

Bericht vom 4. Oktober 2024

---

# RUMBA – Umweltbericht UVEK 2024

Berichtsjahr 2023

---



Quelle: shutterstock (2021)

## **Autorinnen und Autoren:**

Fachstelle RUMBA, Generalsekretariat UVEK, [info@rumba.admin.ch](mailto:info@rumba.admin.ch)

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

# Management Summary

## **Ziel der RUMBA-Periode 2020–2023 erreicht**

Das UVEK hat sich zum Ziel gesetzt, zwischen 2020 und 2023 die Umweltbelastung je Vollzeitäquivalent (UBP/FTE) um 11 Prozent und die absoluten Treibhausgas (THG)-Emissionen um 12 Prozent zu reduzieren. Beide Ziele hat das UVEK im Zieljahr 2023 klar übertroffen. Die UBP/FTE konnten um 35 Prozent und die THG-Emissionen um 34 Prozent reduziert werden.

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

Im Jahr 2023 lagen die THG-Emissionen des UVEK bei 2'352 t CO<sub>2</sub>-eq. Diese setzen sich zum Grossteil aus vier Kategorien zusammen: Flugreisen (51%), Autofahrten (21%), Wärme (10%) und Papier (9%). Im Bereich der Flugreisen wurden 77 Prozent der THG-Emissionen durch Linienflüge verursacht, 22 Prozent durch Bundesratsjets und 1 Prozent durch Bundesratshelikopter. Bei den Autofahrten fielen insbesondere Dienstreisen mit Bundesfahrzeugen ins Gewicht, im Bereich Wärme das Heizen mit Erdgas. In der Kategorie Papier waren Druckaufträge für 90 Prozent der Emissionen verantwortlich.

## **Ausblick Zielsetzung 2024–2027**

Das UVEK hat sich für die RUMBA-Periode 2024–2027 zum Ziel gesetzt, die absoluten THG-Emissionen bis 2027 um insgesamt 26 Prozent gegenüber 2020 zu reduzieren. Damit leistet das UVEK seinen Beitrag zur Zielerreichung der übergeordneten Ziele für die Gesamtheit der an RUMBA beteiligten Verwaltungseinheiten.

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

In der Langzeitanalyse zeigen die THG-Emissionen des UVEK einen klaren Abwärtstrend – um 51 Prozent konnten sie seit 2006 reduziert werden. Dies insbesondere dank Optimierungen in den Bereichen Flugreisen und Strom. 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 2023 um 45 Prozent niedriger als noch 2019. Jedoch waren sie höher als 2020 bis 2022, da diese Jahre sehr 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.

# Inhaltsverzeichnis

|  |           |
|--|-----------|
| <b>Inhaltsverzeichnis .....</b>                              | <b>3</b>  |
| <b>1. Einleitung.....</b>                                    | <b>4</b>  |
| <b>2. Rückblick Zielerreichung 2020–2023 .....</b>           | <b>4</b>  |
| 2.1 Zielsetzung.....   | 4         |
| 2.2 Treibhausgasemissionen – Entwicklung und Resultate ..... | 4         |
| 2.3 Umweltbelastung – Entwicklung und Resultate.....         | 5         |
| 2.4 Hotspots .....   | 6         |
| 2.4.1 Flugreisen .....                                       | 7         |
| 2.4.2 Autofahrten.....                                       | 7         |
| 2.4.3 Wärme.....   | 8         |
| 2.4.4 Papier.....  | 9         |
| <b>3. Ausblick Zielsetzung 2024–2027 .....</b>               | <b>10</b> |
| <b>4. Langfristige Entwicklung .....</b>                     | <b>12</b> |
| 4.1 Einordnung der Ergebnisse seit 2006.....                 | 12        |
| 4.2 THG-Reduktion durch starke Massnahmen .....              | 13        |
| 4.2.1 Flugreisen .....                                       | 13        |
| 4.2.2 Autofahrten.....                                       | 13        |
| 4.2.3 Wärme.....   | 13        |
| 4.2.4 Papier.....  | 14        |
| <b>5. Aktionsplan Flugreisen .....</b>                       | <b>15</b> |
| <b>Abbildungsverzeichnis .....</b>                           | <b>17</b> |

# 1. Einleitung

In diesem Bericht werden die Resultate der Umweltbelastung und Treibhausgas (THG)<sup>1</sup>-Emissionen 2023 des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) 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.

## 2. Rückblick Zielerreichung 2020–2023

### 2.1 Zielsetzung

Das UVEK hatte sich für die Zielperiode 2020–2023 folgende Ziele gesetzt:

- Ziel 1: Die Umweltbelastung je Vollzeitäquivalent wird bis 2023 insgesamt um 11 Prozent gegenüber 2020 reduziert. Dieses Ziel wurde mit einer Reduktion von 35 Prozent erreicht.
- Ziel 2: Die absoluten THG-Emissionen werden bis 2023 insgesamt um 12 Prozent gegenüber 2020 reduziert. Dieses Ziel wurde mit einer Reduktion von 34 Prozent erreicht.

### 2.2 Treibhausgasemissionen – Entwicklung und Resultate

Im Jahr 2023 lagen die THG-Emissionen des UVEK bei 2'352 t CO<sub>2</sub>-eq. Das sind 5 Prozent mehr als im Vorjahr. Hauptgrund ist die Zunahme der THG-Emissionen aus Flugreisen (vgl. Abbildung 1). Dennoch haben die THG-Emissionen im Vergleich zum Referenzjahr 2020<sup>2</sup> um 34 Prozent abgenommen. Dies ist hauptsächlich auf die Reduktion in den drei Bereichen Flugreisen (-937 t CO<sub>2</sub>-eq), Wärme (-135 t CO<sub>2</sub>-eq) und Papier (-115 t CO<sub>2</sub>-eq) zurückzuführen.

---

<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 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 Referenzjahr 2020 dienen extrapolierte Messdaten von 2019, wobei für 2020 eine Reduktion der THG-Emissionen von minus 3 Prozentpunkten und der UBP/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 Referenzjahr gerechnet (2019 extrapoliert) und nicht den realen Zahlen aus 2020.

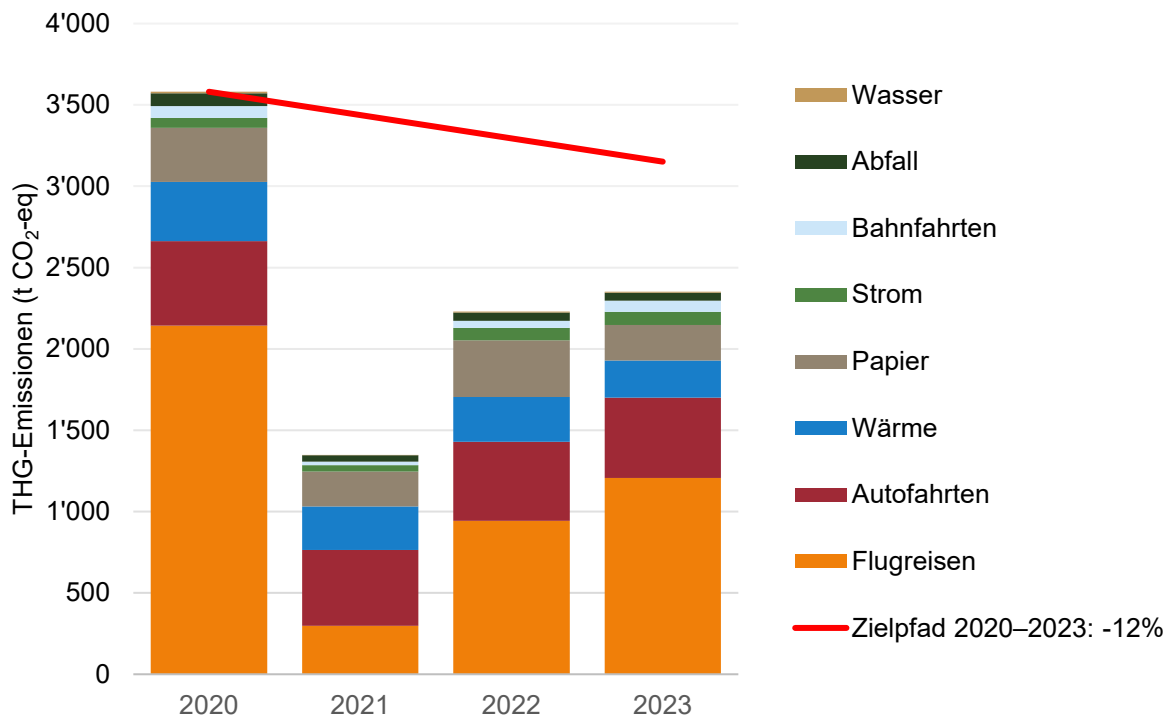


Abbildung 1: Entwicklung der THG-Emissionen des UVEK seit 2020

### 2.3 Umweltbelastung – Entwicklung und Resultate

Im Berichtsjahr 2023 belief sich die Umweltbelastung im UVEK auf rund 1 Mio. UBP/FTE<sup>3</sup>. Im Vergleich zum Vorjahr ist dies eine Abnahme von 9 Prozent und von 35 Prozent gegenüber dem Referenzjahr 2020 (vgl. Abbildung 2). Das UVEK befindet sich aktuell deutlich unter dem Zielpfad. Dies ist hauptsächlich auf die Reduktion in den Bereichen Flugreisen (-0.25 Mio. UBP/FTE) und Papier (-0.17 Mio. UBP/FTE).

<sup>3</sup> 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.

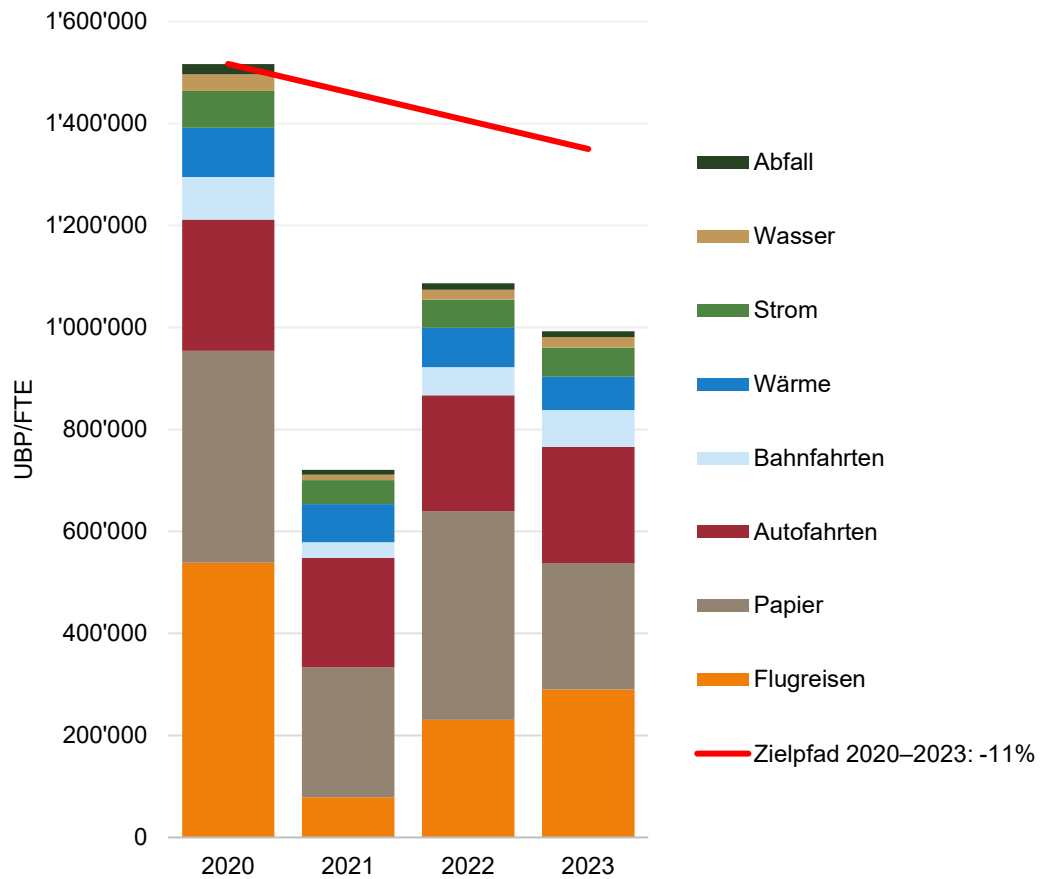


Abbildung 2: Entwicklung der Umweltbelastung des UVEK seit 2020

## 2.4 Hotspots

Im Folgenden werden die grössten Hotspots des UVEK vorgestellt. Die Zusammensetzung der THG-Emissionen 2023 ist in **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** Abbildung 3 ersichtlich.

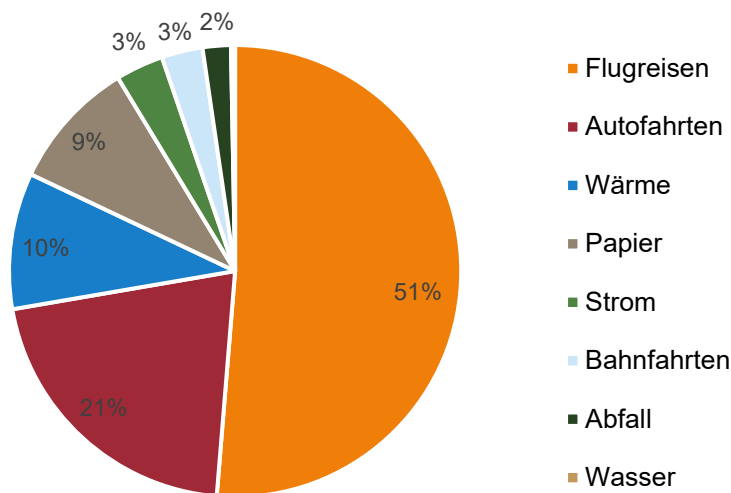


Abbildung 3: Zusammensetzung der THG-Emissionen des UVEK im Jahr 2023

### 2.4.1 Flugreisen



Mit einem Anteil von 51 Prozent sind Flugreisen die grösste Emissionsquelle im 2023 und verursachten 1'207 t CO<sub>2</sub>-eq. Davon wurden 77 Prozent durch Linienflüge verursacht, 22 Prozent durch Bundesratsjets sowie 1 Prozent durch Bundesratshelikopter. Bei den Linienflügen machen die Langstreckenflüge 67 Prozent der Emissionen aus.

Im Vergleich zum Referenzjahr 2020 konnten die THG-Emissionen um 44 Prozent reduziert werden. Die zurückgelegten Flugkilometer mit Linienflügen sind seit 2020 um 42 Prozent gesunken und erklären grösstenteils diese Entwicklung. Im Gegensatz zu den Linienflügen haben die THG-Emissionen bei BR-Jets und -Helikoptern seit 2020 um 11 Prozent zugenommen.

Weitere Informationen zu den Flugreisen können dem Kapitel 5 zum Aktionsplan Flugreisen entnommen werden.

### 2.4.2 Autofahrten



Die Autofahrten verursachten 2023 494 t CO<sub>2</sub>-eq und sind damit zweitgrösste Emissionsquelle (21%). Davon wurden 67 Prozent durch zugeteilte Bundesfahrzeuge mit herkömmlichen fossilen Antrieben verursacht, weitere 17 Prozent durch treibstoffeffiziente oder hybride Bundesfahrzeuge. 11 Prozent der Emissionen entstanden durch Dienstreisen mit Privatautos, Elektroautos 4 Prozent, Mobility- und Mietfahrzeuge tragen gemeinsam mit 1 Prozent zu den THG-Emissionen bei.

Im Vergleich zum Referenzjahr konnten die THG-Emissionen um 5 Prozent reduziert werden. Haupttreiber dieser Entwicklung ist die Reduktion der gefahrenen Kilometer. Insgesamt wurde 2023 eine Distanz von gut 1.9 Mio. Kilometern zurückgelegt, 10 Prozent weniger als 2020. Diese Entwicklung wurde bei den THG-Emissionen etwas abgeschwächt, da pro gefahrene Kilometer gut 6 Prozent mehr THG-Emissionen ausgestossen wurden als 2020. Dies weil sich der Anteil gefahrener Kilometer mit fossilem

Treibstoff von 47 Prozent auf 64 Prozent erhöht hat. Vollständig fossil betriebene Fahrzeuge generieren mehr THG-Emissionen als ein Elektro- oder Hybridfahrzeug.

Eine erfreuliche Entwicklung zeigt sich im Bereich der Elektromobilität. Während die per Elektroauto zurückgelegte Distanz 2020 erst 3 Prozent der Gesamtdistanz ausmachte, hat sich der Anteil nun auf 11 Prozent erhöht. Zur Aufteilung auf die verschiedenen Antriebsstoffe während der Jahre siehe Abbildung 4 **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**

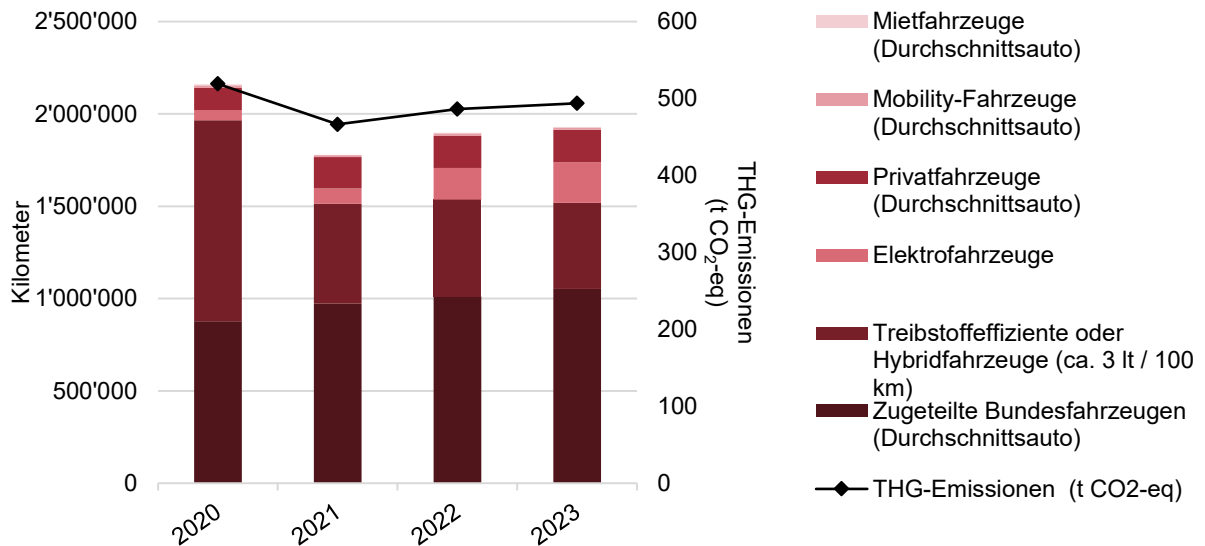
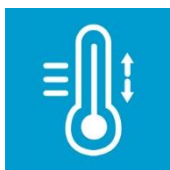


Abbildung 4: Entwicklung der THG-Emissionen durch Autofahrten des UVEK seit 2020

### 2.4.3 Wärme



Der Umweltbereich Wärme verursachte im Jahr 2023 229 t CO<sub>2</sub>-eq und stellt damit die drittgrösste Emissionsquelle dar. Wie in Abbildung 5 ersichtlich, haben die THG-Emissionen seit 2020 stark abgenommen (-37 Prozent). Dies ist vor allem auf die fortlaufende Umstellung auf emissionsärmere Heizquellen zurückzuführen. Während Erdgas 2020 noch 88 Prozent des Wärmeverbrauchs ausmachte, liegt er aktuell noch bei 37 Prozent und konnte mehr als halbiert werden. Neu ist Fernwärme mit einem Anteil von 43 Prozent der grösste Wärmelieferant, jedoch nicht die grösste Emissionsquelle. Dies ist weiterhin der Wärmeverbrauch aus Erdgas, dessen Nutzung noch 63 Prozent der THG-Emissionen generiert, obwohl sich der Biogasanteil im Erdgas erhöht hat.

Der Energiebedarf hingegen hat im Vergleich zu 2020 leicht zugenommen, obwohl der Winter 2023 wärmer war und daher grundsätzlich weniger Heizenergie benötigt wurde. Dies weist darauf hin, dass das UVEK bei der Sanierung des Gebäudeparks und Betriebsoptimierungen noch Potential aufweist.



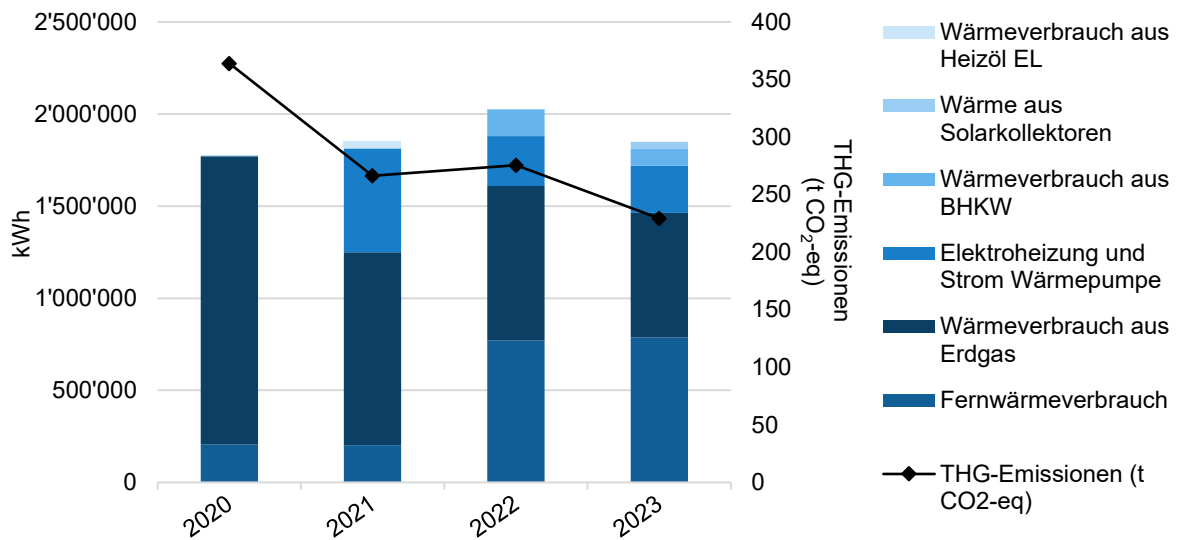


Abbildung 5: Entwicklung der THG-Emissionen durch Wärme des UVEK seit 2020

#### 2.4.4 Papier



Die Kategorie Papier verursachte 2023 218 t CO<sub>2</sub>-eq und ist damit viertgrösste Emissionsquelle (9%). 196 t CO<sub>2</sub>-eq, sprich 90 Prozent der THG-Emissionen des Bereichs, sind auf die externen Druckaufträge zurückzuführen. Das Kopierpapier und die Kuverts verursachten 8% der THG-Emissionen. Weiter waren Hygienepapier und Papierhandtücher verantwortlich für die restlichen THG-Emissionen.

Die Gegenüberstellung mit 2020 weist dabei auf eine sehr erfolgreiche Umsetzung von Massnahmen hin. Denn die THG-Emissionen konnten um 34 Prozent reduziert werden. Einen grossen Beitrag zu diesem Erfolg leistete die Reduktion der externen Druckaufträge. Durch den Ausbau von online Angeboten und einer Reduktion der auf Papier angebotenen Publikationen konnten 13 Prozent Papier eingespart werden. Ein weiterer wichtiger Faktor ist der Wechsel zu mehr Recyclingpapier. Gerade beim Hauptemissionstreiber in dieser Kategorie, den externen Druckaufträgen, konnte dieser Anteil von 43 Prozent auf nun 55 Prozent erhöht werden.

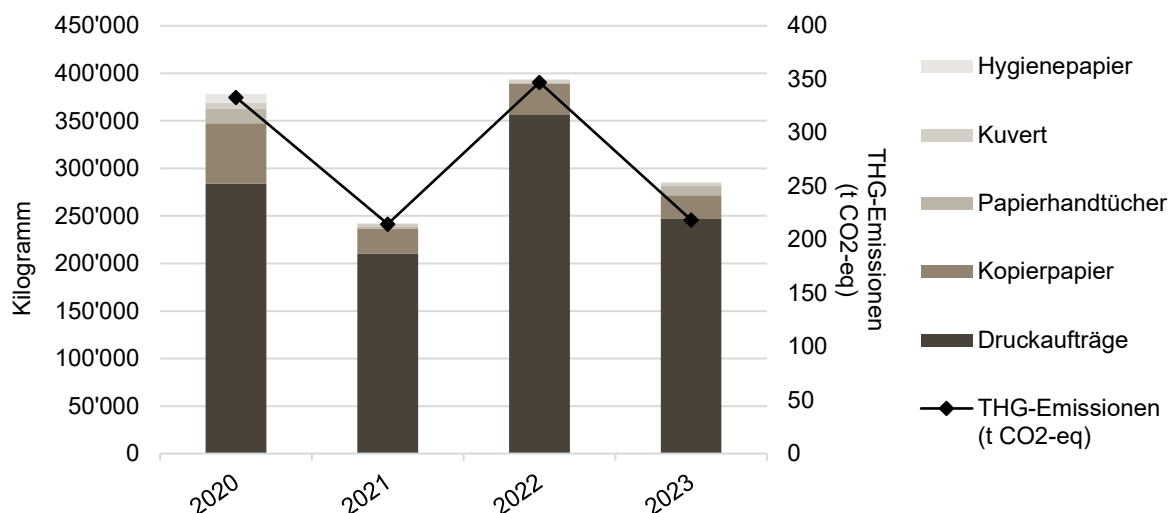


Abbildung 6: Entwicklung der THG-Emissionen durch Papier des UVEK seit 2020

### 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 und die verbleibenden THG-Emissionen werden vollständig mittels internationaler Bescheinigungen 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 Paris<sup>4</sup> abgestimmt.

Ausgehend von dieser Basis wurde das Departementsziel 2024–2027 für das UVEK definiert. 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 UVEK für die RUMBA-Periode 2024–2027 folgendes Ziel gesetzt:

- Die absoluten THG-Emissionen werden bis 2027 insgesamt um 26 Prozent gegenüber 2020 reduziert.

<sup>4</sup> <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/klima/fachinformationen/klima--internationales/das-uebereinkommen-von-paris.html>

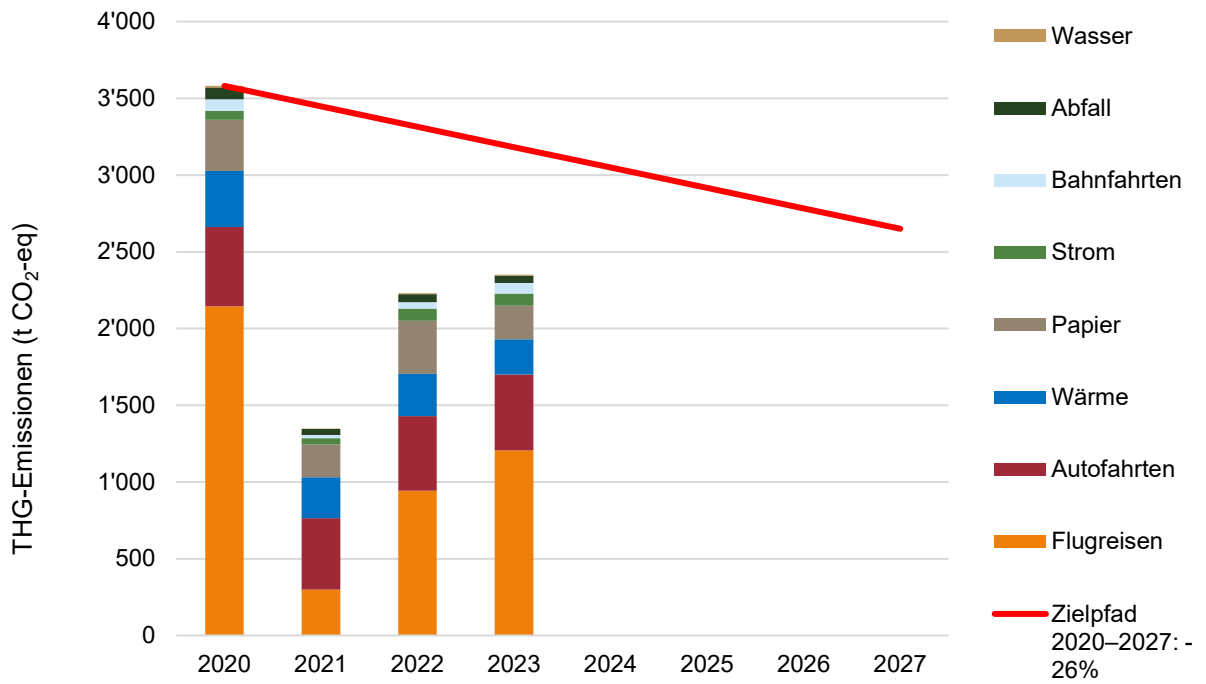


Abbildung 7: Zielpfad des UVEK zwischen 2020 und 2027

## 4. Langfristige Entwicklung

### 4.1 Einordnung der Ergebnisse seit 2006

Gegenüber 2006 konnte das UVEK seine THG-Emissionen im Jahr 2023 um 51 Prozent von 4'801 t CO<sub>2</sub>-eq auf 2'352 t CO<sub>2</sub>-eq senken (vgl. Abbildung 8). Die Kategorien Flugreisen, Strom und Wärme sind hauptsächlich für diese Reduktion verantwortlich.

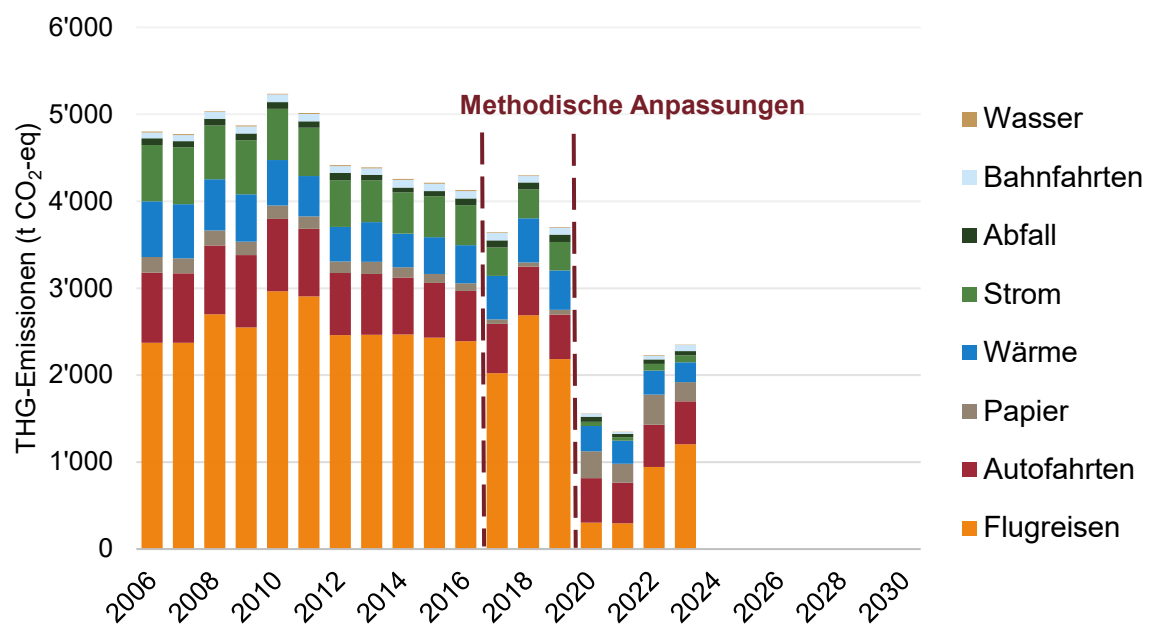


Abbildung 8: Entwicklung der THG-Emissionen des UVEK seit 2006<sup>5</sup>

<sup>5</sup> 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. 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 in den Jahren 2017 und 2020, 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 8 ersichtliche Abwärtstrend beruht auf den Anstrengungen der Einheiten 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 vier 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 UVEK von grosser Wichtigkeit.

| Massnahme                     | Beschreibung  | Status |
|-------------------------------|---|--------|
| <b>Aktionsplan Flugreisen</b> | Für weitere Informationen siehe Aktionsplan Flugreisen (Kap. 5) | ↻      |



### 4.2.2 Autofahrten

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

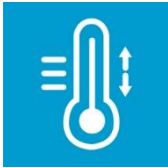
| Massnahme                        | Beschreibung   | Status |
|----------------------------------|--|--------|
| <b>Anschaffung Elektroautos</b>  | Um die Emissionen aus Autofahrten zu reduzieren, werden laufend Elektroautos angeschafft.  | ↻      |
| <b>Optimierte Fahrzeugflotte</b> | Optimierung der Fahrzeugflotte durch erhöhte Auslastung der Personenwagen (gefahrte Kilometer pro Jahr), Verkleinerung der Flotte, gemeinsame Fahrzeuge. | ↻      |



### 4.2.3 Wärme

Wärme ist der drittgrösste Hotspot für das UVEK.

| Massnahme  | Beschreibung  | Status |
|--|---|--------|
| <b>Nutzung von Gebäuden mit emissionsärmerer Heizung</b> | Wegzug Bern, Kasernenstrasse 19/21 (Heizöl)<br>Zuzug Bern, Monbijoustrasse 40 (Fernwärme)<br>Wechsel Heizsystem Ittigen, Papiermühlestrasse | ☑      |
| <b>Sanierung Gebäude</b>                                 | GS UVEK: Dichtungen der Fenster wurden ersetzt  | ☑      |



#### 4.2.4 Papier

Der viertgrösste Hotspot für das UVEK ist der Umweltbereich Papier.

| Massnahme                                     | Beschreibung   | Status |
|---|--|--------|
| <b>Reduktion Anzahl externe Druckaufträge</b> | Leitfaden zur Optimierung von externen Druckaufträgen (BAZL)<br>Übersicht aller Publikationen zur Realisierung möglicher Einsparungspotenziale (BAFU)<br>Digitale Unterschrift wird seit 2021 bei Führungskräften und ab 2022 flächendeckend umgesetzt | ☑      |
| <b>Recyclinganteil 100%</b>                   | Ab 2024 wird im UVEK nur noch Recyclingpapier verwendet, auch bei den externen Druckaufträgen (z.B. Publikationen)   | ⌛      |

## 5. 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.

Die THG-Emissionen aus Flugreisen beliefen sich beim UVEK 2023 auf 1'207 t CO<sub>2</sub>-eq und haben gegenüber 2022 um 28 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 45 Prozent gegenüber 2019 (vgl. Abbildung 9).

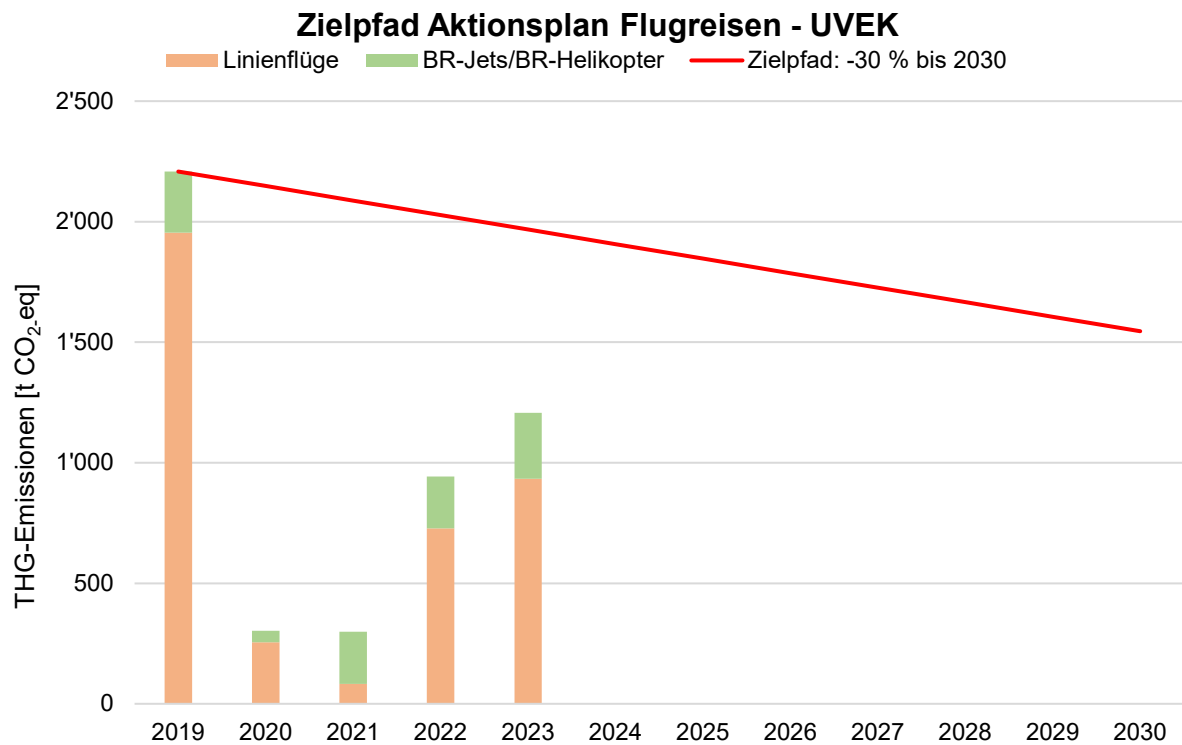


Abbildung 9: Entwicklung der THG-Emissionen aus Flugreisen seit 2019 des UVEK

Im weiteren Verlauf dieses Kapitels werden die Massnahmen des Aktionsplans Flugreisen 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 1.07 Personen pro Delegation (2022: 1.08). Von total 711 Delegationen bestanden 2023 nur 45 aus mehr als einer Person.



### Telefon- und Videokonferenzen

Mit dem Aufkommen der Covid-19-Pandemie und der damit einhergehenden Forderung nach Telearbeit sowie der Einführung von Video- und Telefonkonferenzanlagen 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 2023 waren es bereits zwischen 75'000 und 110'000. Es liegen aufgrund der aktuellen Datenlage keine Zahlen auf Departementsstufe vor.



### Zug statt Flugzeug

Die BRZ hat zusammen mit dem EPA definiert<sup>6</sup>, welche Destinationen grundsätzlich mit dem Zug angereist werden müssen. Im Vergleich zu den zurückgelegten Kilometern per Bahn sank zwischen 2022 und 2023 der Anteil der durch das UVEK zurückgelegten Kilometer auf Kurzstrecken per Flugzeug um 23 Prozentpunkte auf 14 Prozent<sup>7</sup>. Insgesamt wurden im Jahr 2023 1'098'046 km im Ausland mit dem Zug zurückgelegt.



### Economy statt Business

Bei den Kurz- und Mittelstreckenflügen beträgt der Anteil an Businessflügen annähernd 0 Prozent und bei den Langstreckenflügen liegt der Anteil bei 42 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 67 Prozent aller THG-Emissionen der Linienflüge verursachen.

---

<sup>6</sup> [Zug statt Flug auf Dienstreisen \(admin.ch\)](#)

<sup>7</sup> 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.



## Abbildungsverzeichnis

|  |    |
|--|----|
| Abbildung 1: Entwicklung der THG-Emissionen des UVEK seit 2020 .....                   | 5  |
| Abbildung 2: Entwicklung der Umweltbelastung des UVEK seit 2020.....                   | 6  |
| Abbildung 3: Zusammensetzung der THG-Emissionen des UVEK im Jahr 2023 .....            | 7  |
| Abbildung 4: Entwicklung der THG-Emissionen durch Autofahrten des UVEK seit 2020 ..... | 8  |
| Abbildung 5: Entwicklung der THG-Emissionen durch Wärme des UVEK seit 2020 .....       | 9  |
| Abbildung 6: Entwicklung der THG-Emissionen durch Papier des UVEK seit 2020 .....      | 10 |
| Abbildung 7: Zielpfad vom UVEK zwischen 2020 und 2027 .....                            | 11 |
| Abbildung 8: Entwicklung der THG-Emissionen seit 2006 des UVEK.....                    | 12 |
| Abbildung 9: Entwicklung der THG-Emissionen aus Flugreisen seit 2019 des UVEK .....    | 15 |