

Bericht vom 1. Oktober 2023

RUMBA – Umweltbericht UVEK 2023

Berichtsjahr 2022



Quelle: shutterstock (2021)

Autorinnen und Autoren:

Fachstelle RUMBA, Generalsekretariat UVEK, info@rumba.admin.ch

Fachberatung RUMBA, Swiss Climate AG, contact@swissclimate.ch

Management Summary

Auf Zielkurs in der RUMBA-Periode 2020-2023

Das UVEK hat sich zum Ziel gesetzt, zwischen 2020 und 2023 die Umweltbelastung je Vollzeitäquivalent um 11 Prozent und die absoluten Treibhausgas (THG)-Emissionen um 12 Prozent zu reduzieren. Bei beiden Zielen ist das UVEK auf Kurs – auch wenn es 2022 im Vergleich zum Covid-19 geprägten Referenzjahr 2020 einen Anstieg der THG-Emissionen sowie der Umweltbelastung gegeben hat.

Die drei Hotspots: Flugreisen, Autofahrten und Papier

Im Jahr 2022 lagen die THG-Emissionen des UVEK bei 2'230 t CO₂-eq. Diese setzen sich zum Grossteil aus drei Kategorien zusammen: Flugreisen (42%), Autofahrten (22%) und Papier (16%). Im Bereich der Flugreisen wurden 77 Prozent der THG-Emissionen durch Linienflüge verursacht, 23 Prozent durch die Dienstreisen mit den Bundesratsjets und unter 1 Prozent durch Dienstreisen mit den Bundesratshelikoptern. Bei den Autofahrten fielen insbesondere die Dienstreisen mit Bundesfahrzeugen ins Gewicht. In der Kategorie Papier waren Druckaufträge für rund 93 Prozent der Emissionen verantwortlich.

Langfristig positive Entwicklung dank einer Vielzahl von Massnahmen

In der Langzeitanalyse zeigen die THG-Emissionen des UVEK einen klaren Abwärtstrend – um 54 Prozent konnten sie seit 2006 reduziert werden. Für diese Reduktion sind insbesondere Optimierungen in den Bereichen Flugreisen und Strom verantwortlich. Das UVEK 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 UVEK Anwendung. Die Emissionen aus Flugreisen waren 2022 um 58 Prozent niedriger als noch 2019. Jedoch waren sie höher als 2020 und 2021, da diese beiden Jahre sehr stark von den durch die Covid-19-Pandemie bedingten Reiseeinschränkungen geprägt waren. Nichtsdestotrotz erlaubt die Datenlage eine erste positive Bilanz zur Umsetzung und Wirksamkeit des Aktionsplans Flugreisen.

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	3
1. Einleitung.....	4
2. RUMBA 2020–2023.....	4
2.1 Zielsetzung.....	4
2.2 Treibhausgasemissionen – Entwicklung und Resultate	4
2.3 Umweltbelastung – Entwicklung und Resultate.....	6
2.4 Drei Hotspots	7
2.4.1 Flugreisen	7
2.4.1 Autofahrten.....	8
2.4.2 Papier.....	8
3. Langfristige Entwicklung	10
3.1 Einordnung der Ergebnisse seit 2006.....	10
3.2 THG-Reduktion durch starke Massnahmen	11
3.2.1 Flugreisen	11
3.2.2 Autofahrten.....	11
3.2.3 Papier.....	11
3.3 Aktionsplan Flugreisen.....	12

1. Einleitung

In diesem Bericht werden die gesetzten Ziele des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) für die Zielperiode 2020–2023 und die Resultate der Umweltbelastung und Treibhausgas (THG)¹-Emissionen 2022 des UVEK vorgestellt. Weiter werden die langfristige Entwicklung 2006–2022 und die umgesetzten Massnahmen sowie der Aktionsplan Flugreisen analysiert.

2. RUMBA 2020–2023

2.1 Zielsetzung

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

- Ziel 1: Die Umweltbelastung je Vollzeitäquivalent (UBP/FTE) wird bis 2023 insgesamt um 11 Prozent gegenüber 2020 reduziert.
- Ziel 2: Die absoluten THG-Emissionen werden bis 2023 insgesamt um 12 Prozent gegenüber 2020 reduziert und die verbleibenden THG-Emissionen werden vollständig mittels Emissionsminderungszertifikaten kompensiert.

2.2 Treibhausgasemissionen – Entwicklung und Resultate

Im Jahr 2022 lagen die THG-Emissionen des UVEK bei 2'230 t CO₂-eq. Das sind 65 Prozent mehr als im (ebenfalls) von Covid-19 geprägten Vorjahr. Die drei wichtigsten Kategorien bei den THG-Emissionen sind Flugreisen (42%), Autofahrten (22%) und Papier (16%). Im Vergleich zum extrapolierten Referenzjahr 2020² (entspricht dem Startpunkt der roten Linie) haben die THG-Emissionen um 38 Prozent abgenommen. Aktuell befindet sich das UVEK 32 Prozent unter dem errechneten Zielpfad für 2022 (vgl. Abbildung 1).

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 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 pro FTE von 2.67 Prozentpunkten angenommen wird. Das entspricht dem Absenkpfad, der für die Erreichung der RUMBA-Ziele bis 2023 notwendig ist. Bei den oben definierten Zielen wird mit dem angepassten Basisjahr gerechnet (2019 extrapoliert) und nicht den realen Zahlen aus 2020. Die realen Daten 2020 bis 2022 werden unterhalb des Zielpfads durch die Säulen abgebildet.

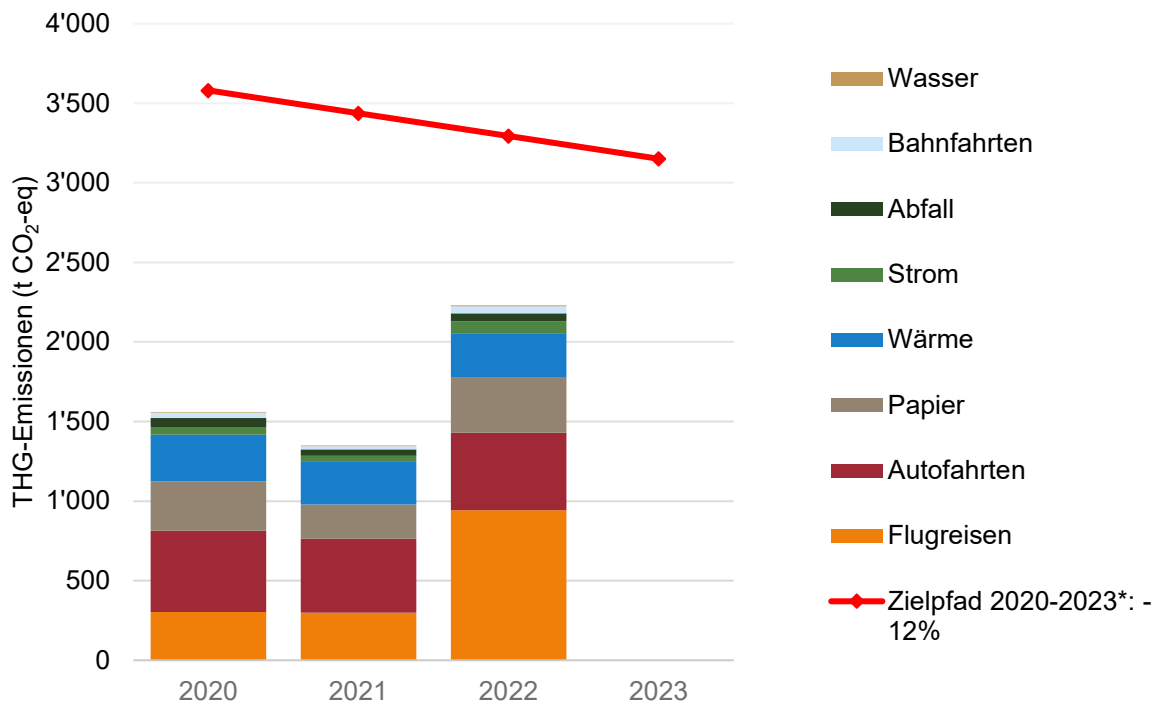


Abbildung 1: Entwicklung der THG-Emissionen (t CO₂-eq inkl. Zielpfad) des UVEK seit 2020 nach Umweltbereich

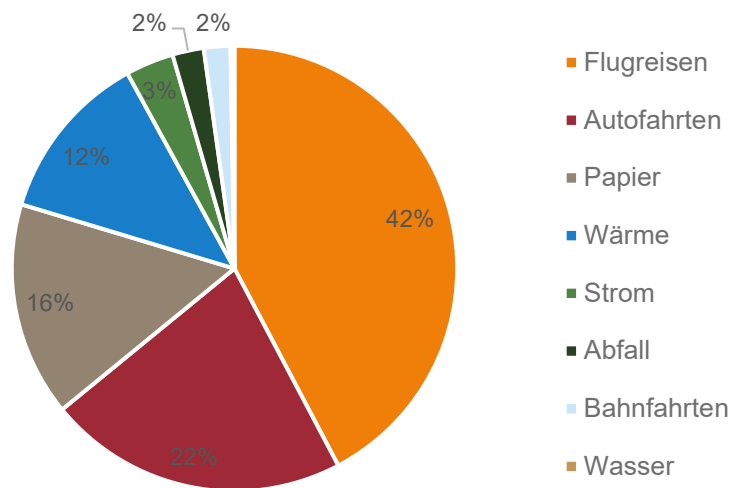


Abbildung 2: Zusammensetzung der THG-Emissionen (t CO₂-eq) des UVEK im Jahr 2022 nach Umweltbereich

2.3 Umweltbelastung – Entwicklung und Resultate

Im Berichtsjahr 2022 belief sich die Umweltbelastung im UVEK auf 2'756 Mio. UBP oder 1.1 Mio. UBP pro FTE. Im Vergleich zum Vorjahr ist dies eine Zunahme von 52 Prozent (vgl. Abbildung 3). Die drei wichtigsten Kategorien für die Umweltbelastung im Jahr 2022 sind Papier (38%), Flugreisen (21%) und Autofahrten (21%) (vgl. Abbildung 4).

Im Vergleich zum extrapolierten Referenzjahr 2020³ (entspricht dem Startpunkt der roten Linie) haben die UBP pro FTE des UVEK um 28 Prozent abgenommen. Aktuell befindet sich das UVEK 23 Prozent unter dem errechneten Zielpfad für 2022. 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 UBP einen höheren Anteil an der Gesamtbilanz ausmacht als bei den THG-Emissionen.

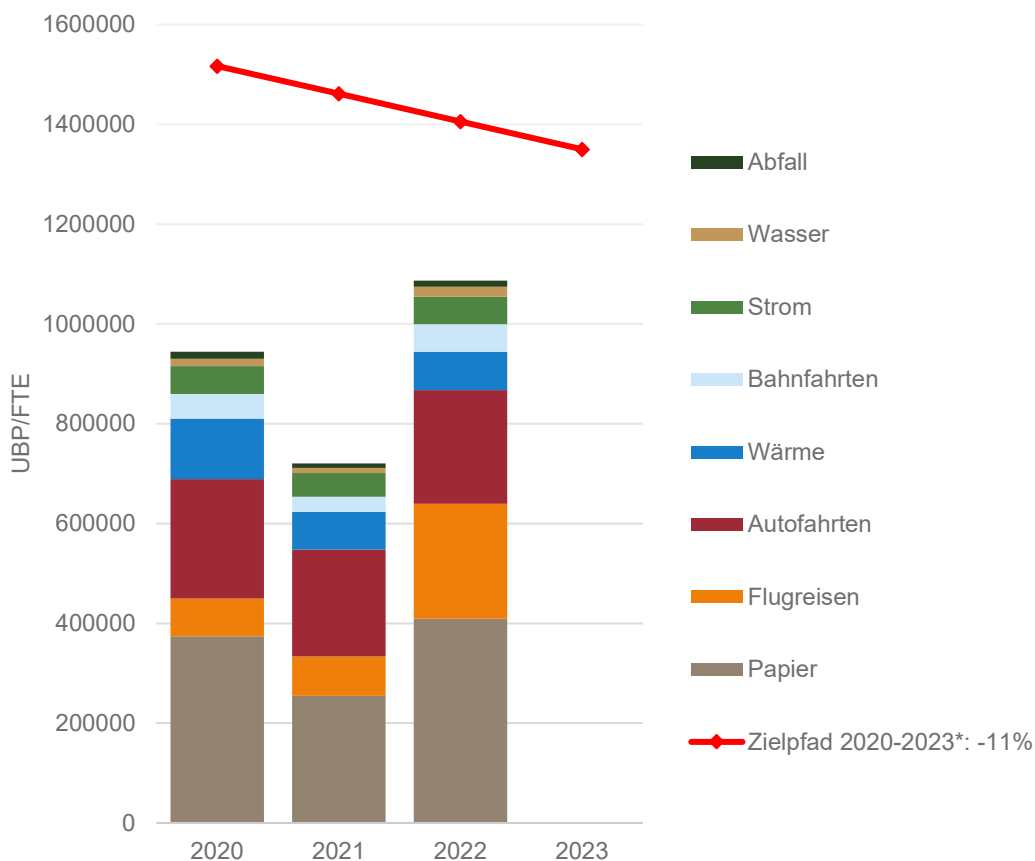


Abbildung 3: Entwicklung der Umweltbelastung (UBP/FTE inkl. Zielpfad) des UVEK seit 2020 nach Umweltbereich

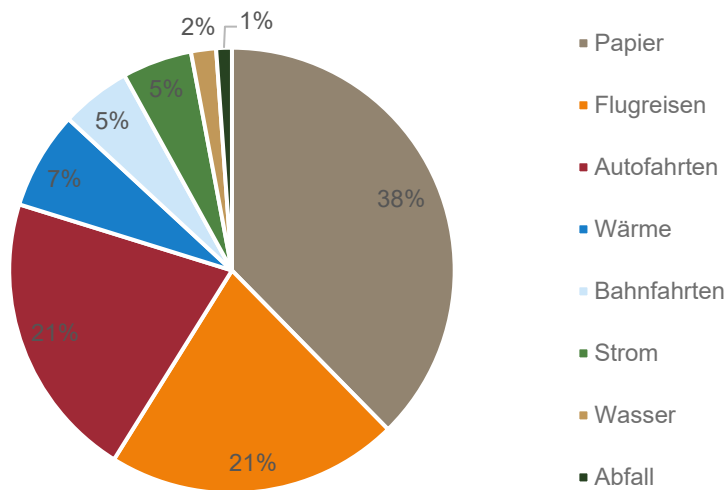


Abbildung 4: Zusammensetzung der Umweltbelastung (UBP/FTE) des UVEK im Jahr 2022 nach Umweltbereich

2.4 Drei Hotspots

Im Folgenden werden die drei grössten Hotspots des UVEK vorgestellt. Die Hotspots wurden nach der Höhe ihrer THG-Emissionen im Jahr 2022 geordnet.



2.4.1 Flugreisen

Mit einem Anteil von 42 Prozent sind Flugreisen die grösste Emissionsquelle und verursachten 2022 THG-Emissionen in der Höhe von 943 t CO₂-eq. Davon wurden 77 Prozent durch diverse Linienflüge verursacht, 23 Prozent durch die Dienstreisen mit Bundesratsjets sowie unter 1 Prozent durch die Dienstreisen mit Bundesratshelikoptern. Bei den Linienflügen machen die Langstreckenflüge 37 Prozent aus. Die Kategorie Flugreisen weist eine Erhöhung um 216 Prozent der THG-Emissionen im Vergleich zu 2021 auf, was auf die starke Zunahme der Dienstreisen insgesamt zurückzuführen ist. Die Reisen mit den Bundesratsjets haben nach 2021 um 1 Prozent abgenommen.

Bei den Linienflügen verursachten die Langstreckenflüge in der Business-Klasse die höchsten THG-Emissionen mit 273 t CO₂-eq, gefolgt von den Langstreckenflügen in der Economy-Klasse mit 201 t CO₂-eq. Die THG-Emissionen der Langstreckenflüge in der Business-Klasse entsprechen 37 Prozent der Emissionen aller Linienflüge, sie stellen jedoch nur 24 Prozent der zurückgelegten Flugdistanz dar. Bei Langstreckenflügen in der Economy-Klasse ist das Verhältnis umgekehrt. Diese sind für 28 Prozent der THG-Emissionen aller Linienflüge verantwortlich, die zurückgelegte Strecke entspricht jedoch 40 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.

2.4.1 Autofahrten



Die Kategorie Autofahrten verursachte 2022 THG-Emissionen in der Höhe von 486 t CO₂-eq und ist damit zweitgrösste Emissionsquelle (22%). Davon wurden 65 Prozent der THG-Emissionen durch Dienstreisen mit zugeteilten Bundesfahrzeugen mit herkömmlichen fossilen Antrieben verursacht, weitere 19 Prozent durch Dienstreisen mit treibstoffeffizienten oder hybriden Bundesfahrzeugen. Des Weiteren entstanden 11 Prozent der Emissionen durch Dienstreisen mit Privatautos. Elektroautos beanspruchen knapp 3 Prozent der THG-Emissionen, Mobility- und Mietfahrzeuge tragen gemeinsam 1 Prozent zu den THG-Emissionen bei. Die Emissionen und die gefahrenen Kilometer in der Kategorie Autofahrten sind dabei im Vergleich zum Vorjahr um 4 Prozent, respektive 7 Prozent gestiegen.

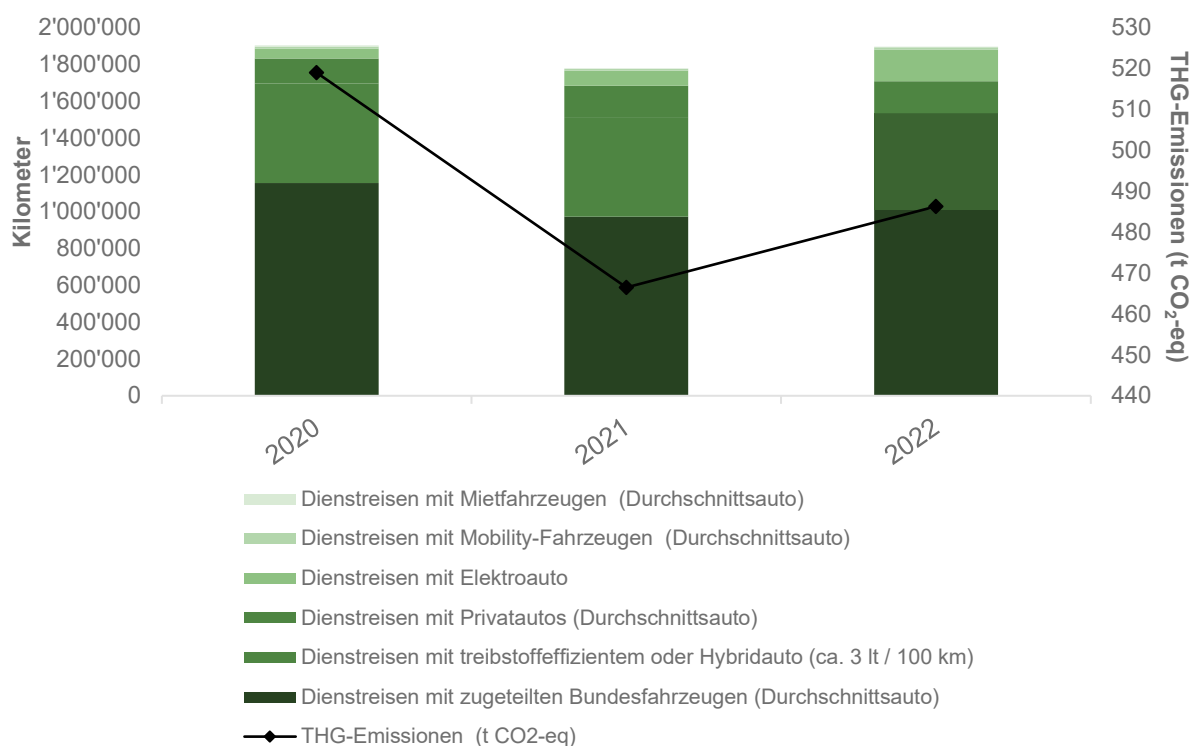


Abbildung 5: Entwicklung der THG-Emissionen durch Autofahrten des UVEK seit 2020

2.4.2 Papier



Die Kategorie Papier verursachte 2022 THG-Emissionen in der Höhe von 347 t CO₂-eq und ist damit drittgrösste Emissionsquelle (16%). Rund 322 t CO₂-eq, sprich gut 93 Prozent der THG-Emissionen im Bereich Papier, sind auf die Druckaufträge zurückzuführen. Diese umfassen seit 2020 alle Druckaufträge, die durch das UVEK in Auftrag gegeben wurden. Das Kopierpapier und die Kuverts verursachten 7% der THG-Emissionen. Weiter waren Hygienepapier und Papierhandtücher verantwortlich für THG-Emissionen in der Höhe von 2 t CO₂-eq (unter 1%).

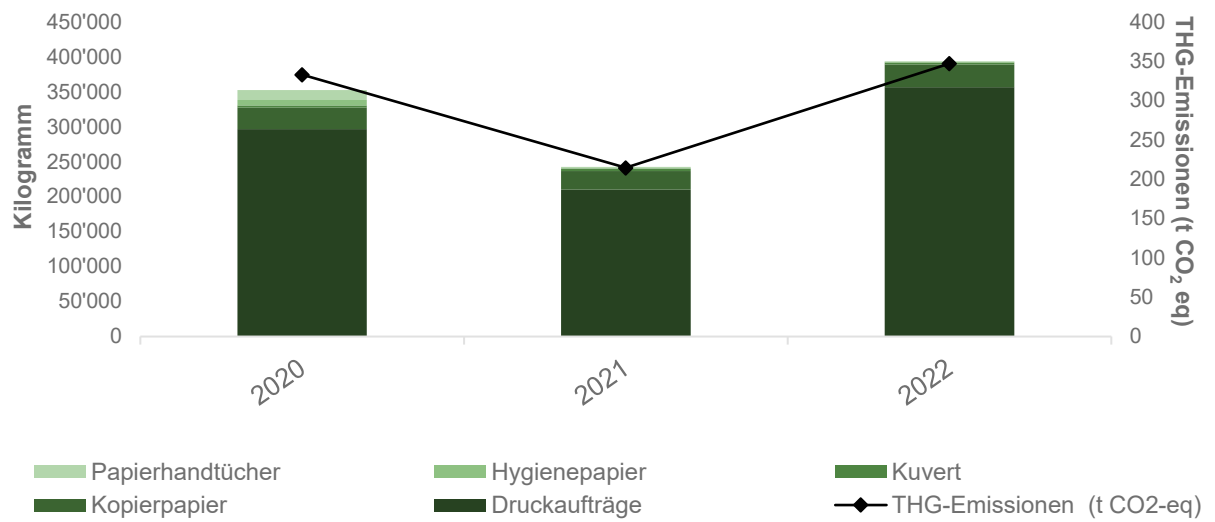


Abbildung 6: Entwicklung der THG-Emissionen durch Papier des UVEK seit 2020

3. Langfristige Entwicklung

3.1 Einordnung der Ergebnisse seit 2006

Gegenüber 2006 konnte das UVEK seine THG-Emissionen im Jahr 2022 um 54 Prozent von 4'801 t CO₂-eq auf 2'230 t CO₂-eq reduzieren (vgl. Abbildung 7). Im Vergleich zu 2021 haben sich die THG-Emissionen um rund 65 Prozent erhöht. Dies ist vor allem auf den Emissionsanstieg der Kategorien Flugreisen und Papier zurückzuführen.

Die Kategorien Flugreisen und Strom sind jedoch auch hauptsächlich für die Reduktion seit 2006 verantwortlich.

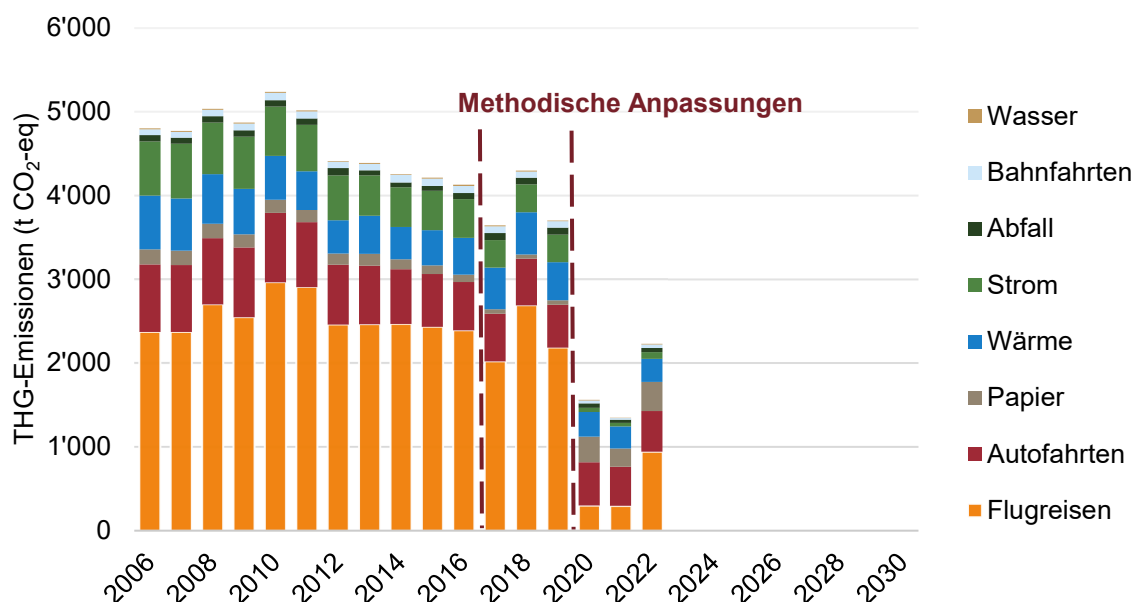


Abbildung 7: Entwicklung der THG-Emissionen seit 2006 des UVEK

Die Grafik zeigt einen klaren Abwärtstrend der THG-Emissionen seit 2006. Der markante Abwärtssprung von 2019 auf 2020 ist in erster Linie durch die Covid-19-Pandemie begründet – es ist mittlerweile wieder eine Annäherung an das Emissionslevel von vor der Pandemie zu beobachten. Zudem 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.

3.2 THG-Reduktion durch starke Massnahmen

Der in Abbildung 7 ersichtliche Abwärtstrend beruht auf den Anstrengungen des UVEK, 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.



3.2.1 Flugreisen

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

Massnahme	Beschreibung	Status
Aktionsplan Flugreisen	Für weitere Informationen siehe Aktionsplan Flugreisen (Kap. 3.3)	↺



3.2.2 Autofahrten

In der Kategorie Autofahrten stösst das UVEK anteilmässig die zweitgrösste Menge an Emissionen aus.

Massnahme	Beschreibung	Status
Anschaffung Elektroautos	Um die Emissionen aus Autofahrten zu reduzieren, werden laufend Elektroautos angeschafft.	↺
Optimierte Fahrzeugflotte	Optimierung der Fahrzeugflotte durch gute Auslastung der Personenwagen (gefahrte Kilometer pro Jahr) und Verkleinerung der Flotte.	↺



3.2.3 Papier

Papier ist der drittgrösste Hotspot für das UVEK.

Massnahme	Beschreibung	Status
Lifecycle Papier	Aushang an allen Druckern mit dem Lifecycle Papier-Dokument von der Fachstelle RUMBA.	✓
Digitale Signatur	Digitale Unterschrift wird seit 2021 bei Führungskräften und ab 2022 flächendeckend umgesetzt	✓

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 Bundesverwaltung (exkl. VBS) durch Flugreisen zwischen 2019 und 2030 vor. Die THG-Emissionen aus Flugreisen belaufen sich beim UVEK 2022 auf 943 Tonnen und haben gegenüber 2021 um 216 Prozent zugenommen. Dies ist auf eine Zunahme der Flugreisen nach der Covid-19 Pandemie zurückzuführen. Da die THG-Emissionen zwischen 2019 und 2020 sehr stark gesunken sind, befindet sich das UVEK weiterhin auf Kurs mit der Zielerreichung bei einer aktuellen Abnahme von 57 Prozent gegenüber 2019 (vgl. Abbildung 8).

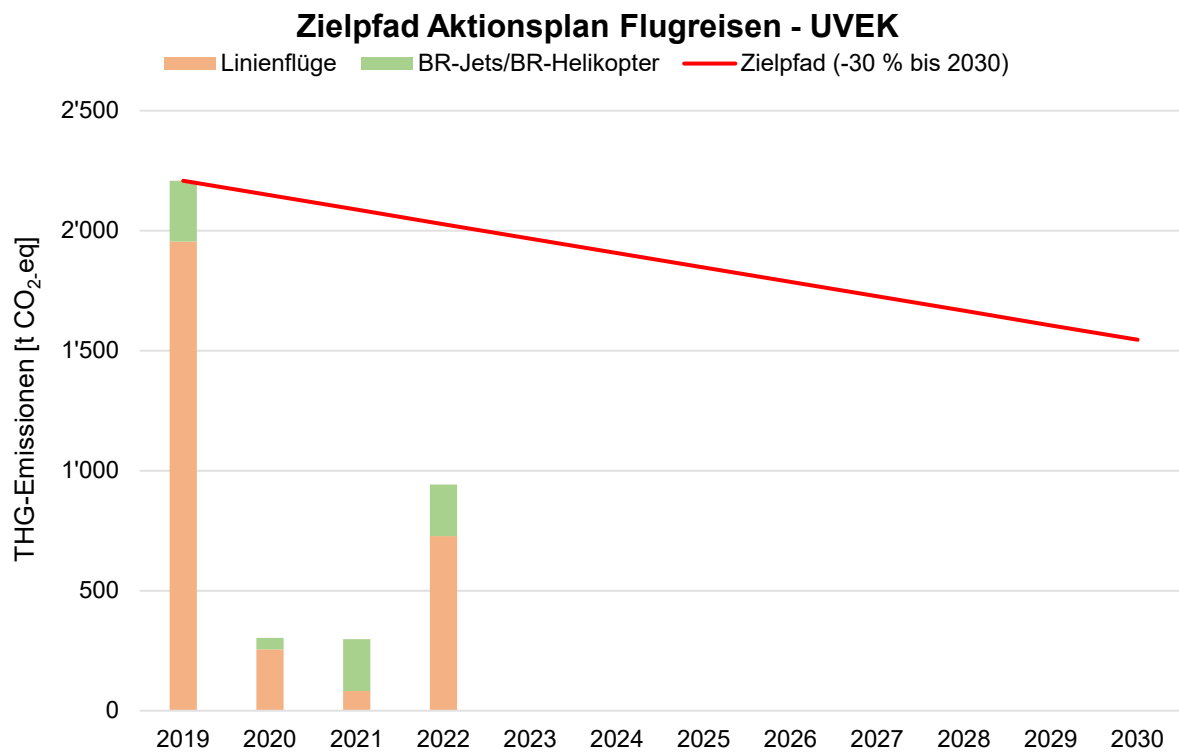


Abbildung 8: Entwicklung der THG-Emissionen aus Flugreisen seit 2019 des UVEK

Im weiteren Verlauf dieses Kapitels werden diese Massnahmen und der aktuelle Umsetzungsstand genauer analysiert.



Kleinere Delegationen

Die Massnahme zur Verkleinerung der Delegationsgrössen bei internationalen Konferenzen wird beim UVEK konsequent umgesetzt. Durchschnittlich beläuft sich die Delegationsgrösse beim UVEK auf 1.08 Personen pro Delegation (2021: 1.15). Von total 566 Delegationen bestanden 2022 nur 37 aus mehr als einer Person.



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 6'000 und 8'000 Telefon- oder Videokonferenzen pro Monat. Im Jahr 2022 waren es bereits zwischen 65'000 und 120'000. Es liegen aufgrund der aktuellen Datenlage keine Zahlen auf Departementsstufe für das UVEK vor.



Zug statt Flugzeug

Die BRZ hat zusammen mit dem EPA definiert⁴, welche Destinationen grundsätzlich mit dem Zug angereist werden müssen. Im Vergleich zu den zurückgelegten Kilometern per Bahn stieg zwischen 2021 und 2022 der Anteil der durch das UVEK zurückgelegten Kilometer auf Kurzstrecken per Flugzeug um 23 Prozentpunkte auf 37 Prozent⁵. Insgesamt wurden im Jahr 2022 526'855 km im Ausland mit dem Zug zurückgelegt.



Economy statt Business

Bei den Kurz- und Mittelstreckenflügen beträgt der Anteil an Businessflügen fast 0 Prozent. und bei den Langstreckenflügen liegt der Anteil bei 38 Prozent. Der Anteil an geflogenen Kilometern in der Business-Klasse bei Langstreckenflügen zeigt, dass das UVEK bei dieser Massnahme noch Potential aufweist, insbesondere da Langstreckenflüge 65 Prozent aller THG-Emissionen der Linienflüge verursachen.

⁴ <https://www.newsd.admin.ch/newsd/message/attachments/61628.pdf>

⁵ 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.