Bericht vom 22. Oktober 2024

RUMBA – Umweltbericht EJPD 2024

Quelle: Bundeskanzlei

Autorinnen und Autoren:

Fachstelle RUMBA, Generalsekretariat UVEK, Bundesamt für Energie, info@rumba.admin.ch

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

Management Summary

Der Zielkurs in der RUMBA-Periode 2020–2023

Das EJPD hat sich zum Ziel gesetzt, zwischen 2020 und 2023 die Umweltbelastung je Vollzeitäquivalent (UBP/FTE) und die absoluten Treibhausgas (THG)-Emissionen je um 11 Prozent zu reduzieren. Beide Ziele hat das EJPD im Zieljahr 2023 nicht erreicht. Die UBP/FTE konnten lediglich um 4 Prozent reduziert werden und die THG-Emissionen sind um rund 10 Prozent gestiegen.

Die drei Hotspots: Flugreisen, Autofahrten und Wärme

Im Jahr 2023 lagen die THG-Emissionen des EJPD bei 3'640 t CO_2-eq. Diese setzen sich zum Grossteil aus drei Kategorien zusammen: Flugreisen (50%), Autofahrten (32%) und Wärme (10%). Im Bereich der Flugreisen wurden rund 57 Prozent der THG-Emissionen durch die Dienstreisen mit den Bundesratsjets verursacht, 43 Prozent durch Linienflüge. Bei den Autofahrten fielen insbesondere die Dienstreisen mit Bundesfahrzeugen ins Gewicht, sowie der darin inkludierte Anstieg der gefahrenen Kilometer des SEM. Erdgas war der emissionsintensivste Energieträger und verursachte rund 44 Prozent der Emissionen in der Kategorie Wärme.

Ausblick auf die Zielsetzung 2024 – 2027

Das EJPD hat sich für die RUMBA-Periode 2024–2027 zum Ziel gesetzt, die absoluten THG-Emissionen bis 2027 um insgesamt 25.9 Prozent gegenüber 2020 zu reduzieren. Damit leistet das EJPD 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 EJPD einen klaren Abwärtstrend – um 42 Prozent konnten sie seit 2006 reduziert werden. Dies insbesondere dank Optimierungen in den Bereichen Strom, Wärme und Flugreisen. Das EJPD 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 EJPD Anwendung. Dennoch waren die Emissionen aus Flugreisen 2023 um 20 Prozent höher als noch 2019. Im Vergleich zu 2022 sind die THG-Emissionen bei Flugreisen um 29 Prozent gestiegen. Aufgrund eines Anstiegs bei den Linienflügen und der erhöhten Nutzung der Bundesratsjets befindet sich das EJPD aktuell nicht mehr auf Kurs mit der Zielerreichung.

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 5
2.4 Hotspots 6
2.4.1 Flugreisen 7
2.4.2 Autofahrten 7
2.4.3 Wärme 9
3. Ausblick und Zielsetzung 2024–2027 ..... **10**
4. Langfristige Entwicklung **11**
4.1 Einordnung der Ergebnisse seit 2006 11
4.2 THG-Reduktion durch starke Massnahmen 12
4.2.1 Flugreisen 12
4.2.2 Autofahrten 12
4.2.3 Wärme 12
4.3 Aktionsplan Flugreisen 13
Abbildungsverzeichnis **15**

1. Einleitung

In diesem Bericht werden die Resultate der Umweltbelastung und Treibhausgas (THG)[1]-Emissionen 2023 des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements (EJPD) vorgestellt. Zudem umfasst er einen Rückblick der Zielperiode 2020–2023 von RUMBA sowie einen Ausblick auf die neue Zielperiode 2020–2027. Weiter werden die langfristige Entwicklung 2006–2023 und die umgesetzten Massnahmen sowie der Aktionsplan Flugreisen analysiert.

2. RUMBA 2020–2023

2.1 Zielsetzung

Das EJPD hat sich für die Zielperiode 2020–2023 folgende Ziele gesetzt:

- Ziel 1: Die Umweltbelastung je Vollzeitäquivalent (UBP/FTE) wird bis 2023 insgesamt um 11 Prozent gegenüber 2020 reduziert. Dieses Ziel wurde mit einer Reduktion von lediglich 4 Prozent nicht erreicht.
- Ziel 2: Die absoluten THG-Emissionen werden bis 2023 insgesamt um 11 Prozent gegenüber 2020 reduziert. Dieses Ziel wurde mit einem Anstieg von 10 Prozent nicht erreicht.

2.2 Treibhausgasemissionen – Entwicklung und Resultate

Im Jahr 2023 lagen die THG-Emissionen des EJPD bei 3'640 t CO_2-eq. Das sind 11 Prozent mehr als im Vorjahr. Wird die Entwicklung der Emissionen für die Zielperiode 2020–2023 betrachtet, so haben die THG-Emissionen im Vergleich zum Referenzjahr 2020[2] um 10 Prozent zugenommen. Dies ist hauptsächlich auf den Anstieg in den zwei Bereichen Flugreisen (+341 t CO_2-eq) und Autofahren (+612 t CO_2-eq) zurückzuführen. Das EJPD hat dadurch den vereinbarten Zielwert für die Periode 2020 bis 2023 nicht erreicht und liegt aktuell 686 t CO_2-eq über dem errechneten Zielpfad (vgl. Abbildung 1).

[1] THG-Emissionen sind die Summe der Kohlenstoffdioxid- und weiterer Treibhausgasemissionen [z.B. Methan (CH_4), Lachgas (N_2O)]. 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 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 reellen Zahlen aus 2020.

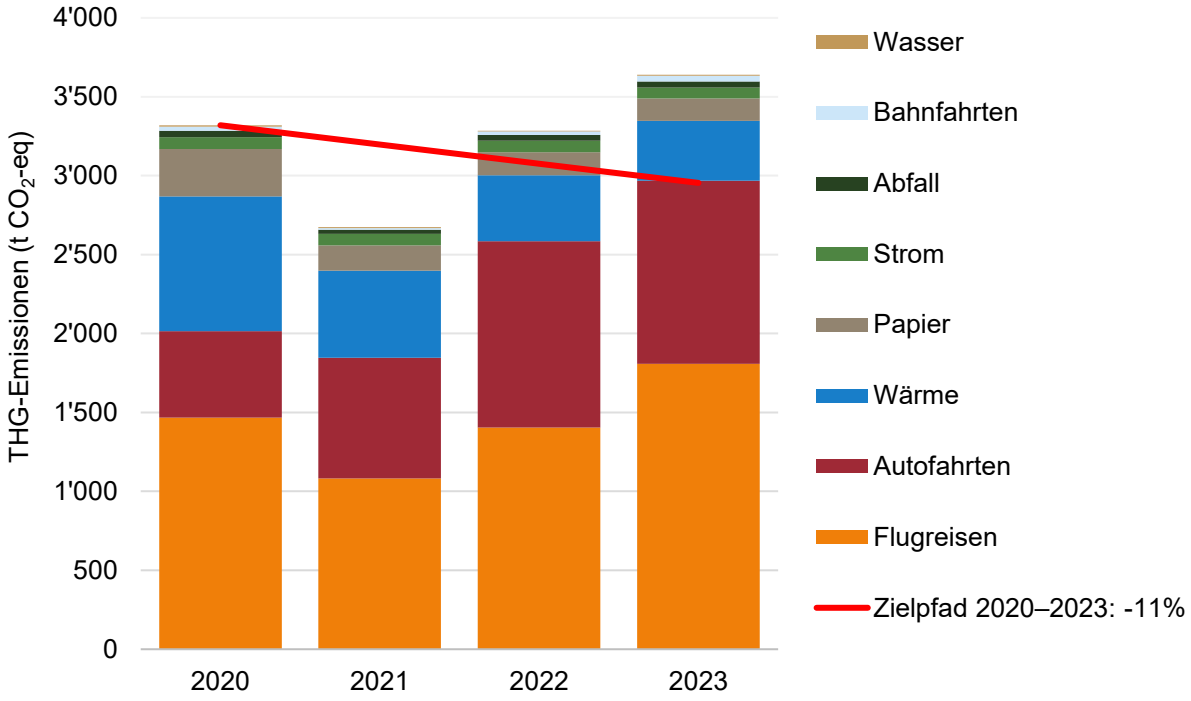


Abbildung 1: Entwicklung der THG-Emissionen des EJPD seit 2020

2.3 Umweltbelastung – Entwicklung und Resultate

Im Berichtsjahr 2023 belief sich die Umweltbelastung im EJPD auf 1.4 Mio. UBP/FTE[3]. Im Vergleich zum Vorjahr ist dies eine Zunahme von 3 Prozent (vgl. Abbildung 2). Verglichen mit dem Referenzjahr 2020 haben die UBP/FTE um 4 Prozent abgenommen. Dadurch befindet sich das EJPD aktuell 8 Prozent über dem vorab definierten Zielpfad für 2023. Dies ist hauptsächlich auf den Anstieg der UBP/FTE in den Kategorien Autofahren (+92 %) und Flugreisen (+20 %) zurückzuführen.

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

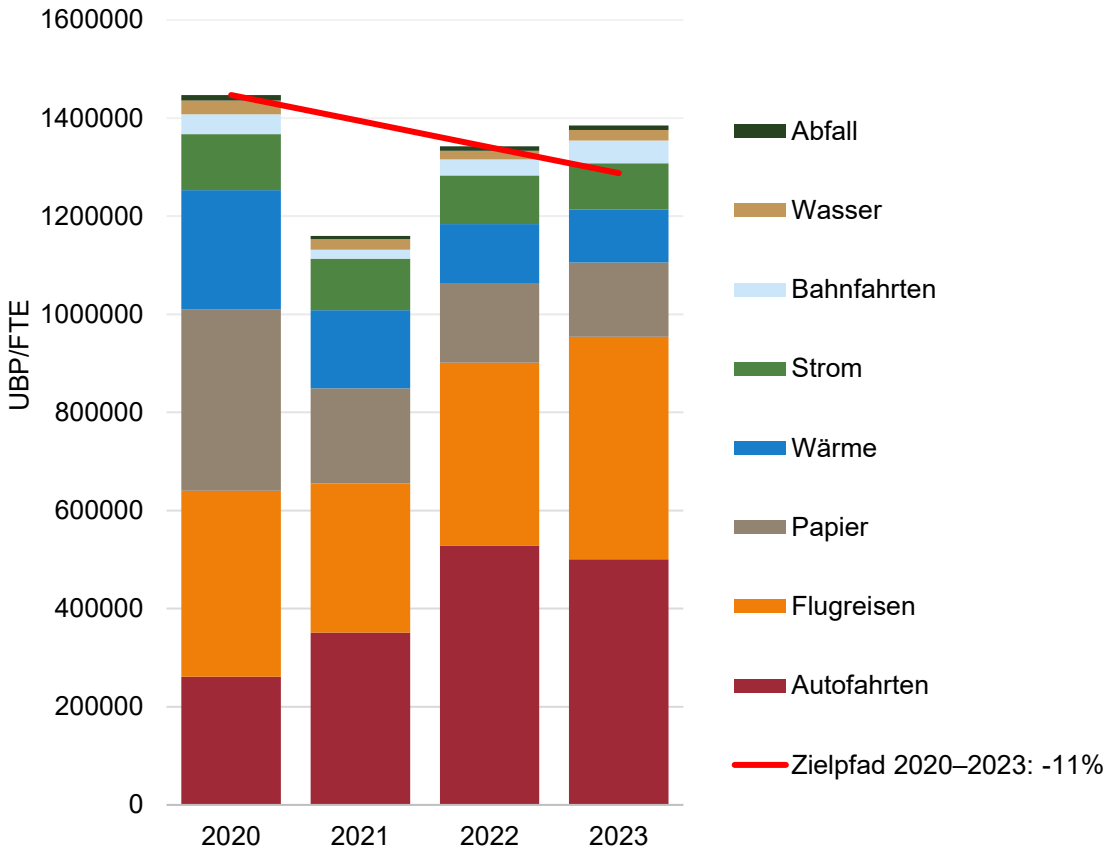


Abbildung 2: Entwicklung der Umweltbelastung des EJPD seit 2020

2.4 Hotspots

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

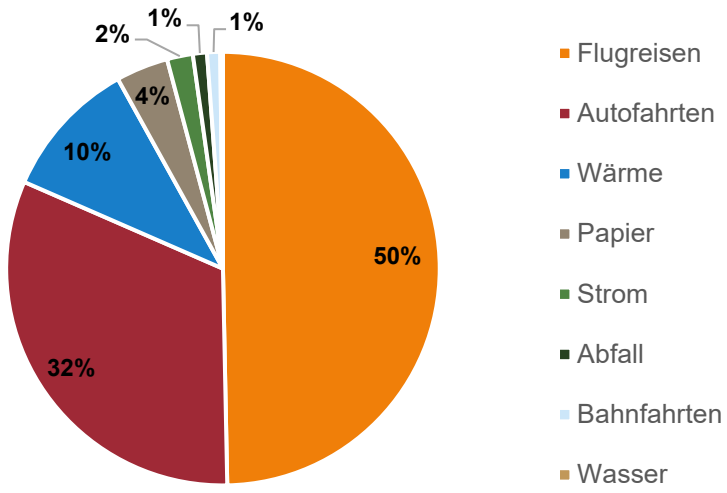


Abbildung 3: Zusammensetzung der THG-Emissionen des EJPD im Jahr 2023

2.4.1 Flugreisen

Mit einem Anteil von 50 Prozent sind Flugreisen die grösste Emissionsquelle im 2023 und verursachten 1'808 t CO_2-eq. Davon wurden 57 Prozent durch Flüge mit Bundesratsjets und 43 Prozent durch Linienflüge verursacht. Bei den Linienflügen machen die Langstreckenflüge 51 Prozent der THG-Emissionen aus.

Im Vergleich zum Referenzjahr 2020 sind die THG-Emissionen durch Flugreisen um 23 Prozent angestiegen. Dies ist vor allem auf einen starken Anstieg der zurückgelegten Flugkilometer in der Economy-Klasse auf Mittelstrecken (+459 %) und Langstrecken (+48 %) zurückzuführen. Die Flugkilometer auf Kurzstrecken haben sich von 2020 auf 2023 um 29 Prozent in der Economy-Klasse und 88 Prozent in der Business-Klasse reduziert.

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

2.4.2 Autofahrten

Das EJPD verursachte 2023 in der Kategorie Autofahren 1160 t CO_2-eq (siehe **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**), was einen Anstieg von 112 Prozent im Vergleich zum Referenzjahr 2020 bedeutet. Das SEM hat im Jahr 2023 durch Autofahrten 797 t CO_2-eq verursacht (siehe Abbildung 5), was einen Anstieg um 184 Prozent im Vergleich zum Referenzjahr 2020 bedeutet. Dies ist insbesondere auf den Krieg in der Ukraine und damit einhergehend der Erhöhung der SEM-Standorte zurückzuführen, was zu einer starken Zunahme von Autorfahrten beim SEM geführt hat. Werden die THG-Emissionen über das gesamte EJPD betrachtet, so waren 2023 die Dienstreisen mit zugeteilten Bundesfahrzeugen für 55 Prozent der Emissionen verantwortlich, Dienstreisen mit Mietfahrzeugen für 42 Prozent, Dienstreisen mit Privatfahrzeugen für 2 Prozent und Dienstreisen mit Elektroautos für 1 Prozent.

Der Anstieg der THG-Emissionen in der Kategorie Autofahrten beim EJPD kann über den Anstieg der gefahrenen Kilometer erklärt werden. Beim SEM ist von 2020 bis 2023 ein Plus von 189 Prozent zu

verzeichnen. Wird die Entwicklung beim EJPD ohne Inklusion des SEM betrachtet, so weisen die gefahrenen Kilometer ebenfalls einen deutlichen Anstieg um 40 Prozent auf.

Eine erfreuliche Entwicklung ist, dass ein stetiges Wachstum bei der Nutzung von Elektromobilität zu verzeichnen ist. Gab es 2020 noch keine Dienstreisen mit Elektroautos, so wurden 2023 bereits 116‘897 Kilometer damit zurückgelegt. Das macht 3 Prozent der gefahrenen Autokilometer aus.

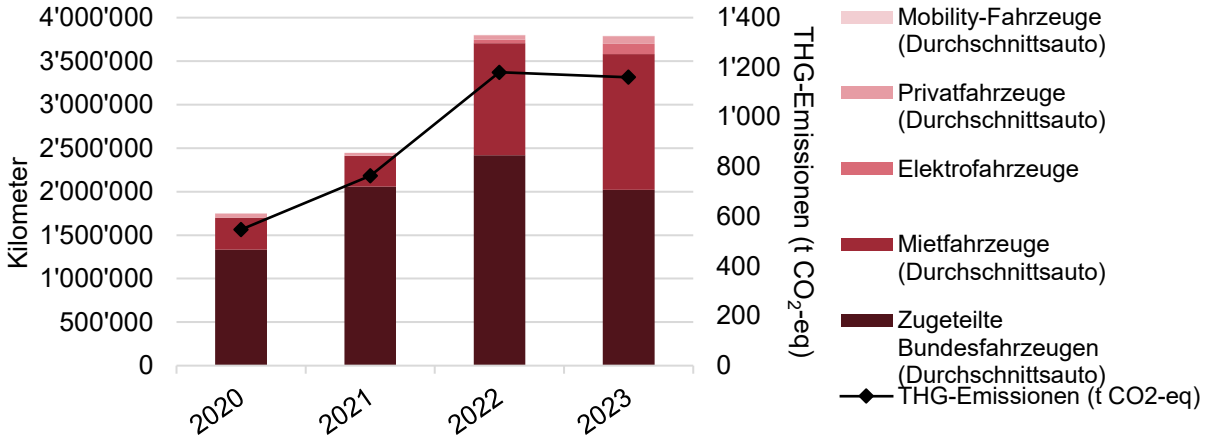


Abbildung 4: Entwicklung der THG-Emissionen durch Autofahrten des EJPD seit 2020

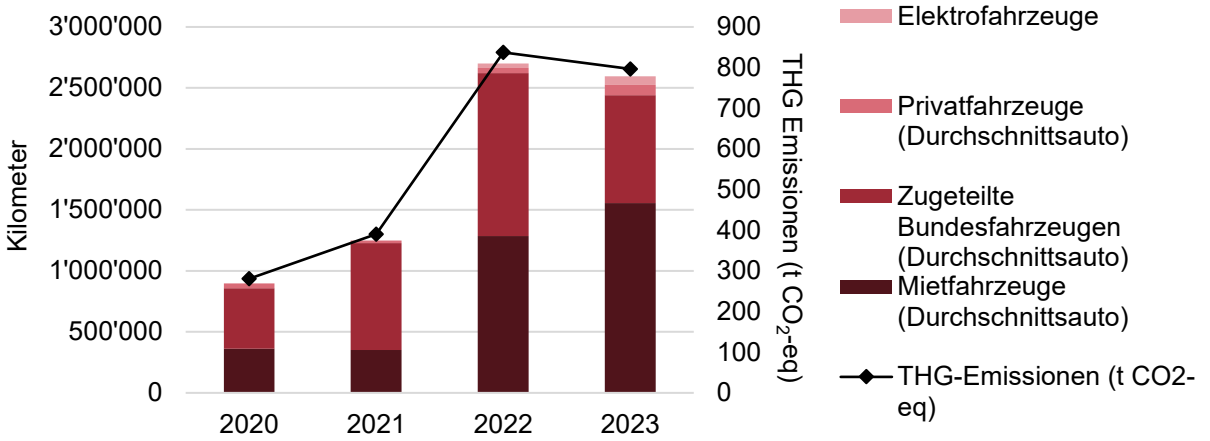


Abbildung 5: Entwicklung der THG-Emissionen durch Autofahrten des SEM seit 2020

2.4.3 Wärme

Die Kategorie Wärme ist mit einem Anteil von 10 Prozent die drittgrösste Emissionsquelle im 2023 und verursachte 379 t CO_2-eq (2.3 GWh). Davon wurden 44 Prozent durch den Wärmeverbrauch aus Erdgas verursacht (0.8 GWh) und 32 Prozent durch den Wärmeverbrauch aus Heizöl (0.4 GWh). Der Fernwärmeverbrauch war 2023 für 23 Prozent der THG-Emissionen verantwortlich (1 GWh). Der Anteil von Elektroheizung und Wärmepumpen an den THG-Emissionen lag bei unter 1 Prozent (0.2 GWh).

Gegenüber dem Referenzjahr 2020 haben sich die THG-Emissionen mehr als halbiert (-56 %) (vgl. Abbildung 6). Der Rückgang der Emissionen in der Kategorie Wärme hat im Allgemeinen damit zu tun, dass die Gebäude und die Heizungen in der Bundesverwaltung laufend saniert und erneuert werden. Beispielsweise ist das fedpol 2019 in das neue Verwaltungszentrum am Guisanplatz 1 in Bern umgezogen. Von 2020 bis 2023 konnten dadurch die THG-Emissionen aus Erdgas um 75 Prozent (von 666 t CO_2-eq auf 168 t CO_2-eq) und aus Fernwärme um 33 Prozent (von 129 t CO_2-eq auf 87 t CO_2-eq) reduziert werden.

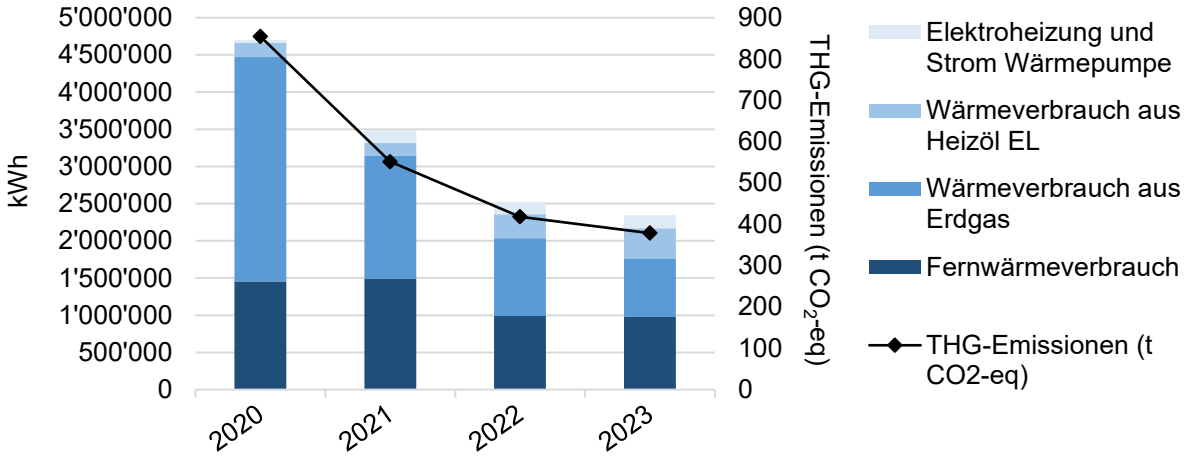


Abbildung 6: Entwicklung der THG-Emissionen durch Wärme des EJPD seit 2020

3. Ausblick und 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[4] abgestimmt.

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

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

- Die absoluten THG-Emissionen werden bis 2027 insgesamt um 25.9 Prozent gegenüber 2020 reduziert.

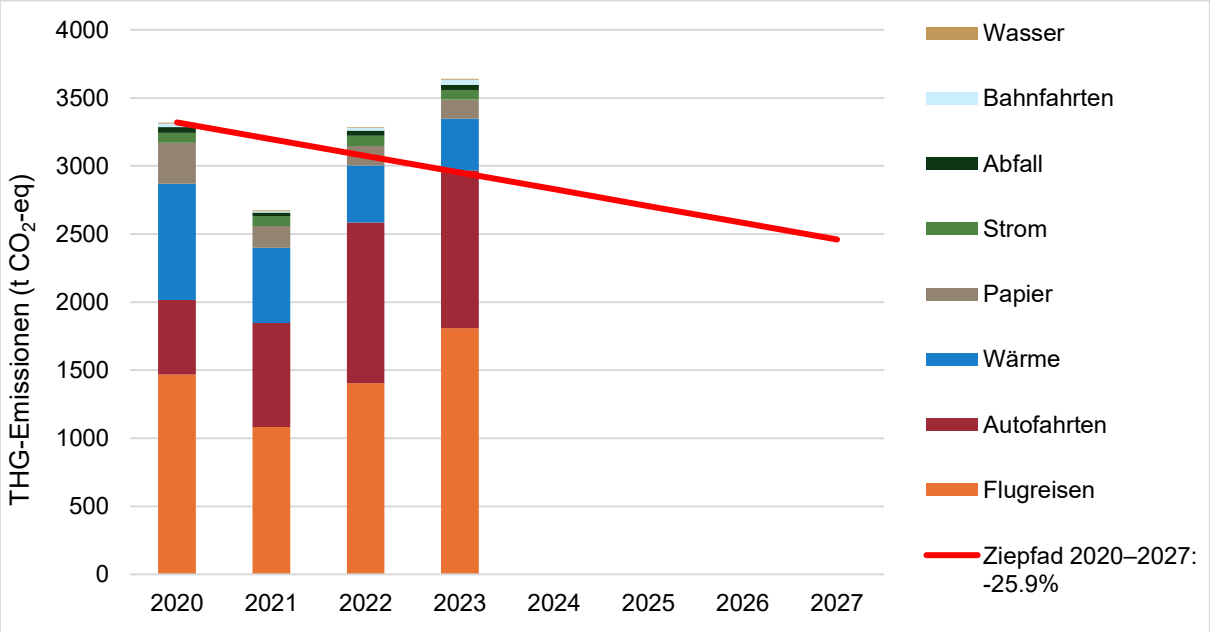


Abbildung 7: Zielpfad des EJPD zwischen 2020 und 2027

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

4. Langfristige Entwicklung

4.1 Einordnung der Ergebnisse seit 2006

Abbildung 8 zeigt einen Abwärtstrend der THG-Emissionen seit 2006. Das EJPD konnte seine THG-Emissionen im Jahr 2023 gegenüber 2006 um 42 Prozent senken. Dabei sind die Kategorien Wärme (-1047 t CO_2-eq), Strom (-1014 t CO_2-eq) und Flugreisen (-564 t CO_2-eq) hauptsächlich für die Reduktion der Emissionen verantwortlich.

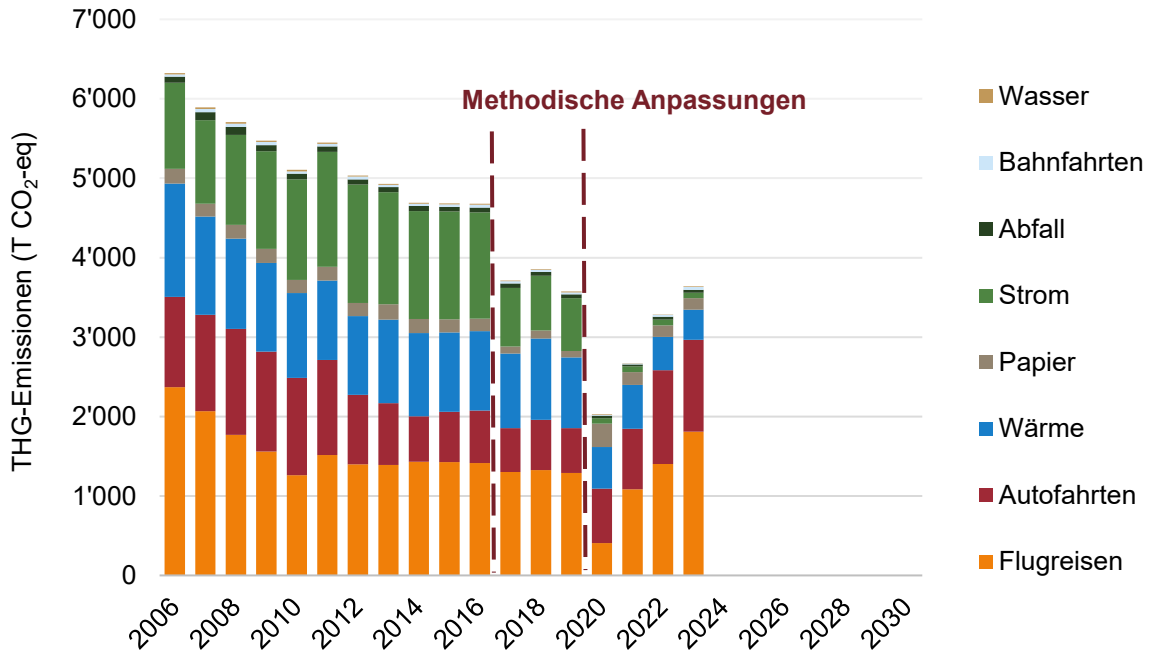


Abbildung 8: Entwicklung der THG-Emissionen des EJPD seit 2006[5]

5 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.

4.2 THG-Reduktion durch starke Massnahmen

Der in Abbildung 8 ersichtliche Abwärtstrend beruht auf den Anstrengungen des EJPD, welches seit 2006 diverse Massnahmen ergriffen hat, um die THG-Emissionen zu reduzieren. Dieses Kapitel beleuchtet jeweils die aktuell relevantesten Massnahmen mit dem grössten Impact in den drei Hotspotkategorien. Dabei wird unterschieden, ob es sich um eine bereits umgesetzte (☑), eine wiederkehrende (🔄) oder eine geplante (⏳) Massnahme handelt.

4.2.1 Flugreisen

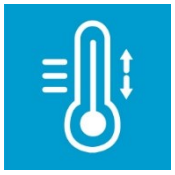
Als grösster Hotspot sind Massnahmen im Bereich Flugreisen für das EJPD von grosser Wichtigkeit.

Massnahme	Beschreibung	Status
Aktionsplan Flugreisen	Für weitere Informationen siehe Aktionsplan Flugreisen (Kap. 4.3)	🔄

4.2.2 Autofahrten

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

Massnahme	Beschreibung	Status
Anschaffung Elektroautos	Um die Emissionen aus Autofahrten zu reduzieren, werden fortlaufend Elektroautos angeschafft.	🔄
Ausbau Videokonferenzanlagen	Durch die Verbesserung der Anlagen können mehr Meetings online abgehalten werden.	☑



4.2.3 Wärme

Wärme ist der drittgrösste Hotspot für das EJPD.

Massnahme	Beschreibung	Status
Anpassung Raumtemperatur	Die Raumtemperatur wurde fix auf 20° Tagestemperatur eingestellt.	☑

4.3 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 beliefen sich beim EJPD 2023 auf 1'808 t CO_2-eq. Durch die Covid-19-Pandemie verzeichnete das EJPD im Jahr 2020 signifikant weniger THG-Emissionen. Seit 2021 findet eine stetige Zunahme des Emissionslevels statt und 2023 wurde der Zielwert überschritten. Die Emissionen waren deutlich höher als vor der Covid-19-Pandemie 2019, was sich sowohl durch einen Anstieg bei den Linienflügen als auch bei der Nutzung der Bundesratsjets erklären lässt. Dadurch befindet sich das EJPD nicht mehr auf Kurs mit der Zielerreichung (vgl. Abbildung 9).

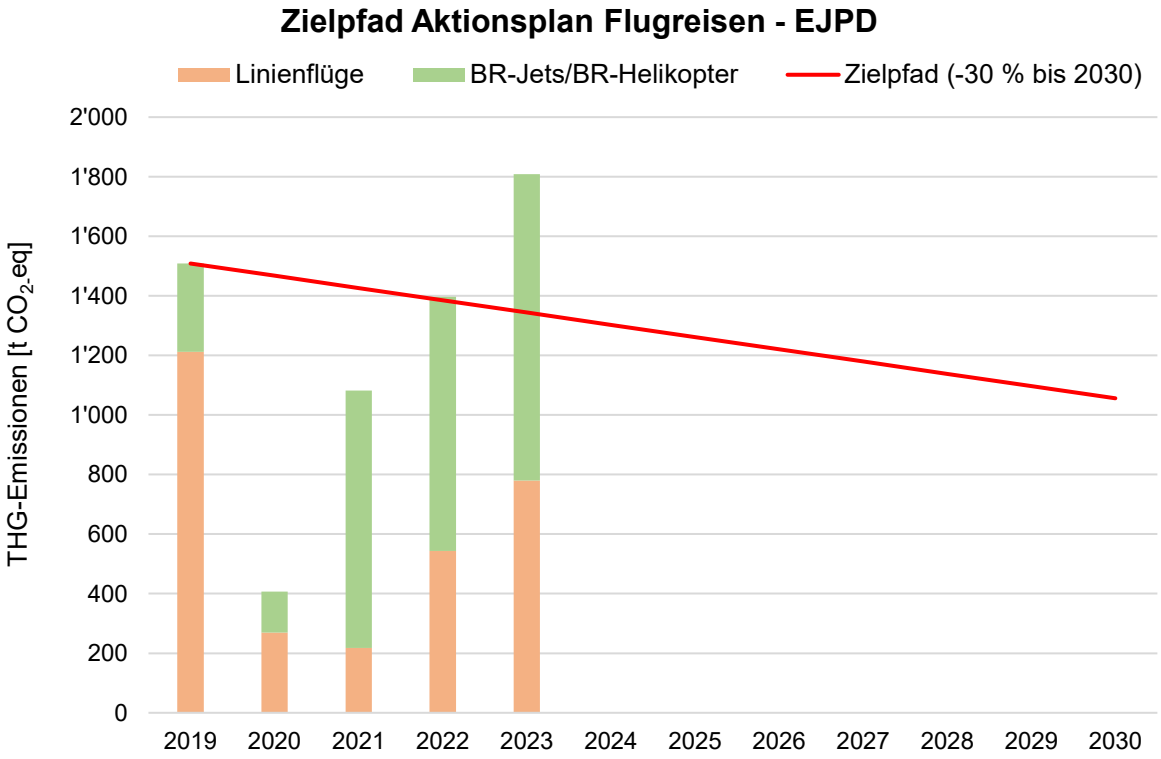


Abbildung 9: Entwicklung der THG-Emissionen aus Flugreisen des EJPD seit 2019

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 EJPD konsequent umgesetzt. Die EJPD-Delegationen umfassen durchschnittlich 1.12 Personen (2022: 1.16). Von total 719 Delegationen bestanden 2023 67 aus mehr als einer Person.

Telefon- und Videokonferenzen

Mit dem Aufkommen der Covid-19-Pandemie und der damit einhergehenden Forderung nach Telearbeit sowie die 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[6], welche Destinationen grundsätzlich mit dem Zug angereist werden müssen. Ein internes Dokument im Intranet kann auch von den Mitarbeitern des EJPD eingesehen werden[7]. Im Vergleich zu den zurückgelegten Kilometern per Flugzeug stieg zwischen 2022 und 2023 der Anteil der durch das EJPD zurückgelegten Kilometer auf Kurzstrecken per Bahn um 37 Prozentpunkte auf 75 Prozent[8]. Insgesamt wurden im Jahr 2023 412’275 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 ebenfalls bei 0 Prozent und bei den Langstreckenflügen liegt der Anteil bei 17 Prozent. Der tiefe Anteil an geflogenen Kilometern in der Business-Klasse bei Langstreckenflügen zeigt, dass das EJPD die Massnahme gut umsetzt.

[6] https://www.newsd.admin.ch/newsd/message/attachments/61628.pdf

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

[8] Die Reisekilometer der Kurzstreckenflüge beinhalten auch die Reisedistanzen zwischen 600 und 800 km. Der Aktionsplan Flugreisen gibt vor, Distanzen bis 600 km mit dem Zug durchzuführen. Der Vergleich ist daher nur approximativ.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Entwicklung der THG-Emissionen des EJPD seit 2020 5
Abbildung 2: Entwicklung der Umweltbelastung des EJPD seit 2020 6
Abbildung 3: Zusammensetzung der THG-Emissionen des EJPD im Jahr 2023 7
Abbildung 4: Entwicklung der THG-Emissionen durch Autofahrten des EJPD seit 2020 8
Abbildung 5: Entwicklung der THG-Emissionen durch Autofahrten des SEM seit 2020 8
Abbildung 6: Entwicklung der THG-Emissionen durch Wärme des EJPD seit 2020 9
Abbildung 7: Zielpfad des EJPD zwischen 2020 und 2027 10
Abbildung 8: Entwicklung der THG-Emissionen des EJPD seit 2006 11
Abbildung 9: Entwicklung der THG-Emissionen aus Flugreisen des EJPD seit 2019 13