Bericht vom 20. Dezember 2022

RUMBA – Umweltbericht UVEK 2022



Quelle: shutterstock (2021)

Autorinnen und Autoren:

Fachstelle RUMBA, Energie und Klima Bund, Bundesamt für Energie, <u>info@rumba.admin.ch</u> Fachberatung RUMBA, Swiss Climate AG, <u>contact@swissclimate.ch</u>

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis		
1.	Einleitung	3
2.	RUMBA 2020–2023	3
2.1	Zielsetzung	3
2.2	Treibhausgasemissionen – Entwicklung und Resultate	3
2.3	Umweltbelastung – Entwicklung und Resultate	5
2.4	Umweltrelevante Einheiten	6
2.4.1	ASTRA	7
2.4.2	BAFU	7
2.4.3	BAZL	8
2.5	Drei Hotspots	8
2.5.1	Autofahrten	8
2.5.2	Flugreisen	8
2.5.3	Wärme	g
3.	Langfristige Entwicklung	9
3.1	Einordnung der Ergebnisse seit 2006	9
3.2	Meilensteine der Massnahmen zur THG-Reduktion des UVEK seit 2006	11
3.2.1	Umgesetzte Massnahmen	11
3.2.2	Massnahmen aktuell in Umsetzung	12
3.2.3	Aktionsplan Flugreisen	12
4.	Ausblick und aktuelle Themen des UVEK	14

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 2021 des UVEK vorgestellt. Weiter werden die Resultate 2006–2021 in Bezug auf das Klimapaket Bundesverwaltung 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 2021 lagen die THG-Emissionen des UVEK bei 1'349 t CO₂-eq. Das sind 14 Prozent weniger als im Vorjahr. Die drei wichtigsten Kategorien bei den THG-Emissionen sind Autofahrten (35 %), Flugreisen (22 %) und Wärme (20 %). Das UVEK bewegt sich bei den THG-Emissionen deutlich unter dem Zielpfad. Im Vergleich zum extrapolierten Referenzjahr 2020² haben die THG-Emissionen um 62 Prozent abgenommen (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 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.

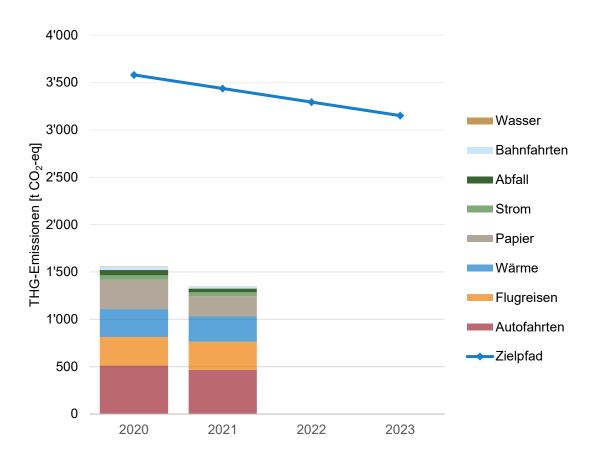


Abbildung 1: Entwicklung der THG-Emissionen (inkl. Zielpfad) des UVEK seit 2020 nach Umweltbereich

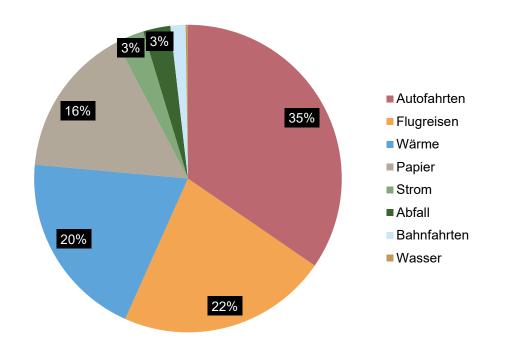


Abbildung 2: THG-Emissionen 2021 des UVEK nach Umweltbereich

2.3 Umweltbelastung – Entwicklung und Resultate

Umweltbelastungspunkte (UBP) werden anhand der Methode der ökologischen Knappheit ermittelt. Im Unterschied zu den THG-Emissionen wird dabei ein breites Spektrum von Umweltbelastungen berücksichtigt (z.B. Änderung der Landnutzung, Verbrauch von Mineralien und Metallen, Abbau von Kies, Verbrauch von Süsswasser, Luft- und Lärmemissionen, etc.). Diese Elemente werden in einer Kennzahl (UBP) zusammengefasst. Daher hat beispielsweise Papier aufgrund des Ressourcenverbrauchs in der Perspektive der UBP einen grösseren Anteil an der Gesamtbilanz als bei den THG-Emissionen³.

Im zweiten Berichtsjahr (2021) der Zielperiode 2020–2023 belief sich die Umweltbelastung im UVEK auf 1'815 Mio. (UBP) oder 0.7 Mio. UBP pro FTE. Das UVEK bewegt sich deutlich unter dem Zielpfad. Im Vergleich zum Referenzjahr 2020 haben die UBP pro FTE um 24 Prozent abgenommen.

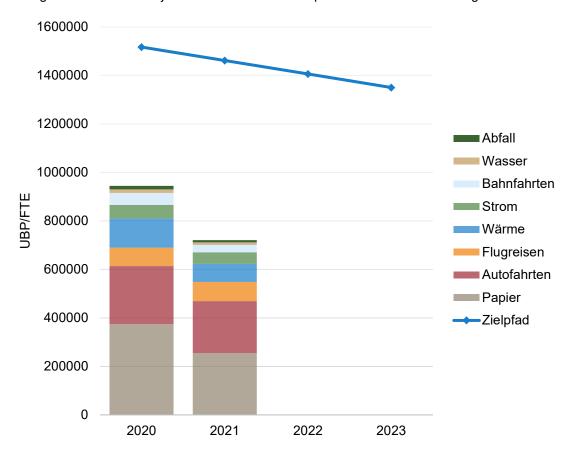


Abbildung 3: Entwicklung der Umweltbelastung (UBP/FTE) (inkl. Zielpfad) des UVEK seit 2020 nach Umweltbereich

5/15

³ Das separate Dokument zu den Systemgrenzen sowie methodischen Grundlagen und Änderungen kann bei der Fachstelle RUMBA angefragt werden.

Die drei wichtigsten Kategorien für die Umweltbelastung im Jahr 2021 sind Papier (35 %), zusammengesetzt aus externen Druckaufträgen (32 %) und internem Papierverbrauch (3 %), Autofahrten (30 %) und Flugreisen (11 %) (vgl. Abbildung 4).

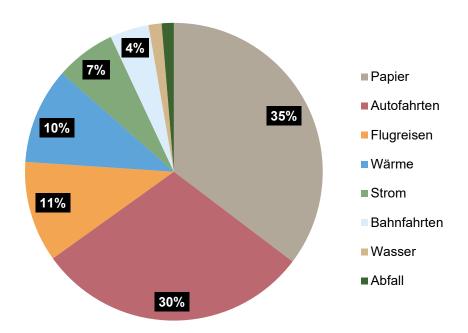


Abbildung 4: Umweltbelastung 2021 des UVEK nach Umweltbereich (UBP pro FTE)

2.4 Umweltrelevante Einheiten

Das UVEK hat folgende Ziele für seine umweltrelevanten Einheiten gesetzt:

Umweltrelevante Einheit	Ziel 1: UBP/FTE	Ziel 2: THG absolut
ASTRA	-10.4 %	-10.9 %
BAFU	-11.0 %	-11.4%
BAZL	-13.4 %	-14.3 %

Die folgenden Abbildungen fokussieren auf diese umweltrelevanten Einheiten des UVEK und veranschaulichen die oben genannten Ziele gemeinsam mit den IST-Werten (Abbildung 5: ASTRA, Abbildung 6: BAFU, Abbildung 57: BAZL)⁴.

⁴ Gegenüber dem Vorjahr wurden die Faktoren für Elektroheizung und Strom Wärmepumpe aktualisiert. Diese Anpassung hat bei den UBP pro FTE Faktoren einen grösseren Einfluss als bei den THG-Emissionen. Bei einer gleichen Zunahme auf Energie-Ebene ist der Anstieg der absoluten UBP-Werte geringer als derjenige der THG-Werte.

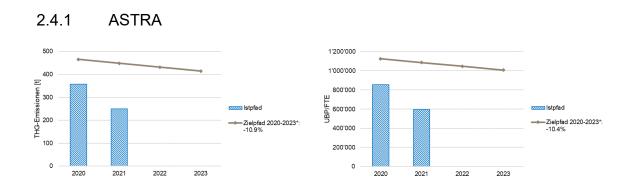


Abbildung 5: Entwicklung der THG-Emissionen (links) und UBP pro FTE (rechts) des ASTRA (inkl. Zielpfad)

Das ASTRA weist eine Abnahme der THG-Emissionen auf. Dies ist hauptsächlich auf die Reduktion in den Kategorien Autofahrten (welche 84 Prozent der THG-Emissionen des ASTRA ausmacht) und Wärme zurückzuführen. Da Papier bei den UBP-Werten stark gewichtet wird, hat die dortige Reduktion für die UBP pro FTE ebenfalls einen grossen Einfluss. Die Anzahl FTE hat um 4 Prozent zugenommen, was diese Reduktion der UBP pro FTE zusätzlich erleichtert. Das ASTRA ist in beiden Bereichen weiterhin auf Zielkurs.

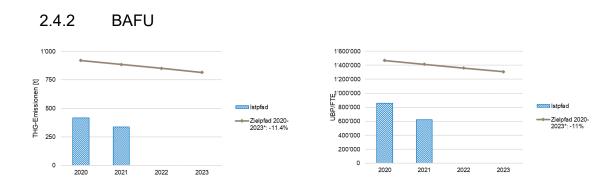


Abbildung 6: Entwicklung der THG-Emissionen (links) und UBP pro FTE (rechts) des BAFU (inkl. Zielpfad)

Das BAFU weist eine Reduktion der THG-Emissionen gegenüber 2020 auf. Dies ist zum einen auf die Kategorie Flugreisen und zum anderen auf die Kategorie Papier zurückzuführen. Während bei ersterem die Emissionen letztes Jahr noch um das Zehnfache höher waren, haben sich die THG-Emissionen bei der Kategorie Papier knapp halbiert. Dagegen hat die Kategorie Wärme zugenommen und macht nun 62 Prozent der THG-Emissionen des BAFU aus. Diese Zunahme ist unteranderem auf den kälteren Winter zurückzuführen, weswegen mehr geheizt werden musste. Die vergleichsweise grössere Reduktion der UBP-Werte lässt sich mit der höheren Gewichtung der Kategorie Papier erklären. Die Anzahl FTE blieb praktisch unverändert (+0.26 %). Beide Werte liegen unter dem Zielpfad, das BAFU ist entsprechend auf Zielkurs.

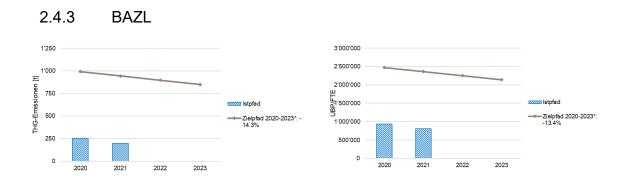


Abbildung 7: Entwicklung der THG-Emissionen (links) und UBP pro FTE (rechts) des BAZL (inkl. Zielpfad)

Die beiden obigen Grafiken zeigen eine Reduktion der THG-Emissionen und der UBP pro FTE beim BAZL für das Jahr 2021. Dies ist für die THG-Emissionen auf die starke Abnahme der Flugreisen zurückzuführen. Bei UBP pro FTE wird die Kategorie Flugreisen schwächer gewichtet, dort haben die Abnahmen in den Kategorien Papier und Wärme zusätzlich einen signifikanten Einfluss. Diese Reduktion der UBP pro FTE wird zusätzlich durch die Zunahme der Anzahl FTE um knapp 4 Prozent leicht begünstigt. Das BAZL ist somit bei beiden Werten weiterhin auf Zielkurs.

2.5 Drei Hotspots

2.5.1 Autofahrten

Die Kategorie Autofahrten verursachte 2021 THG-Emissionen in der Höhe von 466 Tonnen und ist damit grösste Emissionsquelle (35 %). Davon wurde die Mehrheit (65 %) der THG-Emissionen durch Dienstreisen mit zugeteilten Bundesfahrzeugen ausge-

löst, diese belaufen sich auf rund 304 Tonnen CO₂-eq. Weitere rund 21 Prozent, beziehungsweise 97 t CO₂-eq, wurden durch Elektroautos, treibstoffeffiziente Autos oder Hybridautos verursacht. Die zurückgelegte Distanz mit Elektroautos, treibstoffeffizienten Autos oder Hybridautos beläuft sich auf 30 Prozent der zurückgelegten Gesamtstrecke, während zugeteilte Bundesfahrzeuge (Durchschnittsautos) für 55 Prozent davon verwendet wurden. Des Weiteren entstanden 53 t CO₂-eq (11 %) der Emissionen durch die Benutzung von Privatautos, 8 t CO₂-eq (2 %) durch Elektroautos und 4 t CO₂-eq (1 %) durch Mietund Mobility-Fahrzeuge.

Die Emissionen dieser Kategorie haben sich dabei im Vergleich zum Vorjahr um knapp 9 Prozent reduziert. Diese Reduktion lief dabei primär über die verringerte Anzahl an gefahrenen Kilometern (-7 %). Zusätzlich wurden mehr Kilometer mit dem emissionsärmeren Elektroauto zurückgelegt, dessen Nutzung hat um gut 50 Prozent zugenommen.

2.5.2 Flugreisen

Mit einem Anteil von 22 Prozent sind Flugreisen die zweitgrösste Emissionsquelle und verursachten THG-Emissionen in der Höhe von 298 t CO₂-eq. Davon wurden 2021 rund 72 Prozent durch die Dienstreisen mit Bundesratsjets verursacht, knapp 28 Prozent

durch diverse Linienflüge. Bei den Linienflügen machen die Langstreckenflüge 16 der 28 Prozent aus.

Bei den Linienflügen verursachten die Langstreckenflüge in der Business-Klasse die höchsten THG-Emissionen mit 43 t CO₂-eq, gefolgt von den Mittelstreckenflügen in der Economy-Klasse mit 18 t CO₂-eq. Die THG-Emissionen der Langstreckenflüge in der Business-Klasse entsprechen 57 Prozent der Emissionen aller Linienflüge, sie stellen jedoch nur 40 Prozent der zurückgelegten Flugdistanz dar. Bei Langstreckenflügen in der Economy-Klasse ist das Verhältnis umgekehrt. Diese sind nur für 5 Prozent der THG-Emissionen aller Linienflüge verantwortlich, die zurückgelegte Strecke entspricht aber 9 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.

Die THG-Emissionen der Kategorie Flugreisen haben im Vergleich zum Vorjahr um gut 1 Prozent abgenommen. Die ist darauf zurückzuführen, dass die Emissionen durch Linienflüge um 68 Prozent zurückgegangen sind, sich die Dienstreisen mit Bundesratsjets jedoch mehr als verdreifacht haben.



2.5.3 Wärme

Die Kategorie Wärme ist mit einem Anteil von 20 Prozent die drittgrösste Emissionsquelle und verursachte 2021 THG-Emissionen in der Höhe von 266 Tonnen. Davon wurden 2021 rund 87 Prozent durch den Wärmeverbrauch aus Erdgas verursacht und

7 Prozent durch den Fernwärmeverbrauch. Der Wärmeverbrauch aus Heizöl war 2021 für knapp 4 Prozent der THG-Emissionen verantwortlich, die Elektroheizung und der Strom für die Wärmepumpe für knapp 3 Prozent. Insgesamt lag der Wärmeverbrauch bei knapp 1.9 GWh. Erdgas war dabei der wichtigste Energieträger mit 1.0 GWh, gefolgt von Elektroheizung und Strom Wärmepumpe mit knapp 0.6 GWh.

Diese Kategorie weist eine Reduktion von gut 9 Prozent gegenüber 2020 auf. Dies kann darauf zurückgeführt werden, dass für Elektroheizung und Strom Wärmepumpe der Emissionsfaktor gegenüber 2020 stark reduziert wurde. Dadurch hat sich der Energieverbrauch dieser Heizquelle durch die kälteren meteorologischen Bedingungen um 44 Prozent erhöht, die Emissionen sind jedoch um 83 Prozent gesunken.

3. Langfristige Entwicklung

3.1 Einordnung der Ergebnisse seit 2006

Gegenüber 2006 konnte das UVEK seine THG-Emissionen im Jahr 2021 um 72 Prozent von 4'801 t CO₂-eq auf 1'349 t CO₂-eq reduzieren. Im Vergleich zu 2020 haben sich die THG-Emissionen um knapp 14 Prozent gesenkt. Dies ist vor allem auf die Emissionsreduktion in der Kategorie Flugreisen zurückzuführen. Verschiedene methodische Anpassungen⁵ in den Jahren 2017 und 2020 führen zu Unterschieden zu den vorhergehenden RUMBA-Perioden, weshalb die Zahlen nicht 1:1 miteinander vergleichbar sind.

⁵ Das separate Dokument zu den Systemgrenzen sowie methodischen Grundlagen und Änderungen kann bei der Fachstelle RUMBA angefragt werden.

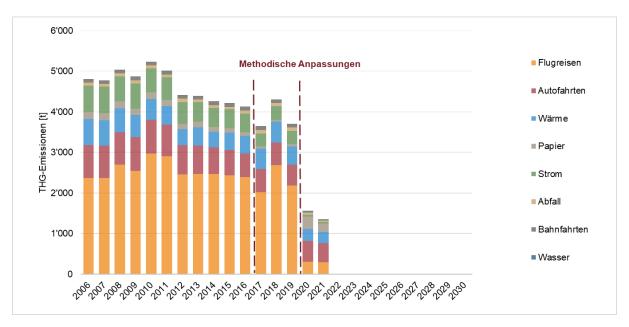


Abbildung 8: Entwicklung der THG-Emissionen seit 2006 des UVEK

Die Grafik zeigt einen klaren Abwärtstrend der THG-Emissionen seit 2006. Der markante Abwärtssprung von 2019 auf 2020 ist einerseits durch die Covid-19-Pandemie begründet und andererseits durch methodische Anpassungen, wie beispielsweise die vollumfängliche Berücksichtigung von erneuerbarem Strom (mehrheitlich Wasserkraft)⁶.

10/15

⁶ Bis 2019 wurde der bezogene Strom als Schweizer Strommix bewertet.

3.2 Meilensteine der Massnahmen zur THG-Reduktion des UVEK seit 2006

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

3.2.1 Umgesetzte Massnahmen

Strom

- Analyse Stromverbrauch und Umsetzung von Optimierungsmassnahmen, sofern dies im Rahmen der Betriebsoptimierungen nicht bereits geschieht (2016).
- Umsetzung IKT-Standard P025 f
 ür die Beschaffung von IKT-Standardger
 äten (2016).
- Sensibilisierungsaktionen für die Mitarbeitenden (2016).

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).
- Installation professioneller Videokonferenzanlagen in Sitzungszimmern (2021).
- Beschaffung von Audio und Audio/Video-Geräten für die Durchführung hybrider Sitzungen (2021).

Autofahrten

• Förderung des Einsatzes verbrauchsarmer Fahrzeuge (2016).

Papier

- Steigerung des Anteils des grauen Recyclingpapiers auf 50 Prozent (2016).
- Einsatz des neuen weissen 100-Prozent-Recyclingpapiers anstelle der Frischfaserpapiere (2016).
- Frischfaserpapiere nur noch für Publikumsprodukte, wenn nicht vermeidbar (2016).

<u>Wärme</u>

- Sensibilisierungskampagne Hitzetage im Büro (BAKOM) (2021).
- Verbesserung der Wärmedämmung durch Austausch/Erneuerung der Gummidichtungen bei den Fenstern (GS-UVEK) (2021).

Abfall

Installation Wasserspender (GS-UVEK) (2021).

3.2.2 Massnahmen aktuell in Umsetzung

- Fahrzeugflotte: Neue Weisung über die ökologischen Grundsätze der Beschaffung und Nutzung von Verwaltungsfahrzeugen, es dürfen nur noch elektrische Personenfahrzeuge beschafft werden.
- Gebäudebereich:
 - Energetische Sanierungen
 - Verzicht auf den Einbau von fossilen Heizungen und elektrischen Widerstandsheizungen
 - Geeignete Dach- und Fassadenflächen müssen mit Photovoltaik- oder thermischen Solaranlagen ausgerüstet werde
 - o Bau von Elektroladestationen

3.2.3 Aktionsplan Flugreisen

Als eines der ersten Umsetzungsergebnisse aus dem Klimapaket Bundesverwaltung vom Juli 2019 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 UVEK 2021 auf 298 t CO₂-eq und haben damit gegenüber 2020 um gut 1 Prozent abgenommen. Da die THG-Emissionen zwischen 2019 und 2020 sehr stark gesunken sind, befindet sich das UVEK mit einer Reduktion von 86 Prozent gegenüber 2019 weiterhin klar auf Kurs mit der Zielerreichung (vgl. Abbildung).

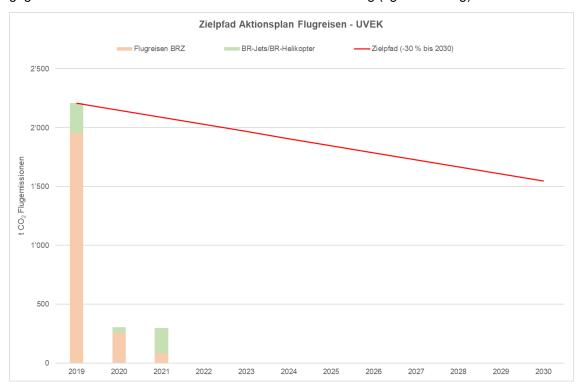


Abbildung 9: Entwicklung der THG-Emissionen aus Flugreisen seit 2019 des UVEK

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 hat 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 dieser Massnahme.

Kleinere Delegationen

Die Massnahme zur Verkleinerung der Delegationsgrössen bei internationalen Konferenzen wird beim UVEK konsequent umgesetzt. Durchschnittlich beläuft sich die Delegationsgrösse beim UVEK auf 1.15 Personen pro Delegation. Von total 66 Delegationen bestanden 2021 nur 10 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 UVEK vor.

Zug statt Flugzeug

Die BRZ hat zusammen mit dem EPA definiert^I, welche Destinationen grundsätzlich mit dem Zug angereist werden müssen. Das UVEK ist bei dieser Massnahme auf Kurs. Zwischen 2020 und 2021 sank der Anteil der durch das UVEK zurückgelegten Kurzstrecken per Flugzeug um 16 Prozentpunkte auf 14 Prozent⁸. Insgesamt wurden im Jahr 2021 218'095 km im Ausland mit dem Zug zurückgelegt.

Economy statt Business

Das UVEK ist bei dieser Massnahme auf Kurs. Bei den Kurz- und Mittelstreckenflügen ist der Anteil an Businessflügen gemäss Vorgaben 0 Prozent. Bei den Langstreckenflügen liegt der Anteil bei 82 Prozent. Die Massnahme zeigt entsprechend bereits Wirkung.

⁷ https://www.newsd.admin.ch/newsd/message/attachments/61628.pdf

⁸ 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 Auslandbahnreisen erkennbar.

4. Ausblick und aktuelle Themen des UVEK

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

Zieldefinition

• Die Ressourcenkonferenz des UVEK hat im Juni 2022 beschlossen, für alle Verwaltungseinheiten des UVEK eigene RUMBA-Ziele zu definieren.

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.

Autofahrten

- Ersetzen des alten Tesla durch einen VW ID.3 (BR Sommaruga) bzw. neu durch einen BMW i7 (BR Rösti).
- Projekt Fahrradförderung inkl. Anschaffung E-Bikes.
- 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 09.12.2022) wird den Grundstein für ein koordiniertes Vorgehen in diesem Bereich und für weitere Massnahmen legen (Bsp.: Thema Ladestationen).
- Technischer Fortschritt und regulatorische Rahmenbedingungen.
- Laufende Optimierung der Fahrzeugflotte, z.B. durch die Beschaffung von energieeffizienten Fahrzeugen.

<u>Wärme</u>

- 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 2023 mit IAFP 2024–2026 strebt das BBL hinsichtlich Energieeffizienz eine Reduktion beim Wärmeverbrauch (kWh/m² EBF) von rund minus 1.5 Prozent pro Jahr.

Strom

- Die Akteure heben nach Möglichkeit dezentrale Serverräume auf, wenn diese weniger effizient betrieben werden als ihre grossen Rechenzentren (RZ).
- Erhöhte Energieeffizienz durch Umsetzung des neu verabschiedeten Betriebsstandards P026,
 Beschaffung von effizienteren Geräten im Bereich IKT.

<u>Papier</u>

- 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).
- Externe Druckaufträge optimieren, Anforderungen an externe Lieferanten bei Druckaufträgen anpassen.
- Umsetzung der digitalen Signatur.

<u>Abfall</u>

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

Freiwillige Einheiten

Die ENSI erfasst als dezentrale Einheit ebenfalls Daten. Diese Datenerfassung erfolgt in Abstimmung mit RUMBA, ist jedoch nicht Teil des aktuellen Berichts.