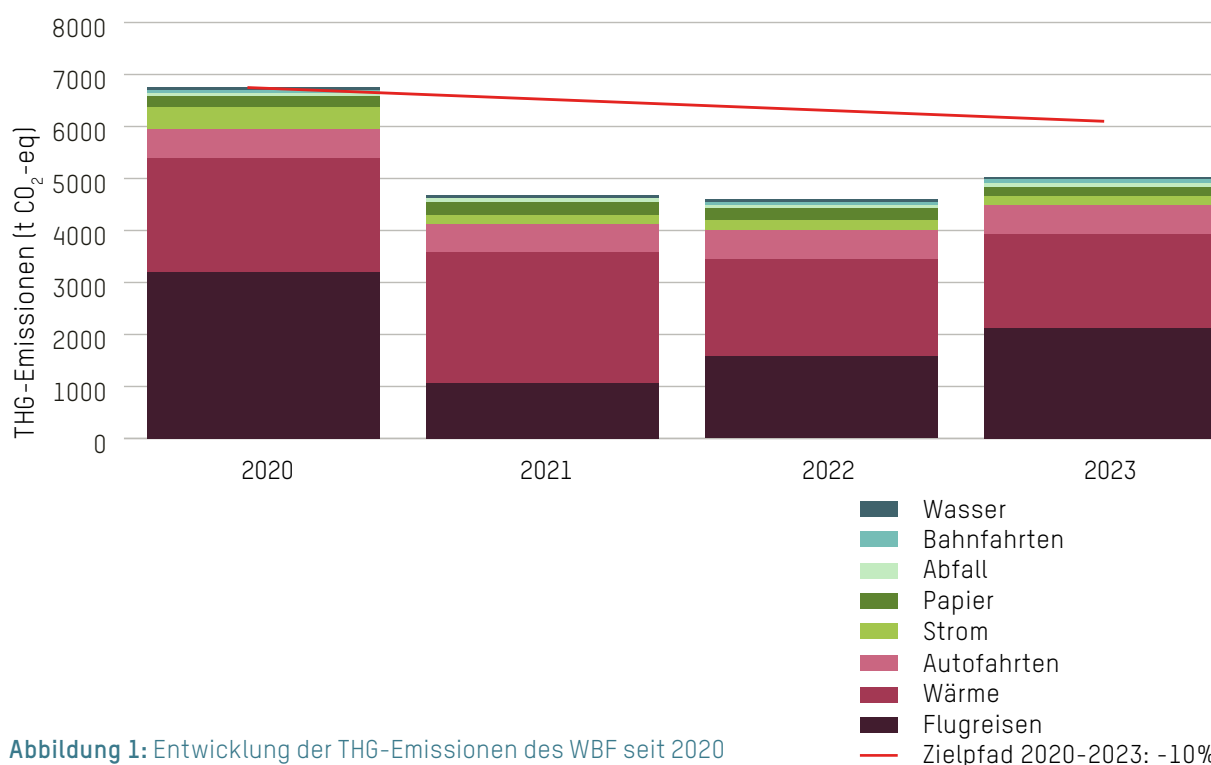


Abbildung 1: Entwicklung der THG-Emissionen des WBF seit 2020

² Die Covid-19-Pandemie hat 2020 die Emissionen der Bundesverwaltung stark beeinflusst (z. B. durch Homeoffice-Pflicht und starken Rückgang der Dienstreisen). Das für die vorliegende Zielberechnung verwendete Referenzjahr 2020 wurde daher gemäss Bundesratsbeschluss vom 11. Dezember 2020 wie folgt berechnet: Als Grundlage für das Basisjahr 2020 dienen extrapolierte Messdaten von 2019, wobei für 2020 eine Reduktion der Treibhausgasemissionen von minus 3 Prozentpunkten und der UBP/FTE von 2.67 Prozentpunkten angenommen wird. Das entspricht dem Absenckpfad, der für die Erreichung der RUMBA-Ziele bis 2023 notwendig ist. Bei den oben definierten Zielen wird mit dem angepassten Referenzjahr gerechnet (2019 extrapoliert) und nicht den realen Zahlen aus 2020.

2.3 Umweltbelastung – Entwicklung und Resultate

Im Berichtsjahr 2023 belief sich die Umweltbelastung im WBF auf 1.9 Mio. UBP/FTE³. Im Vergleich zum Vorjahr ist dies eine Abnahme von 2 Prozent (vgl. Abbildung 2).

Im Vergleich zum extrapolierten Referenzjahr 2020 haben die UBP/FTE des WBF um 25 Prozent abgenommen. Am Ende der aktuellen RUMBA-Periode befindet sich das WBF 18 Prozent unter dem errechneten Zielwert für 2023.

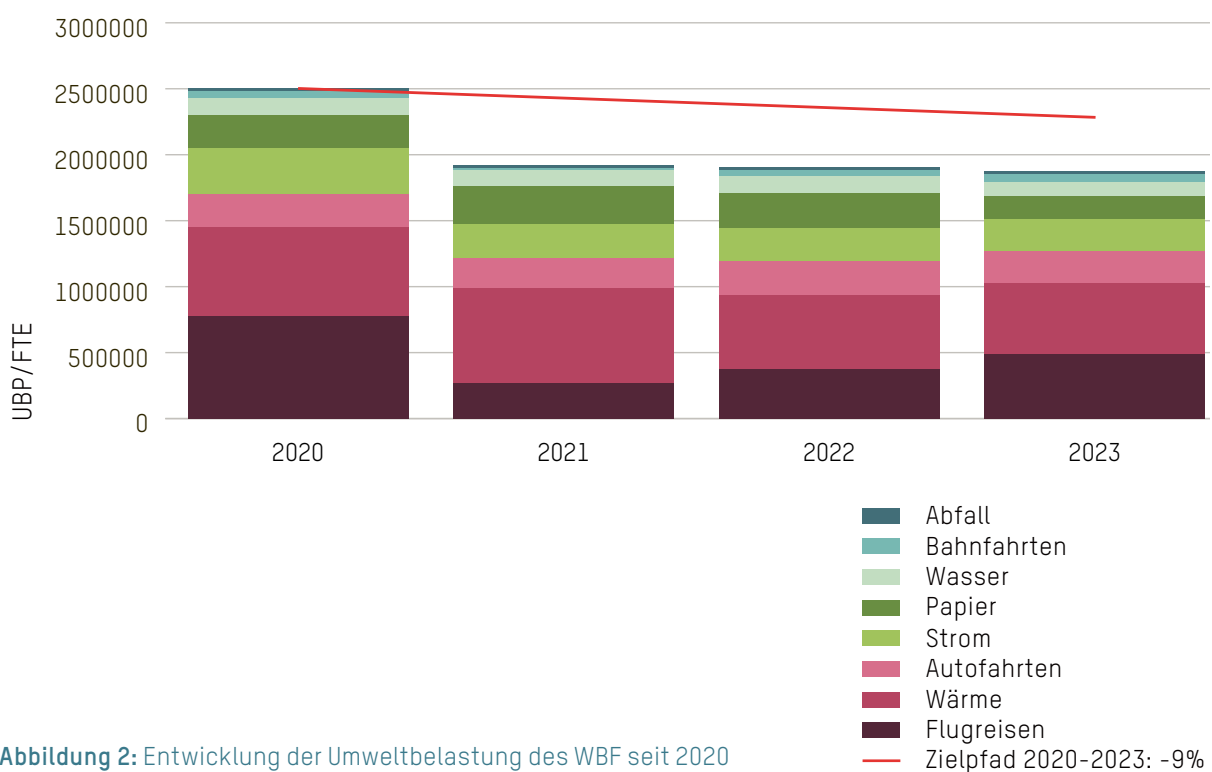


Abbildung 2: Entwicklung der Umweltbelastung des WBF seit 2020

³ Die Umweltbelastung wird anhand der Methode der ökologischen Knappheit ermittelt. Diese Methode berücksichtigt ein breites Spektrum von Umweltbelastungen (bspw. Emissionen in Boden, Wasser und Luft, Lärmemissionen des Verkehrs) und fasst diese durch Vollaggregation in der Kennzahl Umweltbelastungspunkte (UBP) zusammen. Im Unterschied zu den THG-Emissionen werden bei den UBP zusätzliche Elemente wie die Änderung der Landnutzung mitbewertet, weshalb beispielsweise Papier in der Perspektive der UBP einen höheren Anteil an der Gesamtbilanz ausmacht als bei den THG-Emissionen.

2.4 Hotspots

Im Folgenden werden die drei grössten THG-Hotspots des WBF vorgestellt. Die Zusammensetzung der THG-Emissionen 2023 ist in Abbildung 3 ersichtlich.

2.4.1 Flugreisen

Mit einem Anteil von 42 Prozent sind Flugreisen im WBF die grösste Emissionsquelle und haben 2023 2131 t CO₂-eq verursacht. Davon wurden rund 11 Prozent durch die Bundesratsjets verursacht, knapp 88 Prozent durch Linienflüge und 1 Prozent durch die Bundesrathelikopter. Bei den Linienflügen machen die Langstreckenflüge 76 Prozent aus.

Im Vergleich zum Referenzjahr 2020 sind die THG-Emissionen um 33 Prozent gesunken. Diese Veränderung kann grösstenteils auf die Abnahme der zurückgelegten Flugkilometer mit Linienflügen zurückgeführt werden. Diese sind seit 2020 um 28 Prozent gesunken. Auch die THG-Emissionen bei Bundesratsjets und Bundesratshelikoptern haben gegenüber 2020 um 32 Prozent abgenommen. Auffallend sind die hohen Emissionen aus Reisen mit den Bundesratsjets und Bundesratshelikoptern bedingt durch das Präsidialjahr im 2021.

Weitere Informationen zu den Flugreisen können dem Kapitel 4.3 zum Aktionsplan Flugreisen entnommen werden.

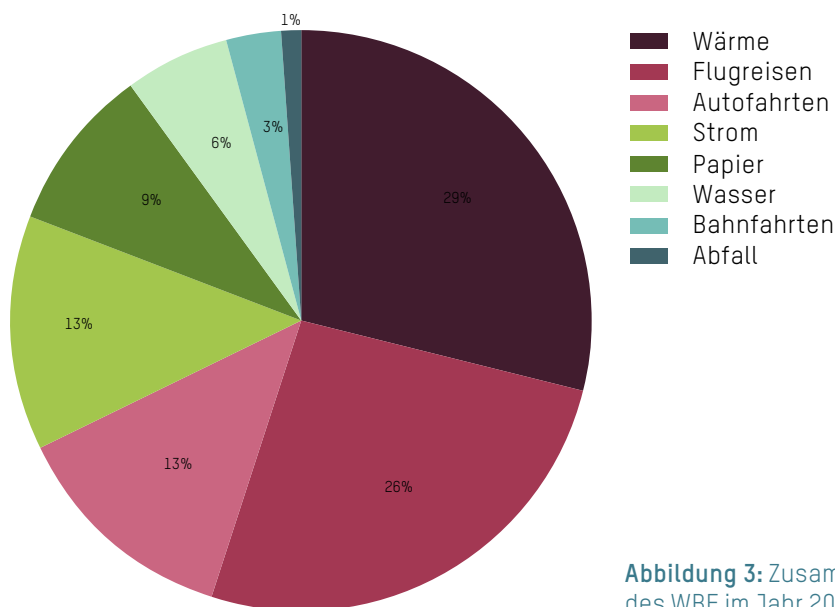


Abbildung 3: Zusammensetzung der THG-Emissionen des WBF im Jahr 2023

2.4.2 Wärme

Der Umweltbereich Wärme ist mit einem Anteil von 36 Prozent die zweitgrösste Emissionsquelle des WBF und hat 2023 1813 t CO₂-eq verursacht. Wie in Abbildung 4 ersichtlich, haben die THG-Emissionen gegenüber 2020 um 18 Prozent abgenommen.

Erdgas ist die grösste THG-Emissionsquelle (33%), gefolgt von Fernwärme (28%) und Heizöl (21%). Die Emissionsreduktion von 18 Prozent ist auf drei Gründe zurückzuführen: Einerseits hat der totale Energiebedarf im Vergleich zu 2020 um 20% abgenommen. Die Ab-

nahme ist unter anderem bedingt durch den wärmeren Winter (weniger Heizgradtage), sprich es musste weniger geheizt werden als im Basisjahr. Zweitens hat das WBF durch die Vorhaben des BBL⁴ eine fortlaufende Umstellung auf emissionsärmere Heizquellen verfolgt. Während Erdgas 2020 50 Prozent des Wärmeverbrauchs (in kWh) ausmachte, sind es aktuell noch 33 Prozent. Gleichzeitig konnte der Fernwärmeverbrauch von 2020 auf 2023 um 35% erhöht werden und Fernwärme ist nun der zweitgrösste Wärmelieferant. Zusätzlich hat sich der Biogasanteil im Erdgas erhöht, was sich positiv auf die THG-Bilanz auswirkt.

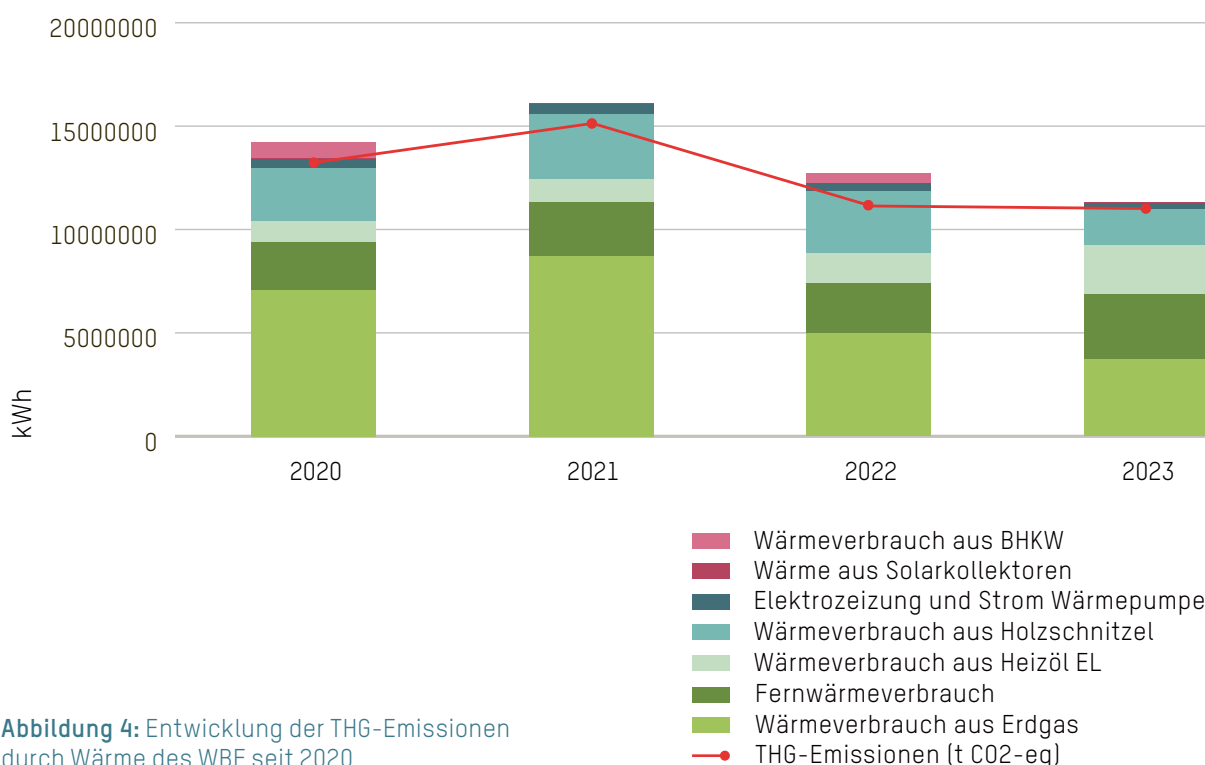


Abbildung 4: Entwicklung der THG-Emissionen durch Wärme des WBF seit 2020

⁴ Vgl. [Nachhaltigkeitsbericht des Bundesamtes für Bauten und Logistik BBL](#)

2.4.3 Autofahrten

Die Kategorie Autofahrten verursachte 2023 559 t CO₂-eq und ist damit drittgrösste Emissionsquelle (11%). Hierbei werden die Pendelfahrten nicht berücksichtigt. Die Mehrheit (73%) der THG-Emissionen wurde durch Dienstreisen mit zugeteilten Bundesfahrzeugen ausgestossen, weitere 15% durch Dienstreisen mit Privatautos, 4% durch die Benutzung von Mietfahrzeugen, 4% durch treibstoffeffiziente Autos oder Hybridautos und 2% durch Mobility-Fahrzeuge. Elektroautos beanspruchen knapp 2 Prozent der THG-Emissionen.

Insgesamt wurde 2023 eine Distanz von 1.9 Mio. Kilometer zurückgelegt. Das sind im Vergleich zum Basisjahr 2020 6% mehr. Trotzdem haben sich die Emissionen in dieser Kategorie im Vergleich zu 2020 um 1 Prozent re-

duziert. In anderen Worten: pro gefahrene Kilometer wurden 7 Prozent weniger THG-Emissionen ausgestossen. Dies beruht auf folgender Entwicklung: Der Anteil gefahrener Kilometer mit fossilem Treibstoff hat sich von 98 Prozent im Jahr 2020 auf 87 Prozent im Jahr 2023 reduziert.

Das wird durch die erfreuliche Entwicklung im Bereich der Elektromobilität bestätigt: Während die per Elektroauto zurückgelegte Distanz 2020 weniger als ein Prozent der Gesamtdistanz ausmachte, hat sich der Anteil auf 7 Prozent erhöht. Zur Aufteilung auf die verschiedenen Antriebsstoffe während der Jahre siehe Abbildung 5. Das Fazit: Der Wechsel auf elektrische Antriebe hat begonnen und trägt seine Früchte.

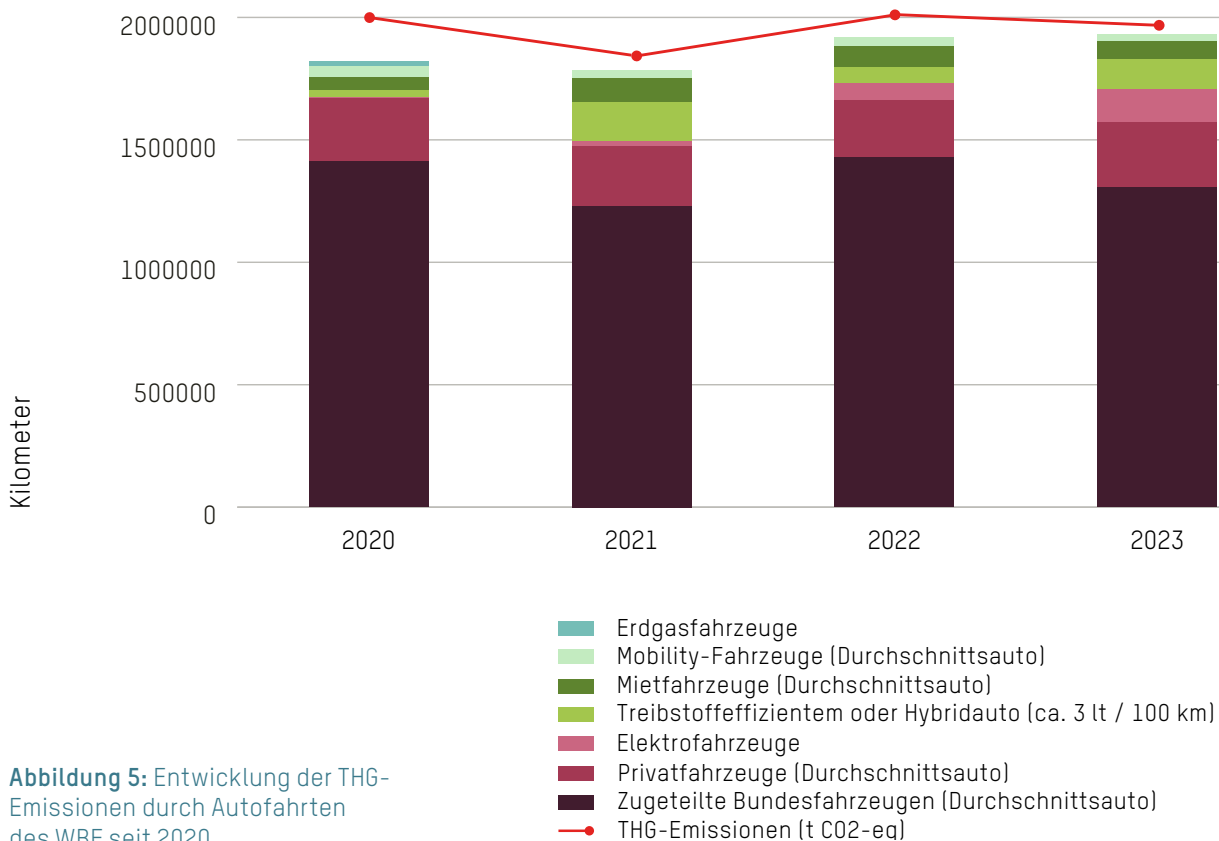


Abbildung 5: Entwicklung der THG-Emissionen durch Autofahrten des WBF seit 2020

3 Ausblick Zielsetzung 2024–2027

Für die RUMBA-Periode 2024–2027 wurden folgende übergeordneten Ziele für die Gesamtheit der an RUMBA beteiligten Verwaltungseinheiten vom Bundesrat verabschiedet:

- Die absoluten THG-Emissionen werden bis 2027 insgesamt um 24 Prozent gegenüber 2020 reduziert. Die verbleibenden THG-Emissionen werden vollständig mittels Emissionsminderungszertifikaten kompensiert.
- Die Umweltbelastung je Vollzeitäquivalent wird bis 2027 insgesamt um 21 Prozent gegenüber 2020 reduziert.

Diese Ziele wurden mit den Zielen des Klimapakets (Ziel –50% 2006–2030), des Aktionsplans Flugreisen (Ziel –30% 2019–2030) und des Übereinkommens von Paris⁵ abgestimmt.

Ausgehend von dieser Basis wurde das Departementsziel 2024–2027 für das WBF festgelegt. Die Festlegung des Zielwerts erfolgte über die prognostizierte Umweltbelastung aufgrund der Massnahmenpotenziale des Departements (Bottom-up-Sicht). Zudem kam folgende Top-Down-Betrachtung zum Tragen: Die Ziele von RUMBA sind so festgesetzt, dass sie dann erreicht werden, wenn alle Departemente weiterhin einen ambitionierten Absenkpfad verfolgen. Dies bedeutet, dass jedes Departement seinen Beitrag an die Zielerreichung leisten muss.

Basierend darauf hat sich das WBF für die RUMBA-Periode 2024–2027 folgendes Ziel gesetzt:

- Die absoluten THG-Emissionen werden bis 2027 insgesamt um 19 Prozent gegenüber 2020 reduziert (vgl. Abbildung 6).

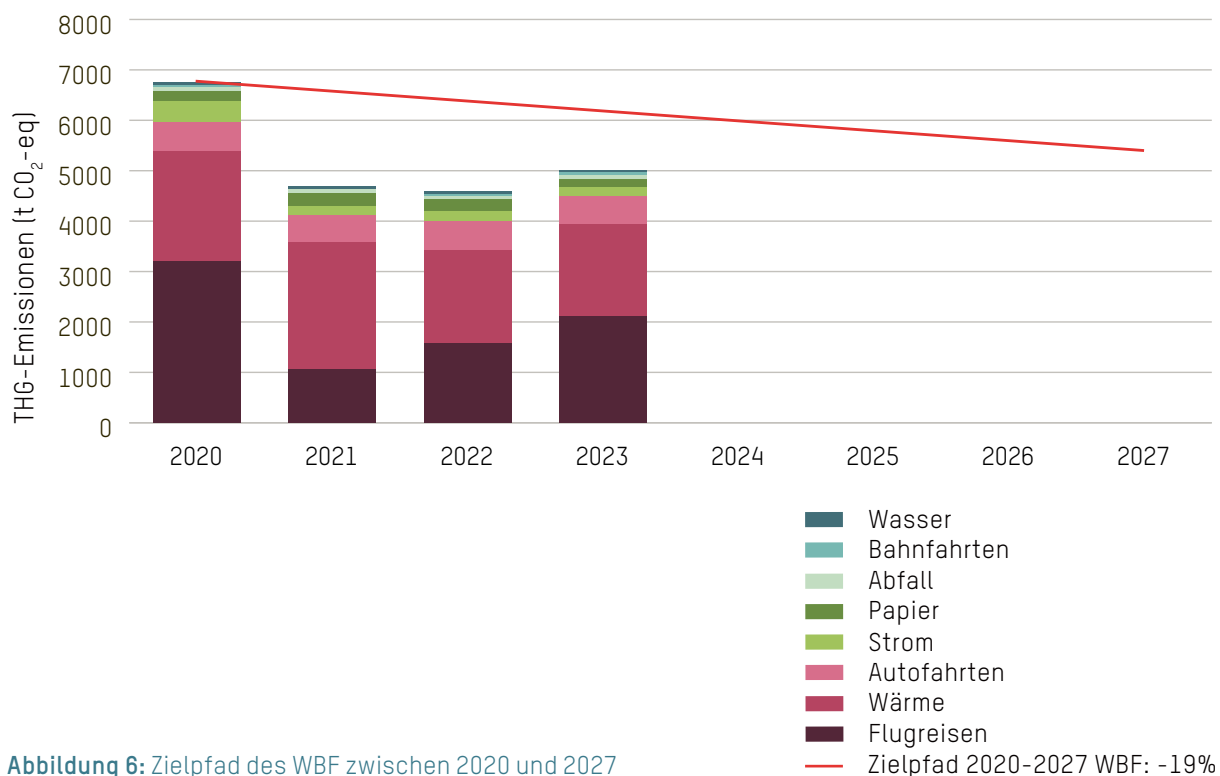


Abbildung 6: Zielpfad des WBF zwischen 2020 und 2027

⁵ <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/klima/fachinformationen/klima--internationales/das-uebereinkommen-von-paris.html>

4 Langfristige Entwicklung

4.1 Entwicklung der Emissionen seit 2006

Gegenüber 2006 konnte das WBF seine THG-Emissionen im Jahr 2023 um 55 Prozent reduzieren (vgl. Abbildung 7). Die Kategorien Flugreisen, Wärme und Strom sind hauptsächlich für die Reduktion seit 2006 verantwortlich.

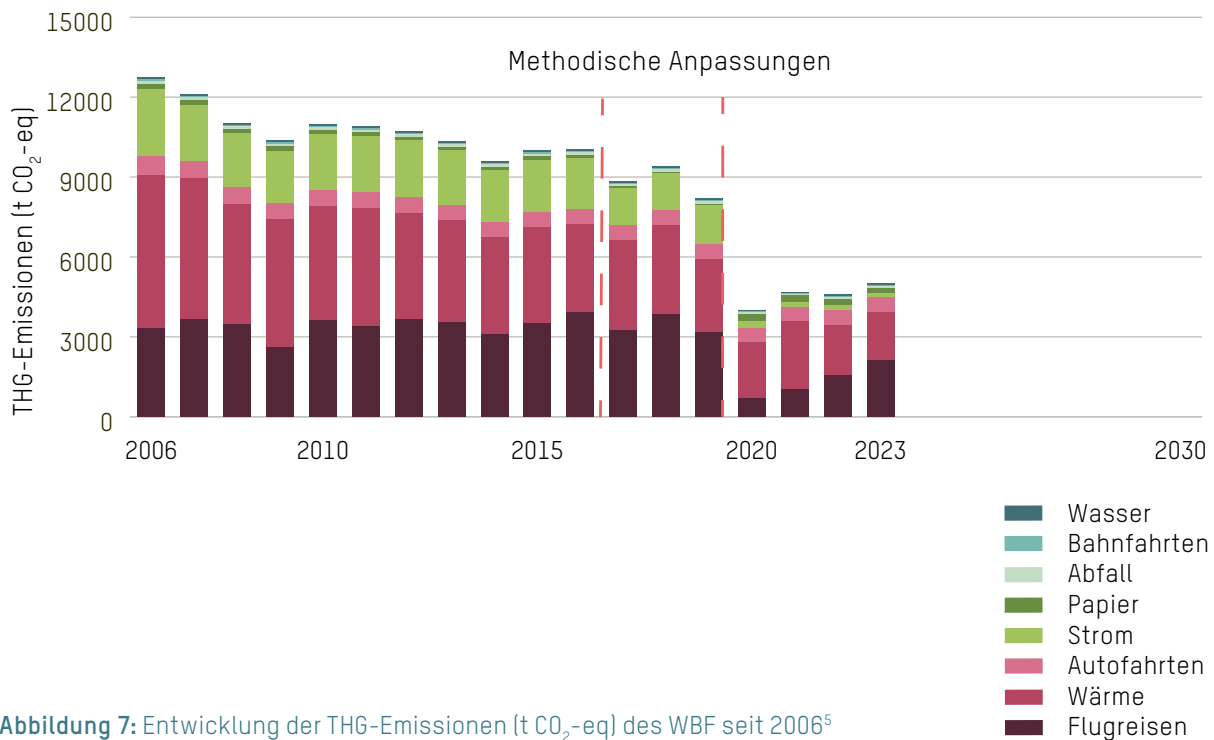


Abbildung 7: Entwicklung der THG-Emissionen (t CO₂-eq) des WBF seit 2006⁵

⁵ Der markante Abwärtssprung von 2019 auf 2020 ist einerseits durch die Covid-19-Pandemie begründet. Andererseits wurde ab 2020 für die Berechnung der Umweltbelastung nicht mehr der Schweizer Strommix, sondern der Bezug erneuerbaren Stroms (mehrheitlich Wasserkraft) berücksichtigt. Weitere methodische Anpassungen, wie z.B. die Erfassung von Flügen mit Bundesratsjets und -Helikoptern oder der Einbezug des Papierverbrauchs aus externen Druckaufträgen, führen zu Unterschieden zu den vorhergehenden RUMBA-Perioden, weshalb die Zahlen nicht 1:1 miteinander vergleichbar sind.

4.2 THG-Reduktion durch starke Massnahmen

Der in Abbildung 7 ersichtliche Abwärtstrend beruht auf den Anstrengungen des WBF, welches seit 2006 diverse Massnahmen ergriffen hat, um die THG-Emissionen zu reduzieren. Dieses Kapitel beleuchtet jeweils die aktuell relevantesten Massnahmen mit dem grössten Impact in den drei Hotspotkategorien. Dabei wird unterschieden, ob es sich um eine bereits umgesetzte ✓, eine wiederkehrende ↻ oder eine geplante ✗ Massnahme handelt.



4.2.1 Flugreisen

Als grösster Hotspot sind Massnahmen im Bereich Flugreisen für das WBF von grosser Wichtigkeit.

Massnahme	Beschreibung	Status
Strengerer Bewilligungsverfahren bei den Dienstreisen	Ab dem 3. Quartal 2023 müssen die Auslandsreisen der Direktorinnen und Direktoren der Ämter durch die Generalsekretärin resp. den Generalsekretär WBF bewilligt werden.	↻
Aktionsplan Flugreisen	Für weitere Informationen siehe Aktionsplan Flugreisen (Kap. 4.3)	↻



4.2.2 Wärme

In der Kategorie Wärme stösst das WBF anteilmässig die zweitgrösste Menge an Emissionen aus. Hierbei muss beachtet werden, dass das Immobilienmanagement des BBL einen sehr grossen Impact auf diese Hotspot-kategorie hat und durch das WBF nicht beeinflusst werden kann.

Massnahme	Beschreibung	Status
Gebäudesanierung	Agroscope: Sanierung Gebäude TG, KA, ER am Standort Reckenholz 2020, Sanierung Gebäude BE am Standort Tänikon 2021, Verdichtung der Arbeitsplätze und Abgabe des Gebäudes BG in Tänikon 2022	✓
Umzug in energieeffizienteres Gebäude	SECO: Aufhebung des TC-Standortes Finkenhubelweg 12, Bern an den SECO-Standort HO36/FR14	✓



4.2.3 Autofahrten

Die Autofahrten bilden im WBF anteilmässig die drittgrösste Emissionskategorie.

Massnahme	Beschreibung	Status
Beschaffung Elektrofahrzeuge	Revision «Weisung über die ökologischen Grundsätze der Beschaffung und Nutzung von Verwaltungsfahrzeugen»: Jedes Departement stellt sicher, dass bei einer Neuanschaffung grundsätzlich rein elektrisch betriebene Personenwagen bestellt werden.	↻
Reduktion Dienstreisen	Verschiedene Massnahmen zur Förderung von Zugreisen und Telefon-, sowie Videokonferenzen	↻

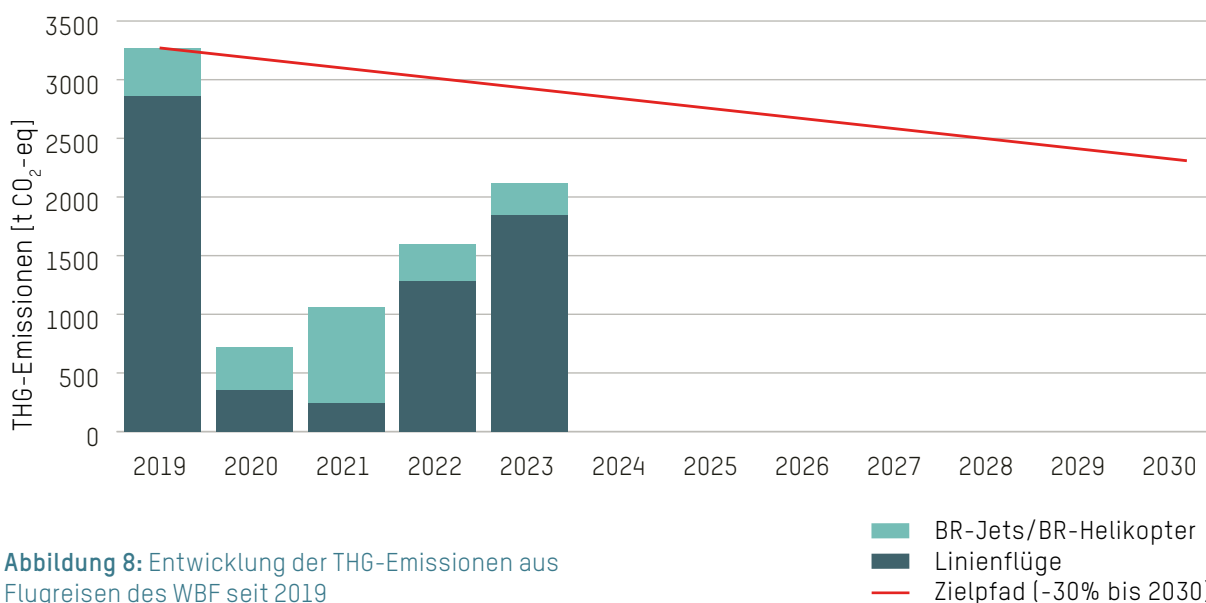
4.3 Aktionsplan Flugreisen

Als eines der ersten Umsetzungsergebnisse aus dem Klimapakete verabschiedete der Bundesrat im Dezember 2019 den Aktionsplan Flugreisen. Dieser gibt eine Reduktion von 30 Prozent der THG-Emissionen der Bundesverwaltung (exkl. VBS) durch Flugreisen zwischen 2019 und 2030 vor. Bis 2023 hätten entsprechend 11 Prozent der Emissionen reduziert werden müssen. Die THG-Emissionen aus Flugreisen belaufen sich beim WBF 2023 auf 21 317 t CO₂-eq. Das WBF befindet sich aber weiterhin auf Kurs mit der Zielerreichung bei einer aktuellen Reduktion von 33 Prozent gegenüber 2019 (vgl. Abbildung 8).

Im weiteren Verlauf dieses Kapitels werden die Massnahmen des Aktionsplans Flugreisen und der aktuelle Umsetzungsstand genauer analysiert.

4.3.1 Kleinere Delegationen

Die Massnahme zur Verkleinerung der Delegationsgrössen bei internationalen Konferenzen wird beim WBF konsequent umgesetzt. Durchschnittlich beläuft sich die Delegationsgrösse beim WBF auf 1.07 Personen pro Delegation (2021: 1.17). Von total 946 Delegationen bestanden 2023 nur 57 aus mehr als einer Person, was rund 6 Prozent entspricht. Dies zeugt von einer guten Umsetzung dieser Massnahme.



4.3.2 Telefon- und Videokonferenzen

Mit dem Aufkommen der Covid-19-Pandemie und der damit einhergehenden Forderung nach Telearbeit ist die Zahl der Telefon- und Videokonferenzen stark angestiegen. Im Jahr 2019 gab es in der Bundesverwaltung noch zwischen 6000 und 8000 Telefon- oder Videokonferenzen pro Monat. Im Jahr 2023 waren es zwischen 75 000 und 110 000. Es liegen aufgrund der aktuellen Datenlage für alle Departemente und die BK keine Zahlen auf Departementsstufe vor.

Weiter gilt es zu erwähnen, dass diverse Verwaltungseinheiten des WBF nicht unwesentliche Investitionen in qualitativ hochstehende Video-Konferenz-Systeme getätigt haben, um nationale und auch internationale Zusammenarbeiten zu erleichtern.

4.3.3 Zug statt Flugzeug

Die Bundesreisezentrale hat zusammen mit dem EPA definiert⁷, welche Destinationen grundsätzlich mit dem Zug angereist werden müssen. Im Verhältnis zwischen den zurückgelegten Kilometern per Bahn und den zurückgelegten Kilometern auf Kurzstrecken per Flugzeug stieg zwischen 2021 und 2023 der Anteil der durch das WBF zurückgelegten Kilometer mit der Bahn um 12 Prozentpunkte auf 88 Prozent⁸. Dies unterstreicht, dass das WBF in Bezug auf die Umsetzung dieser Massnahme vorbildlich unterwegs ist. Insgesamt wurden im Jahr 2023 1 252 961 km im Ausland mit dem Zug zurückgelegt.

4.3.4 Economy statt Business

Bei den Kurz- und Mittelstreckenflügen beträgt der Anteil an Businessflügen je 1 Prozent. Bei den Langstreckenflügen liegt der Anteil bei 55 Prozent. Der hohe Anteil an geflogenen Kilometern in der Business-Klasse bei Langstreckenflügen zeigt, dass das WBF bei dieser Massnahme noch Reduktionspotential aufweist, insbesondere da Langstreckenflüge 76 Prozent aller THG-Emissionen der Linienflüge verursachen.

Man beachte, dass die Weisung aus dem Aktionsplan Flugreisen, wonach Reisen in der Business-Klasse nur unter gewissen Bedingungen erlaubt sind (ab einer Reisezeit von 9 Stunden bei einem Direktflug bzw. 11 Stunden bei einem Flug mit Umsteigen) durch das WBF eingehalten wird. Kurz- und Mittelstreckenflüge, welche als Teil einer Langstreckenreise mit einer Reisezeit von mindestens 11 Stunden in der Business-Klasse geflogen werden, entsprechen den Vorgaben gemäss dem Aktionsplan Flugreisen.

Verwaltungseinheiten, die als Vielflieger des WBF gelten, sind sich ihrer Situation bewusst und konzentrieren sich aktuell auf die Umsetzung von diesbezüglichen Massnahmen (Budgetierung von THG-Emissionen / Flugmeilen oder der Ausbau von Genehmigungsprozessen).

⁷ [Zug statt Flug auf Dienstreisen \(admin.ch\)](#)

⁸ Die Reisekilometer der Kurzstreckenflüge beinhalten auch die Reisedistanzen zwischen 600 und 800 km. Der Aktionsplan Flugreisen gibt vor, Distanzen bis 600 km mit dem Zug durchzuführen. Der Vergleich ist daher nur approximativ, jedoch wird der Wert ab 2023 mit einer Reisedistanz von 600 km berechnet.

5 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Entwicklung der THG-Emissionen des WBF seit 2020	7
Abbildung 2: Entwicklung der Umweltbelastung des WBF seit 2020	8
Abbildung 3: Zusammensetzung der THG-Emissionen des WBF im Jahr 2023	9
Abbildung 4: Entwicklung der THG-Emissionen durch Wärme des WBF seit 2020	10
Abbildung 5: Entwicklung der THG-Emissionen durch Autofahrten des WBF seit 2020.....	11
Abbildung 6: Zielpfad des WBF zwischen 2020 und 2027	12
Abbildung 7: Entwicklung der THG-Emissionen (t CO ₂ -eq) des WBF seit 2006.....	13
Abbildung 8: Entwicklung der THG-Emissionen aus Flugreisen des WBF seit 2019.....	16



Generalsekretariat WBF

Eidgenössisches Departement für Wirtschaft, Bildung und Forschung
Postadresse: Bundeshaus Ost, CH-3003 Bern
www.wbf.admin.ch

Autorinnen und Autoren

Fachstelle RUMBA, Generalsekretariat UVEK, info@rumba.admin.ch
Fachberatung RUMBA, Swiss Climate AG, contact@swissclimate.ch
RUMBA Verantwortliche Departement, GS-WBF