

Bericht vom 20. Dezember 2022

---

# RUMBA – Umweltbericht WBF 2022

---



Quelle: shutterstock (2021)

## **Autorinnen und Autoren:**

Fachstelle RUMBA, Energie und Klima Bund, Bundesamt für Energie, [info@rumba.admin.ch](mailto:info@rumba.admin.ch)

Fachberatung RUMBA, Swiss Climate AG, [contact@swissclimate.ch](mailto:contact@swissclimate.ch)

# Management Summary

## **Auf Zielkurs in der RUMBA-Periode 2020-2023**

Das WBF hat sich zum Ziel gesetzt, zwischen 2020 und 2023 die Umweltbelastung je Vollzeitäquivalent um 9% und die absoluten Treibhausgas(THG)-Emissionen um 10% zu reduzieren. Bei beiden Zielen ist das WBF klar auf Kurs – auch wenn es 2021 im Vergleich zum Covid-19 geprägten Referenzjahr 2020 einen Anstieg der THG-Emissionen sowie der Umweltbelastung gegeben hat.

## **Die drei Hotspots: Wärme, Flugreisen und Autofahrten**

Im Jahr 2021 lagen die THG-Emissionen des WBF bei 4'683 t CO<sub>2</sub>-eq. Diese setzen sich zum Grossteil aus drei Kategorien zusammen: Wärme (54%), Flugreisen (23%) und Autofahrten (11%). Bei der Wärme war Erdgas der wichtigste Energieträger und verursachte rund 76% der Emissionen in dieser Kategorie. Bei den Flugreisen wurden rund 74% der THG-Emissionen durch die Dienstreisen mit den Bundesratsjets verursacht, 24% durch Linienflüge und die restlichen 2% durch Helikopterflüge. Bei den Autofahrten fielen insbesondere die Dienstreisen mit Bundesfahrzeugen ins Gewicht.

## **Langfristig positive Entwicklung dank einer Vielzahl von Massnahmen**

In der Langzeitanalyse zeigen die THG-Emissionen des WBF einen klaren Abwärtstrend – um 63% konnten sie seit 2006 reduziert werden. Für diese Reduktion sind insbesondere Optimierungen in den Bereichen Wärme, Flugreisen und Strom verantwortlich. Das WBF hat seit 2006 ein breites Spektrum an Massnahmen in diesen und anderen Umweltbereichen umgesetzt.

## **Umsetzung Aktionsplan Flugreisen**

Auch der Aktionsplan Flugreisen, welcher 2019 für die ganze Bundesverwaltung beschlossen wurde, findet beim WBF Anwendung. Die Emissionen aus Flugreisen waren 2021 um ganze 67% geringer als noch 2019. Die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie hatten noch immer einen grossen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten. Nichtsdestotrotz erlaubt die Datenlage eine erste positive Bilanz zur Umsetzung und Wirksamkeit des Aktionsplans Flugreisen.

## Management Summary

### **Le DEFR en bonne voie pour la période RUMBA 2020 à 2023**

Le DEFR s'est fixé deux objectifs pour la période 2020 à 2023 : il entend réduire, d'une part, sa charge environnementale par équivalent plein temps de 9 % et, d'autre part, ses émissions de gaz à effet de serre en chiffres absolus de 10 %. Il est bien engagé pour arriver à ses fins, quand bien même le bilan intermédiaire de 2021 faisait état d'augmentations dans ces deux catégories par rapport à l'année de référence (2020), marquée par la crise du COVID-19.

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

Le DEFR a généré 4683 tonnes d'équivalents CO<sub>2</sub> en 2021. Pour la plupart, ces émissions relèvent de l'une des trois catégories suivantes : le chauffage (54 %), les voyages en avion (23 %) ou les trajets en voiture (11 %). En ce qui concerne le chauffage, les émissions sont majoritairement dues à l'utilisation de gaz naturel (env. 76 %), l'agent énergétique le plus employé au département. Pour les voyages en avion, la source d'émission principale est le jet du Conseil fédéral (74 %), suivi des vols réguliers (24 %) et des vols en hélicoptère (2 %). Quant aux trajets en voiture, ce sont majoritairement les voyages de service à bord des véhicules de la Confédération qui sont en cause.

### **Tendance à l'amélioration grâce à de nombreuses mesures**

En prenant de la hauteur, on s'aperçoit que les émissions de gaz à effet de serre du DEFR suivent une tendance descendante ; elles ont baissé de 63 % par rapport à 2006. Cette réduction est due avant tout à des améliorations concernant le chauffage, les voyages en avion et l'électricité. En effet, depuis 2006, le DEFR met en œuvre tout un train de mesures, notamment dans ces trois domaines.

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

Le DEFR exécute également le plan d'action « voyages en avion », adopté en 2019 pour toute l'administration fédérale. Entre 2019 et 2021, les émissions dues aux voyages en avion ont été réduites de 67 %. Si l'impact du COVID-19 sur la mobilité n'est pas négligeable, les données permettent d'établir un premier bilan positif sur la mise en œuvre et l'efficacité du plan d'action.

## Management Summary

### **Periodo RUMBA 2020-2023: il DEFR è sulla buona strada**

IL DEFR si è posto l'obiettivo di ridurre l'impatto ambientale complessivo per dipendente a tempo pieno (ETP) del 9 % e le emissioni assolute di gas serra del 10 % tra il 2020 e il 2023, ed è visibilmente in linea con entrambi gli obiettivi. Solo nel 2021 è stato registrato un aumento delle emissioni di gas serra e del suo impatto ambientale rispetto al 2020, anno segnato dalla pandemia di COVID-19.

### **I tre tasti dolenti: riscaldamento, viaggi in aereo e viaggi in auto**

Nel 2021 le emissioni di gas serra del DEFR sono state pari a 4683 t CO<sub>2</sub>-eq, prodotte in gran parte a causa del riscaldamento (54 %), dei viaggi in aereo (23 %) e dei viaggi in auto (11 %). Riguardo al riscaldamento, la fonte di energia maggiormente utilizzata è stata il gas naturale, responsabile di circa il 76 % delle emissioni di questa categoria. Quanto alle emissioni dovute ai viaggi in aereo, circa il 74 % di queste è stato causato da viaggi di lavoro su jet del Consiglio federale, il 24 % da voli di linea e il restante 2 % da voli in elicottero. In merito alle emissioni per gli spostamenti in auto, hanno pesato in particolare i viaggi di servizio con veicoli dell'Amministrazione.

### **Evoluzione positiva a lungo termine attribuibile a diverse misure**

Nell'analisi a lungo termine, le emissioni di gas serra del DEFR mostrano una chiara tendenza al ribasso. Dal 2006 sono infatti calate del 63 %. Questa riduzione è dovuta in particolare ai miglioramenti nei settori del riscaldamento, dei viaggi in aereo e dell'elettricità. Dal 2006 il DEFR ha attuato un'ampia gamma di misure in questi e in altri settori a impatto ambientale.

### **Attuazione del piano d'azione Viaggi in aereo**

Anche il piano d'azione Viaggi in aereo, emanato nel 2019 per l'intera Amministrazione federale, trova applicazione presso il DEFR. Nel 2021 le emissioni prodotte dai viaggi in aereo sono diminuite del 67 % rispetto al 2019. La pandemia di COVID-19 ha avuto un impatto notevole sulla mobilità, ma i dati disponibili sull'attuazione e l'efficacia del piano d'azione consentono comunque di tracciare un primo bilancio positivo.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Inhaltsverzeichnis</b> .....	<b>5</b>
<b>1. Einleitung</b> .....	<b>6</b>
<b>2. RUMBA 2020–2023</b> .....	<b>6</b>
2.1 Zielsetzung.....	6
2.2 Treibhausgasemissionen – Entwicklung und Resultate .....	6
2.3 Umweltbelastung – Entwicklung und Resultate.....	8
2.4 Drei Hotspots .....	9
2.4.1 Wärme.....	9
2.4.2 Flugreisen .....	10
2.4.3 Autofahrten.....	10
<b>3. Langfristige Entwicklung</b> .....	<b>11</b>
3.1 Einordnung der Ergebnisse seit 2006.....	11
3.2 Meilensteine der Massnahmen zur THG-Reduktion des WBF seit 2006 .....	12
3.2.1 Umgesetzte Massnahmen .....	12
3.2.2 Massnahmen aktuell in Umsetzung .....	13
3.3 Aktionsplan Flugreisen.....	13
<b>4. Ausblick und aktuelle Themen des WBF</b> .....	<b>16</b>

# 1. Einleitung

In diesem Bericht werden die gesetzten Ziele des Eidgenössischen Departements für Wirtschaft, Bildung und Forschung (WBF) für die Zielperiode 2020–2023 und die Resultate der Umweltbelastung und Treibhausgas (THG)<sup>1</sup>-Emissionen 2021 des WBF vorgestellt. Weiter werden die Resultate 2006–2021 in Bezug auf das Klimapakett Bundesverwaltung und die umgesetzten Massnahmen sowie der Aktionsplan Flugreisen analysiert.

## 2. 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.**
- **Ziel 2: Die absoluten THG-Emissionen werden bis 2023 insgesamt um 10 Prozent gegenüber 2020 reduziert und die verbleibenden THG-Emissionen werden vollständig mittels Emissionsminderungszertifikaten kompensiert.**

### 2.2 Treibhausgasemissionen – Entwicklung und Resultate

Im Jahr 2021 lagen die THG-Emissionen des WBF bei 4'683 t CO<sub>2</sub>-eq. Das sind 17 Prozent mehr als im Vorjahr. Die drei wichtigsten Kategorien bei den THG-Emissionen sind Wärme (54 %), Flugreisen (23 %) und Autofahrten (11 %). Das WBF bewegt sich bei den THG-Emissionen deutlich unter dem Zielpfad. Im Vergleich zum extrapolierten Referenzjahr 2020<sup>2</sup> (entspricht dem Startpunkt der blauen Linie) liegen die THG-Emissionen um 31 Prozent unter dem Zielpfad (siehe Abbildung 1).

---

<sup>1</sup> THG-Emissionen sind die Summe der Kohlenstoffdioxid- und weiterer Treibhausgasemissionen [z.B. Methan (CH<sub>4</sub>), Lachgas (N<sub>2</sub>O)], Das separate Dokument zu den Systemgrenzen sowie methodischen Grundlagen und Änderungen kann bei der Fachstelle RUMBA angefragt werden.

<sup>2</sup> Die Covid-19-Pandemie hat 2020 die Umweltbelastung der Bundesverwaltung stark beeinflusst. Einerseits bestand über einen bedeutenden Zeitraum Homeoffice-Pflicht und andererseits wurden so gut wie keine Dienstreisen durchgeführt. 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 nicht die wirklichen Verbräuche 2020, sondern extrapolierte Messdaten von 2019, wobei für 2020 eine Reduktion der Treibhausgasemissionen von minus 3 Prozentpunkten und der UBP pro FTE von 2.67 Prozentpunkten angenommen wird. Das entspricht dem Absenkpfad, der für die Erreichung der RUMBA-Ziele bis 2023 auf Ebene RUMBA-Total bis 2023 notwendig ist. Bei den oben definierten Zielen wird mit dem angepassten Basisjahr gerechnet (2019 extrapoliert) und nicht den reellen Zahlen aus 2020. Die reellen Daten 2020 und 2021 werden unterhalb des Zielpfads durch die Säulen abgebildet.

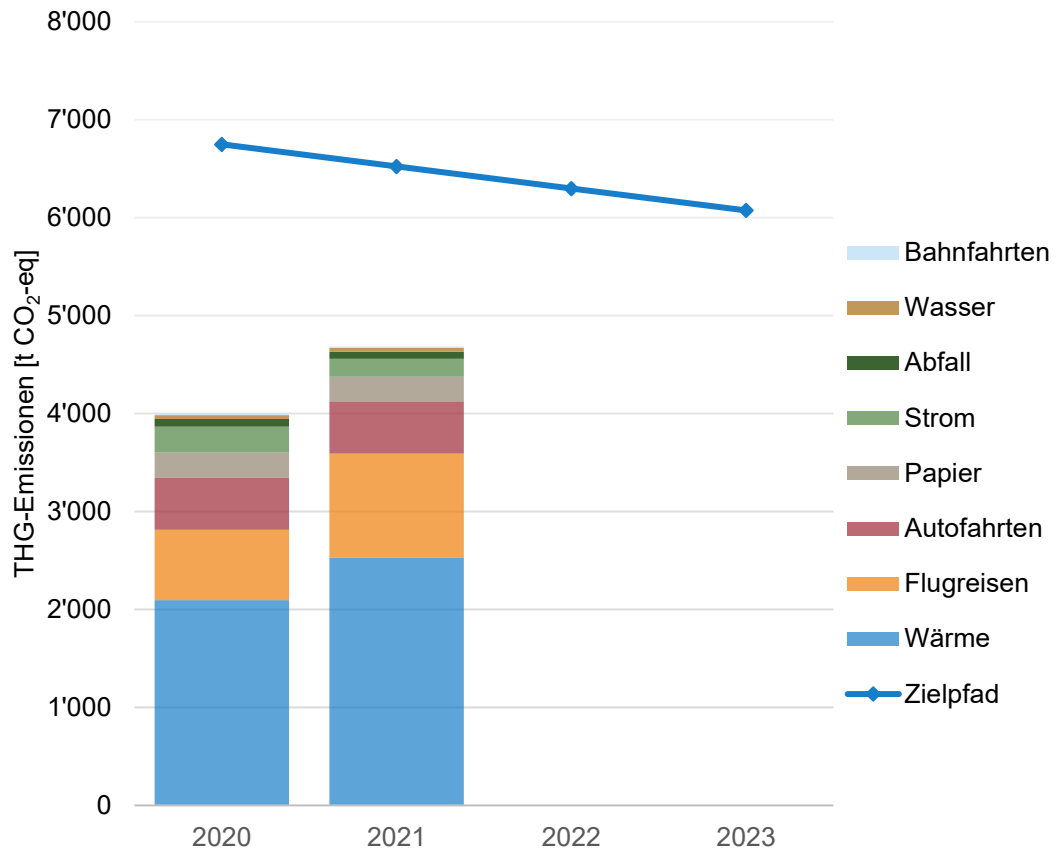


Abbildung 1: Entwicklung der THG-Emissionen (inkl. Zielpfad) des WBF seit 2020 nach Umweltbereich

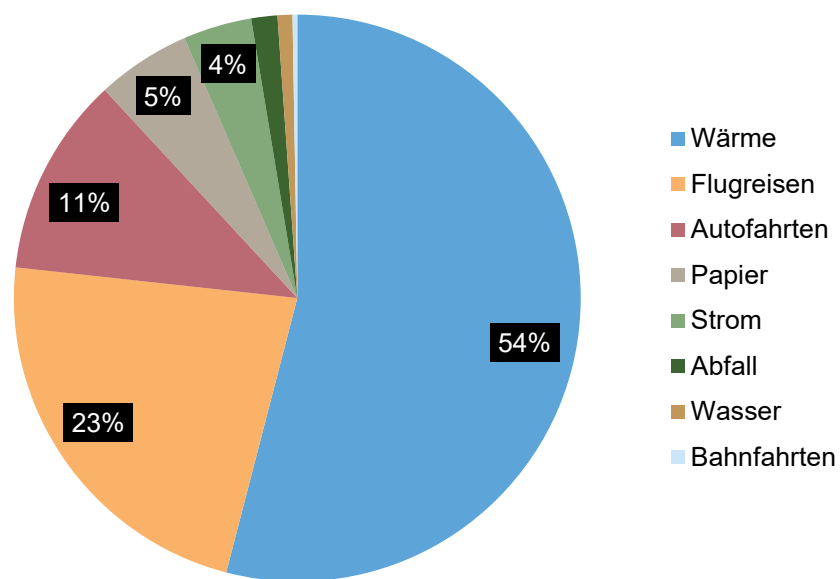


Abbildung 2: THG-Emissionen 2021 des WBF nach Umweltbereich

## 2.3 Umweltbelastung – Entwicklung und Resultate

Im zweiten Berichtsjahr (2021) der Zielperiode 2020–2023 belief sich die Umweltbelastung im WBF auf 5'018 Mio. UBP oder 1.9 Mio. UBP pro FTE. Im Vergleich zum Vorjahr ist dies eine Zunahme von 7 Prozent. Die drei wichtigsten Kategorien für die Umweltbelastung im Jahr 2021 sind Wärme (38 %), Papier (15 %), zusammengesetzt aus externen Druckaufträgen (10 %) und internem Papierverbrauch (5 %), und Flugreisen (14 %) (vgl. Abbildung 4).

Das WBF bewegt sich deutlich unter dem Zielpfad. Im Vergleich zum extrapolierten Referenzjahr 2020<sup>3</sup> (entspricht dem Startpunkt der blauen Linie) liegen die UBP pro FTE 23 Prozent unter dem Zielpfad. Im Unterschied zu den THG-Emissionen werden bei den UBP Elemente wie Erschöpfung von Ressourcen (Änderung der Landnutzung, Verbrauch von Mineralien und Metallen, Abbau von Kies, Verbrauch von Süsswasser etc.) mitbewertet, weshalb beispielsweise Papier in der Perspektive der THG-Emissionen einen geringeren Anteil an der Gesamtbilanz ausmacht als bei den UBP.

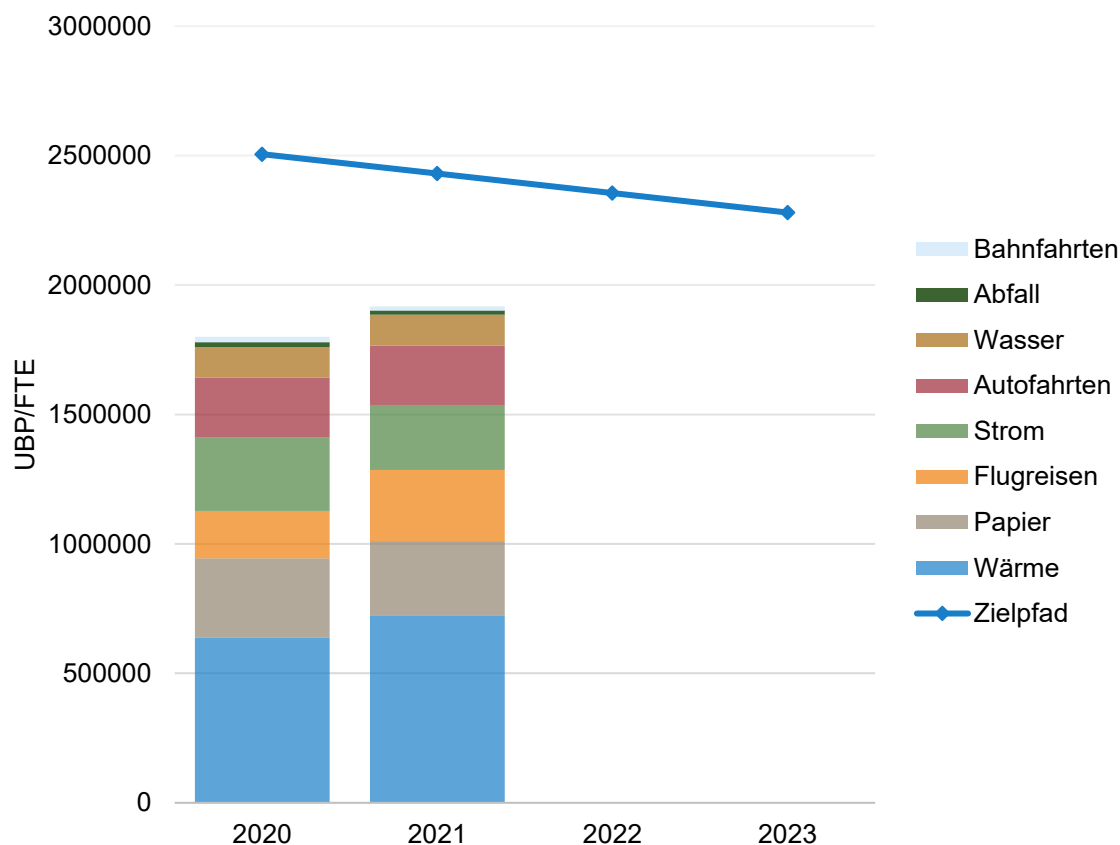


Abbildung 3: Entwicklung der Umweltbelastung (UBP/FTE) (inkl. Zielpfad) des WBF seit 2020 nach Umweltbereich

<sup>3</sup> Die Covid-19-Pandemie hat 2020 die Umweltbelastung der Bundesverwaltung stark beeinflusst. Einerseits bestand über einen bedeutenden Zeitraum Homeoffice-Pflicht und andererseits wurden so gut wie keine Dienstreisen durchgeführt. 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 nicht die wirklichen Verbräuche 2020, sondern extrapolierte Messdaten von 2019, wobei für 2020 eine Reduktion der Treibhausgasemissionen von minus 3 Prozentpunkten und der UBP pro FTE von 2.67 Prozentpunkten angenommen wird. Das entspricht dem Absenkpfad, der für die Erreichung der RUMBA-Ziele bis 2023 auf Ebene RUMBA-Total bis 2023 notwendig ist. Bei den oben definierten Zielen wird mit dem angepassten Basisjahr gerechnet (2019 extrapoliert) und nicht den reellen Zahlen aus 2020. Die reellen Daten 2020 und 2021 werden unterhalb des Zielpfads durch die Säulen abgebildet.



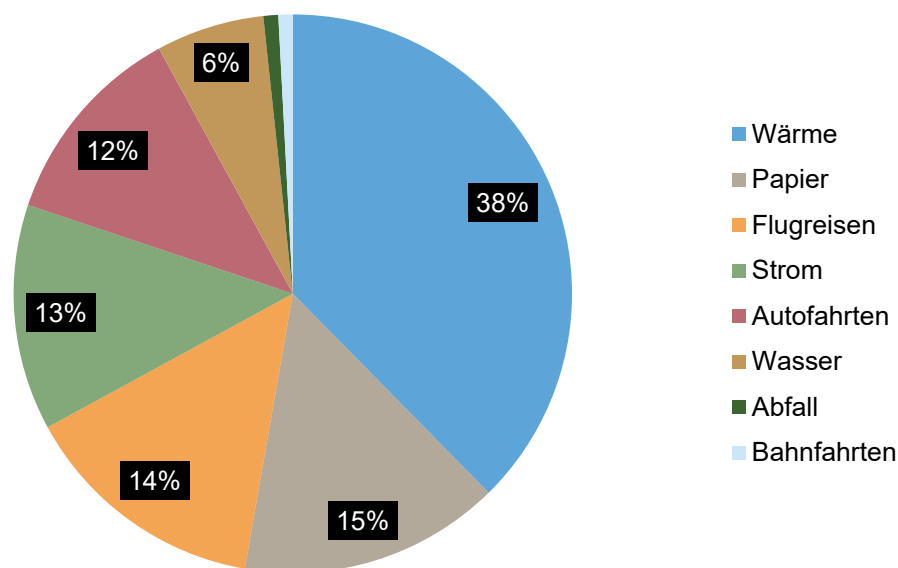
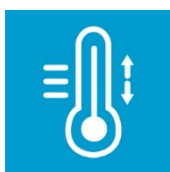


Abbildung 4: Umweltbelastung 2021 des WBF nach Umweltbereich (UBP pro FTE)

## 2.4 Drei Hotspots



### 2.4.1 Wärme

Die Kategorie Wärme ist mit einem Anteil von 38 Prozent die grösste Emissionsquelle und verursachte 2021 THG-Emissionen in der Höhe von 2'530 t CO<sub>2</sub>-eq. Davon wurden rund 76 Prozent durch den Wärmeverbrauch aus Erdgas verursacht und 13 Prozent durch den Wärmeverbrauch aus Heizöl. Der Fernwärmeverbrauch war 2021 für gut 9 Prozent der THG-Emissionen verantwortlich, der Wärmeverbrauch aus Holzsnitzeln für gut 1 Prozent. Die Elektroheizung und der Strom für die Wärmepumpen sowie die Wärme aus Solarkollektoren trugen gemeinsam unter 1 Prozent zu den Emissionen bei. Insgesamt lag der Wärmeverbrauch bei gut 16.1 GWh. Erdgas war dabei der wichtigste Energieträger mit 8.7 GWh, gefolgt von Holzsnitzeln mit knapp 3.2 GWh. Die THG-Emissionen aus Wärme weisen eine Zunahme von knapp 21 Prozent gegenüber 2020 auf. Dies kann zum Teil auf den kälteren Winter zurückgeführt werden, aufgrund dessen mehr geheizt werden musste. Ab 2021 wurde der Energieträger BHKW zu einem Grossteil durch emissionsintensivere Energieträger ersetzt, was ebenfalls zu dieser Zunahme beigetragen hat.

## 2.4.2 Flugreisen



Mit einem Anteil von 23 Prozent sind Flugreisen die zweitgrösste Emissionsquelle und verursachten THG-Emissionen in der Höhe von 1'063 Tonnen. Davon wurden 2021 rund 74 Prozent durch die Dienstreisen mit Bundesratsjets verursacht, knapp 24 Prozent durch diverse Linienflüge. Bei den Linienflügen machen die Langstreckenflüge 18 der 24 Prozent aus. Die BR-Helikopter schlagen mit gut 2 Prozent zu Buche.

Bei den Linienflügen verursachten die Langstreckenflüge in der Business-Klasse die höchsten THG-Emissionen mit 149 t CO<sub>2</sub>-eq, gefolgt von den Langstreckenflügen in der Economy-Klasse mit 40 t CO<sub>2</sub>-eq. Die THG-Emissionen der Langstreckenflüge in der Business-Klasse entsprechen 59 Prozent der Emissionen aller Linienflüge, sie stellen jedoch nur 44 Prozent der zurückgelegten Flugdistanz dar. Bei Langstreckenflügen in der Economy-Klasse ist das Verhältnis umgekehrt. Diese sind nur für 16 Prozent der THG-Emissionen aller Linienflüge verantwortlich, die zurückgelegte Strecke entspricht aber 27 Prozent der Gesamtflugdistanz. Dieser Unterschied kommt daher, dass Flüge in der Economy-Klasse weniger emissionsintensiv sind als in der Business-Klasse. Weitere Informationen zu den Flugreisen können dem Kapitel 3.3 zum Aktionsplan Flugreisen entnommen werden. Diese Kategorie weist eine Verdoppelung der THG-Emissionen auf, was auf die starke Zunahme der Dienstreisen mit Bundesratsjets zurückzuführen ist. Die Reisen mit den Bundesratsjets haben insbesondere deshalb zugenommen, weil das WBF im Jahr 2021 als Präsidialdepartement fungierte.

## 2.4.3 Autofahrten



Die Kategorie Autofahrten verursachte 2021 THG-Emissionen in der Höhe von 533 t CO<sub>2</sub>-eq und ist damit drittgrösste Emissionsquelle (11 %). Davon wurde die Mehrheit (72 %) der THG-Emissionen durch Dienstreisen mit zugeteilten Bundesfahrzeugen ausgelöst, diese belaufen sich auf knapp 385 t CO<sub>2</sub>-eq. Weitere 77 t CO<sub>2</sub>-eq (14 %) wurden durch Dienstreisen mit Privatautos verursacht. Des Weiteren entstanden 32 t CO<sub>2</sub>-eq (6 %) der Emissionen durch die Benutzung von Mietfahrzeugen, 29 t CO<sub>2</sub>-eq (5 %) durch treibstoffeffiziente Autos oder Hybridautos und 9 t CO<sub>2</sub>-eq (2 %) durch Mobility-Fahrzeuge. Elektroautos beanspruchen knapp 2 t CO<sub>2</sub>-eq oder unter 1 Prozent der THG-Emissionen. Die Emissionen dieser Kategorie sind dabei im Vergleich zum Vorjahr fast gleichgeblieben (-0.2 %), bei einer Zunahme der gefahrenen Kilometer um gut 1 Prozent.

## 3. Langfristige Entwicklung

### 3.1 Einordnung der Ergebnisse seit 2006

Gegenüber 2006 konnte das WBF seine THG-Emissionen im Jahr 2021 um 63 Prozent von 12'739 Tonnen auf 4'683 Tonnen reduzieren (vgl. Abbildung 5). Im Vergleich zu 2020 haben sich die THG-Emissionen um rund 17 Prozent erhöht. Dies ist vor allem auf den Emissionsanstieg in den Kategorien Wärme und Flugreisen zurückzuführen. Ebendiese Kategorien sind gemeinsam mit Strom hauptsächlich für die Reduktion seit 2006 verantwortlich. Verschiedene methodische Anpassungen<sup>4</sup> in den Jahren 2017 und 2020 führen zu Unterschieden zu den vorhergehenden RUMBA-Perioden, weshalb die Zahlen nicht 1:1 miteinander vergleichbar sind.

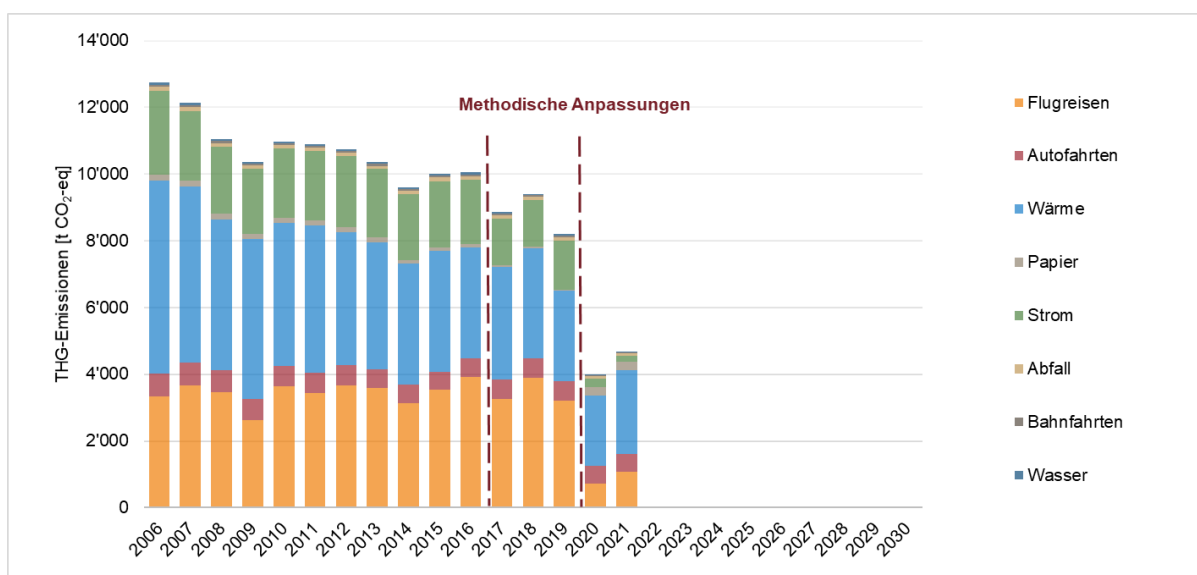


Abbildung 5: Entwicklung der THG-Emissionen seit 2006 des WBF

Die Grafik zeigt einen klaren Abwärtstrend der THG-Emissionen seit 2006. Der markante Abwärtssprung von 2019 auf 2020 ist einerseits durch die Covid-19-Pandemie begründet und andererseits durch methodische Anpassungen, wie beispielsweise die vollumfängliche Berücksichtigung von erneuerbarem Strom (mehrheitlich Wasserkraft)<sup>5</sup>.

<sup>4</sup> Das separate Dokument zu den Systemgrenzen sowie methodischen Grundlagen und Änderungen kann bei der Fachstelle RUMBA angefragt werden.

<sup>5</sup> Bis 2019 wurde der bezogene Strom als Schweizer Strommix bewertet.

## 3.2 Meilensteine der Massnahmen zur THG-Reduktion des WBF seit 2006

Das WBF hat seit 2006 diverse Massnahmen ergriffen, um die THG-Emissionen zu reduzieren.

### 3.2.1 Umgesetzte Massnahmen

#### Strom

- Stromreduktion durch die Verdichtung der Arbeitsplätze (Agroscope).
- Neubau der Gewächshäuser in Changins (Bezug 2017).
- Umsetzung von Green-IT-Massnahmen (Energie-Vorbild Bund) beim ISCeco (2016).
- Analyse Stromverbrauch und Umsetzung von Optimierungsmassnahmen im Rahmen von Betriebsoptimierungen (2016).
- Umsetzung IKT-Standard P025 für die Beschaffung von IKT-Standardgeräten (2016).
- Sensibilisierungsaktionen für die Mitarbeitenden (2016).
- Umrüstung auf LED-Leuchten bei Flurbeleuchtung (Agroscope) (2021).
- Einführung Trinkwasserspender mit Heisswasserfunktion, zur Verringerung privater Wasserkocher (WEKO).
- Einführung LED-Lampen (WEKO).

#### Flugreisen

- Weiterführung und konsequente Umsetzung der Bewilligungspraxis für Flugreisen (2016).
- Deklaration von Destinationen, die grundsätzlich mit der Bahn erreicht werden sollten (Bahn statt Flug) (2016).
- Förderung Videokonferenzen über UCC oder professionelle Videokonferenzanlagen (2016).
- Verkleinerung der Delegationsgrössen bei Auslandsreisen (2019).
- Beschaffung Videokonferenz-Systeme (WEKO).

#### Wärme

- Bezug der neuen Gewächshäuser in Changins (2017).
- Optimierungsmassnahmen des BBL bei Agroscope, aber auch im Rahmen von Betriebsoptimierungen in anderen Verwaltungseinheiten (2016).
- Ersatz von Toren, Fenstern & Fassaden (Agroscope) (2021).
- Optimierung der "Heizkurven" (Agroscope) (2021).

#### Papier

- Ersatz eines Teils des Frischfaserpapiers und des Sandwichpapiers durch das neue weisse 100-Prozent-Recyclingpapier. Erhöhung des Anteils des neuen Papiers auf 90% (2016).
- Nutzung elektronischer Glückwunschkarten (SECO) (2021).

#### Autofahrten

- Vermehrter Einsatz treibstoffeffizienter Fahrzeuge (10 Prozent der Kilometer bis 2019)<sup>6</sup>.

#### Abfall

- Einführung Trinkwasserspender, Nutzung von Karaffen an Sitzungen (WEKO).
- Abgabe Mehrweg-Trinkflasche an neue Mitarbeitende (WEKO).

### 3.2.2 Massnahmen aktuell in Umsetzung

#### Fahrzeugflotte

- Neue Weisung über die ökologischen Grundsätze der Beschaffung und Nutzung von Verwaltungsfahrzeugen, es dürfen grundsätzlich nur noch elektrische Personenfahrzeuge beschafft werden. Restriktive Bewilligungspraxis für Ausnahmen.

#### Gebäudebereich:

- Energetische Sanierungen
- Verzicht auf den Einbau von fossilen Heizungen und elektrischen Widerstandsheizungen
- Geeignete Dach- und Fassadenflächen müssen mit Photovoltaik- oder thermischen Solaranlagen ausgerüstet werden
- Bau von Elektroladestationen

### 3.3 Aktionsplan Flugreisen

Als eines der ersten Umsetzungsergebnisse aus dem Klimapaket verabschiedete der Bundesrat im Dezember 2019 den Aktionsplan Flugreisen. Dieser gibt eine Reduktion von 30 Prozent der THG-Emissionen der zivilen Bundesverwaltung durch Flugreisen zwischen 2019 und 2030 vor. Die THG-Emissionen aus Flugreisen belaufen sich beim WBF 2021 auf 1'063 Tonnen und haben gegenüber 2020 um 48 Prozent zugenommen. Dies ist auf eine Zunahme der Flugreisen nach der Covid-19 Pandemie sowie das Präsidentialjahr zurückzuführen. Da die THG-Emissionen zwischen 2019 und 2020 sehr stark gesunken sind, befindet sich das WBF weiterhin auf Kurs mit der Zielerreichung bei einer aktuellen Reduktion von 67 Prozent gegenüber 2019 (vgl. Abbildung 6).

---

<sup>6</sup> Die Auswirkungen der Weisungen über die ökologischen Grundsätze der Beschaffung und Nutzung von Verwaltungsfahrzeugen vom 11. Dezember 2020 werden aller Voraussicht nach verzögert und progressiv eintreten.

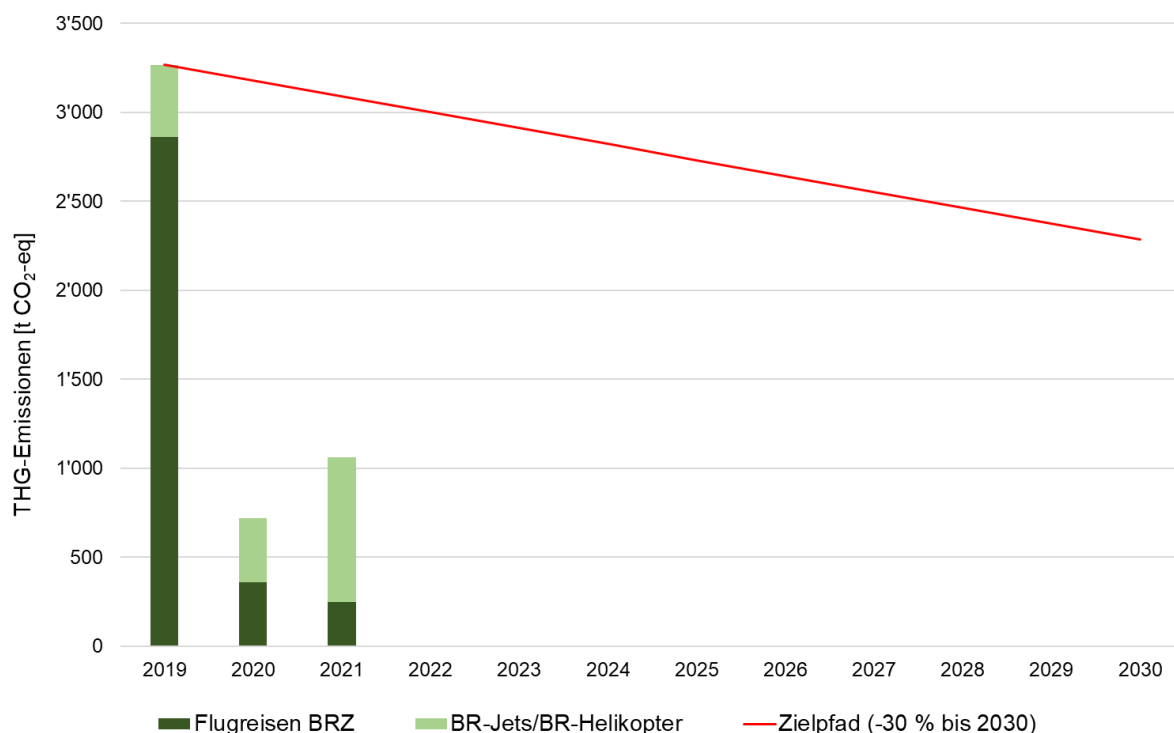


Abbildung 6: Entwicklung der THG-Emissionen aus Flugreisen seit 2019 des WBF

Diese deutliche Reduktion seit 2019 ist mehrheitlich auf die Covid-19-Pandemie und dem damit verbundenen Einbruch des Flugverkehrs zurückzuführen. In einem geringeren Ausmass kann die Reduktion der THG-Emissionen auch auf die Massnahmen des Aktionsplans Flugreisen zurückgeführt werden. Im weiteren Verlauf dieses Kapitels werden diese Massnahmen und der aktuelle Umsetzungsstand genauer analysiert. Die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie haben generell einen grossen Einfluss auf die Anzahl der Flugreisen. Dies ist nach 2020 auch 2021 noch spürbar. Nichtsdestotrotz erlaubt die Datenlage einen ersten Einblick zum Stand der Umsetzung der Massnahmen aus dem Aktionsplan.



### Kleinere Delegationen

Die Massnahme zur Verkleinerung der Delegationsgrössen bei internationalen Konferenzen wird beim WBF konsequent umgesetzt. Durchschnittlich beläuft sich die Delegationsgrösse beim WBF auf 1.17 Personen pro Delegation. Von total 187 Delegationen bestanden 2021 nur 12 aus mehr als einer Person. Dies zeugt von einer guten Umsetzung dieser Massnahme.



### 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 zwischen 6'000 und 8'000 Telefon- oder Videokonferenzen pro Monat in der gesamten Bundesverwaltung. Im Jahr 2020 gab es durchschnittlich 65'000 und im Jahr 2021 102'000 Telefon- oder Videokonferenzen per Skype pro Monat. Es liegen aufgrund der aktuellen Datenlage keine Zahlen auf Departementsstufe für das WBF vor.



### **Zug statt Flugzeug**

Die BRZ hat zusammen mit dem EPA definiert<sup>7</sup>, welche Destinationen grundsätzlich mit dem Zug angereist werden müssen. Das WBF ist bei dieser Massnahme auf Kurs. Zwischen 2020 und 2021 sank der Anteil der durch das WBF zurückgelegten Kurzstrecken per Flugzeug um 16 Prozentpunkte auf 24 Prozent<sup>8</sup>. Insgesamt wurden im Jahr 2021 152'170 km im Ausland mit dem Zug zurückgelegt.



### **Economy statt Business**

Bei den Kurzstreckenflügen beträgt der Anteil an Businessflügen gemäss Vorgaben 0 Prozent. Bei Mittelstreckenflügen ist der Anteil bei 7 % und bei den Langstreckenflügen liegt der Anteil bei 61 Prozent. Der hohe Anteil an geflogenen Kilometern in der Business-Klasse bei Langstreckenflügen zeigt, dass das WBF bei dieser Massnahme noch Potential aufweist, insbesondere da Langstreckenflüge 75 Prozent aller THG-Emissionen der Linienflüge verursachen. Die Weisung aus dem Aktionsplan Flugreisen, dass Reisen in der Businessklasse nur unter gewissen Bedingungen erlaubt sind (ab einer Reisezeit von 9 Stunden bei einem Direktflug bzw. 11 Stunden bei einem Flug mit Umsteigen) wird durch das WBF eingehalten.

---

<sup>7</sup> <https://www.news.admin.ch/news/message/attachments/61628.pdf>

<sup>8</sup> In den Vorjahren war es aufgrund der Datengrundlage nicht möglich, die zurückgelegten Kilometer von Gabelflügen herauszufiltern. Deshalb ist ein repräsentativer Vergleich erst in kommenden Jahren möglich. 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. Nichtsdestotrotz ist eine Verlagerung auf Auslandsbahnreisen erkennbar.

## 4. Ausblick und aktuelle Themen des WBF

Das WBF plant folgende Massnahmen, um seine Umweltbelastung und THG-Emissionen zu reduzieren.

### Flugreisen

- Der Aktionsplan Flugreisen enthält verschiedene Massnahmen zur Reduktion der THG-Emissionen von minus 30 Prozent zwischen 2019 und 2030 (minus 2.7 Prozent/Jahr).
- Weitere Massnahmen betreffen die verstärkte Sensibilisierung sowie das regelmässige Monitoring der Flugdaten zur Überprüfung der Umsetzung der verschiedenen Massnahmen. Die Fachstelle RUMBA wird den Departementen, und auf Wunsch auch den RUMBA-Einheiten, quartalsweise eine Auswertung zur Verfügung stellen.

### Wärme

- 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.
- SECO: Auf Ende 2023 ist der Umzug des TC-Standorts Finkenhubelweg 12 an den SECO-Standort HO36/FR14 geplant
- Bei neu geplanten Gebäudetechnikanlagen wird die aktuellste Empfehlung Gebäudetechnik der Koordinationskonferenz der Bau- und Liegenschaftsorgane der öffentlichen Bauherren (KBOB) eingehalten. Betriebsoptimierung vom Gebäudebestand möglichst bis 2025.
- Alle Neubauten werden nach Minergie-P-A-ECO bzw. SNBS zertifiziert.
- Kontinuierliche Überwachung und Optimierung von Gebäudetechnikanlagen und Objekten mittels Erfassung und systematischer Auswertung adäquater Verbrauchsdaten: Rechtzeitige Erkennung von Fehlleistungen, gezielter und effektiver Einsatz der Finanzmittel und Messung des Erfolgs der Massnahmen. Investitionsentscheide im Rahmen der Betriebsoptimierung berücksichtigen die Vollkosten der Massnahme über den gesamten Lebenszyklus.
- Gemäss VA 2021 mit IAFP 2022–2024 strebt das BBL hinsichtlich Energieeffizienz eine Reduktion beim Wärmeverbrauch (kWh/m<sup>2</sup> EBF) von rund minus 2.6 Prozent pro Jahr an. Zum Vergleich: Zwischen 2006 und 2019 wurden pro Jahr minus 2.7 Prozent, also ähnlich viel, reduziert.
- Agroscope: Abbau von Gebäuden in Reckenholz (Wohnhaus und Geräteschuppen)
- Agroscope: Zukunftsprojekt Agroscope zur Optimierung der Auslastung der Flächen und zum Gebrauch der Gebäude (Verdichtung, Abbau Gebäude).

### Autofahrten

- Revision «Weisung über die ökologischen Grundsätze der Beschaffung und Nutzung von Verwaltungsfahrzeugen»: Mindestens 20 Prozent der Neuzulassungen (<3.5 Tonnen) elektrisch bis 2022, Energieeffizienzkat. A oder B für Personenfahrzeuge.
- Die Verankerung des Mobilitätsmanagements in der obersten Leitung, bzw. dem Bundesrat (BRB im Juni 2022) wird den Grundstein für ein koordiniertes Vorgehen in diesem Bereich und für weitere Massnahmen legen (Bsp.: Thema Ladestationen).
- Technischer Fortschritt und regulatorische Rahmenbedingungen (siehe CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften für neue Personen- und Lieferwagen).



- Agroscope: Reduktion der Dienstreisen Auto zugunsten ÖV, Angebot Mobility in Kombination mit ÖV etablieren und fördern, Anschaffung E-Bikes, Aktionen und Sensibilisierungsmassnahmen im Bereich Veloverkehr.
- Agroscope: Inbetriebnahme einer externen Ladestation für Elektrofahrzeuge in Changins.
- SECO: Ersatz des Diesel- durch ein Elektrofahrzeug.

#### Strom

- Die Akteure heben nach Möglichkeit dezentrale Serverräume auf, wenn diese weniger effizient betrieben werden als ihre grossen Rechenzentren (RZ). Das ISCeco zieht bis spätestens 2023 um und wird im neuen, effizienten Rechenzentrum CAMPUS integriert.
- Erhöhung der Energieeffizienz bei bestehenden Rechenzentren wie bei Agroscope durch Virtualisierung und effizientere Infrastruktur.
- Erhöhte Energieeffizienz durch Umsetzung des neu verabschiedeten Betriebsstandards P026, Beschaffung von effizienteren Geräten im Bereich IKT.
- Agroscope: Gewächshauslampen durch LED-Lampen ersetzen.
- Agroscope: Abbau von Gebäuden in Reckenholz (Wohnhaus und Geräteschuppen)
- Agroscope: Zukunftsprojekt Agroscope zur Optimierung der Auslastung der Flächen und zum Gebrauch der Gebäude (Verdichtung, Abbau Gebäude).

#### Papier

- Steigerung des Anteils des eingekauften und verwendeten Recyclingpapiers und damit einhergehende Reduktion des Anteils an Frischfaserpapier.
- Künftige Beschaffung von weissen Frischfaser-Couverts vermeiden (nächste WTO, 2022, Vertragsabschluss per 01.01.2023).
- Förderung der Massnahmen zur Senkung des Papierverbrauchs (z.B. Projekte «papierloses Büro», verstärkte Digitalisierung, Richtlinien mobile Arbeitsformen, Bsp. Digitalisierungsstrategie ZIVI).
- Externe Druckaufträge optimieren, Anforderungen an externe Lieferanten bei Druckaufträgen anpassen.

#### Abfall

- Mehrweggeschirr, Plastik Separatsammlung, Abfalltrennung, optimierte Altpapiertrennung, gutes Abfallmanagement bei Umzügen.

#### Dezentrale Einheiten

Folgende dezentrale RUMBA-Einheiten erfassen ebenfalls Daten: Innosuisse, SERV. Diese Datenerfassung erfolgt in Abstimmung mit RUMBA, ist jedoch nicht Teil des aktuellen Berichts.