

Bundesangestellte müssen künftig bei Kurz- und Mittelstrecken Zug fahren statt fliegen. Eine umfassende Analyse des Flugverhaltens der Bundesverwaltung zeigt allerdings: Die vorgesehene Regelung wird nur wenig bringen. Von Lorenz Honegger und Balthasar Sager

CO₂-Problem: Beamte in der Businessklasse

Simonetta Sommaruga blickt mit ernster Miene in die Fernsehkameras, als sie diesen Sommer das «Klimapakett» des Bundes präsentiert. Seit wenigen Monaten ist sie Umweltministerin, jetzt erzählt sie von durstenden Kühen auf der Alp, die wegen des Klimawandels aus dem Helikopter mit Wasser versorgt werden müssen. Sommaruga verspricht, der Bund werde seinen jährlichen Ausstoss an Treibhausgasen bis 2030 «deutlich» reduzieren. Besonders bei Dienstreisen mit dem Flugzeug, die für die Hälfte der 40 000 Tonnen an Emissionen verantwortlich sind. «Im Vordergrund steht, dass in Zukunft Kurz- und Mittelstrecken-Flüge durch Bahnfahrten ersetzt werden», sagt die SP-Bundesrätin. Eine Ankündigung, die im Wahljahr 2019 gut ankommt.

Erst zwei Monate nach den Wahlen konkretisiert der Bundesrat die neue Zug-statt-Flugzeug-Regel. Sie ist im neuen «Aktionsplan Flugreisen» eine von sieben Massnahmen: Bundesangestellte dürfen in Zukunft nicht mehr fliegen, wenn die Reise mit der Bahn «Tür zu Tür» weniger als sechs Stunden dauert und damit keine zusätzlichen Übernachtungen verursacht werden. Das hört sich nach grüner Revolution an. Doch was taugt das Flugverbot auf Kurz- und Mittelstrecken tatsächlich?

Was liegt im Sechs-Stunden-Radius?

Wir haben gestützt auf das Öffentlichkeitsgesetz Zugang zu den Flugdaten der zivilen Bundesverwaltung verlangt und nach einem halben Jahr Wartezeit umfassenden Einblick erhalten. Im Datensatz finden sich Informationen über jedes der rund 40 000 Tickets, welche die Bundesreisezentrale in den Jahren 2017 und 2018 ausgestellt hat. Darunter auch eines der letzten im Namen von alt Bundesrätin Doris Leuthard ausgestellten Tickets vom 24. September 2018 für einen Flug in der First Class der Swiss nach New York. Buchungsnummer: 329398. Kostenpunkt: 17120.10 Franken.

Der Datensatz bildet die Realität zwar nicht bis auf jeden einzelnen Flug präzise ab (siehe oben rechts). Aber er gibt Aufschluss darüber, in welche Städte Schweizer Bundesangestellte am häufigsten fliegen, was die Flüge kosten, und welche der 100 meist-angeflogenen Destinationen innerhalb des Radius von sechs Bahnstunden ab Bern liegen. Resultat: Weniger als fünf Prozent der 100 am häufigsten zurückgelegten Strecken wären betroffen. Ab der Bundesstadt Bern greift die Sechs-Stunden-Regel nämlich nur bei Paris, Köln, Düsseldorf, München, Nürnberg und Frankfurt. Alle anderen Verbindungen liegen ausserhalb.

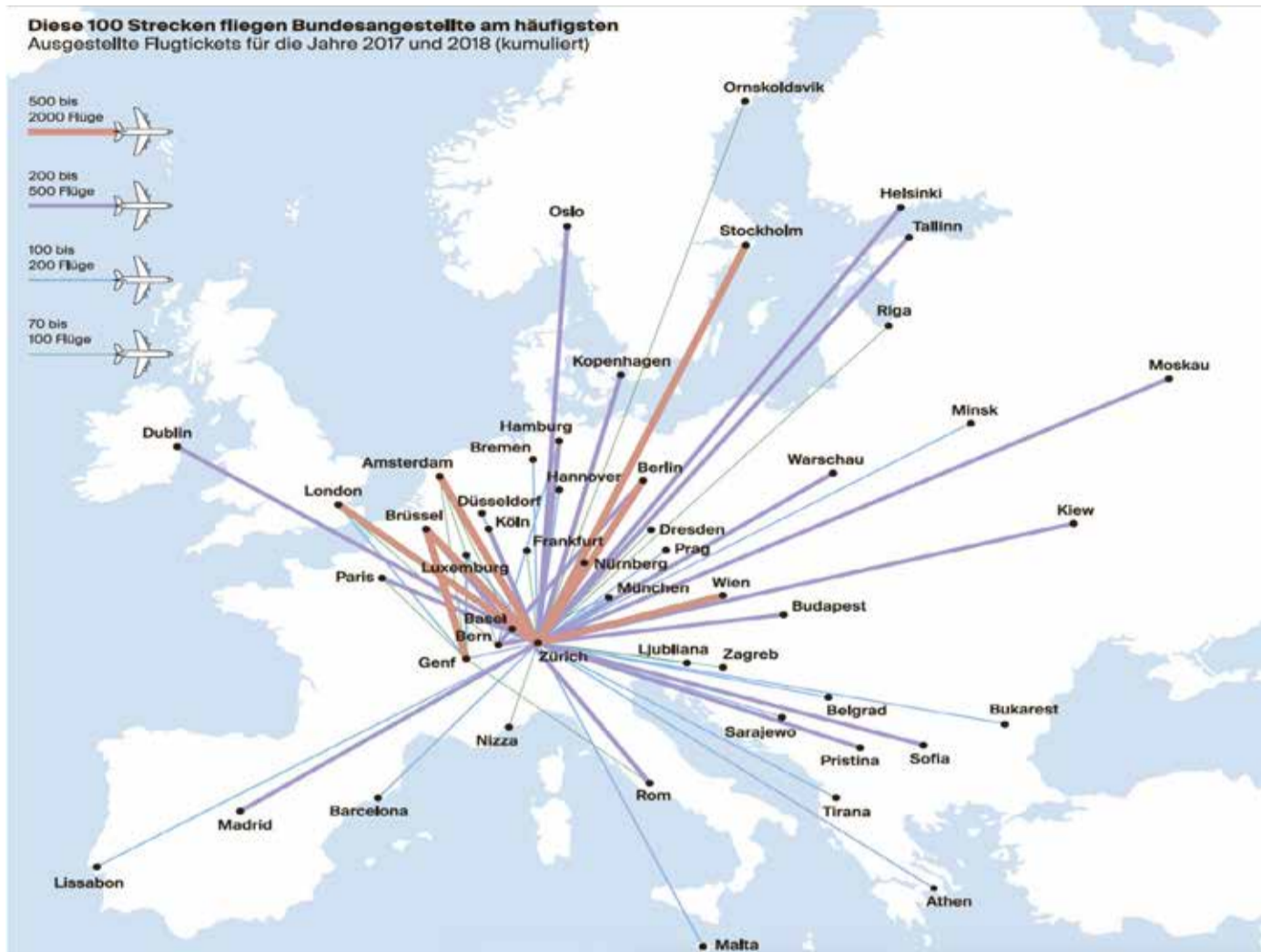
■ **Beispiel Brüssel:** Nirgends fliegen so viele Bundesangestellte hin wie an den Sitz der EU. 2017 und 2018 sind es kumuliert knapp 2000 ausgestellte Tickets. Es gäbe Züge, doch die Bahnfahrt ab Bern in die belgische Hauptstadt dauert über sechs Stunden.

■ **Beispiel Wien:** Schweizer Bundesangestellte sind 2017 und 2018 total 1522 Mal in die österreichische Hauptstadt geflogen. Ab Zürich bieten die Österreichischen Bundesbahnen zwar eine direkte Verbindung an – doch nur schon diese dauert acht Stunden.

■ **Beispiel Berlin:** Die Flughäfen Tegel und Schönefeld haben 2017 und 2018 total 990 Ankünfte von Schweizer Bundesangestellten verzeichnet. Die Alternative ist eine gut achtstündige Bahnfahrt.

Zurzeit erarbeiten die Bundesreisezentrale und das Eidgenössische Personalamt eine Art schwarze Liste jener Destinationen, die unter das neue Flugverbot fallen. Aber schon jetzt ist klar: Selbst wenn der Bund die Sechs-Stunden-Regel grosszügig interpretiert und bei stark frequentierten Europa-Destinationen wie Brüssel trotz längerer Bahnreise ein Flugverbot ausspricht, wird die Massnahme wenig bringen.

Das zeigen Zahlen in der bisher unveröffentlichten Langfassung des Aktionsplans Flugreisen: Darin schätzen Sommarugas eigene Fachleute das Potenzial der Sechs-Stunden-Regel auf 750 Tonnen CO₂ pro Jahr, was etwas mehr als drei Prozent aller Flugbedingten Treibhausgas-Emissionen



QUELLE EDA/BUNDESREISEZENTRALE (AUSGESTELLTE TICKETS 2017/2018) - GRAFIK SGT

der Bundesverwaltung (total 20 000 Tonnen) entspricht.

Problemfall Business-Class

Was in Bern niemand laut sagt: Das echte CO₂-Problem beim Bund sind nicht Kurz- und Mittelstrecken-Flüge an sich, sondern Dienstreisen in der Business-Klasse. Indem sie auf vier- bis neunstündigen Flügen Business statt Economy fliegen, verursachen Bundesangestellte jährlich 4000 Tonnen an zusätzlichen CO₂-Emissionen. Das sind 19 Prozent aller CO₂-Emissionen im Zusammenhang mit Flugreisen (Basis 2018).

Business-Passagiere verursachen auf Langstrecken pro Kopf fast drei Mal so hohe Emissionen wie Passagiere in der Economy: Sie nehmen im Flugzeug mehr Raum ein und führen mehr Gepäck mit, ihre CO₂-Bilanz ist auch darum schlecht, weil die höhere Sitzklasse meist weniger gut ausgelastet ist als die Economy-Klasse. Immerhin: Der Bundesrat will Business-

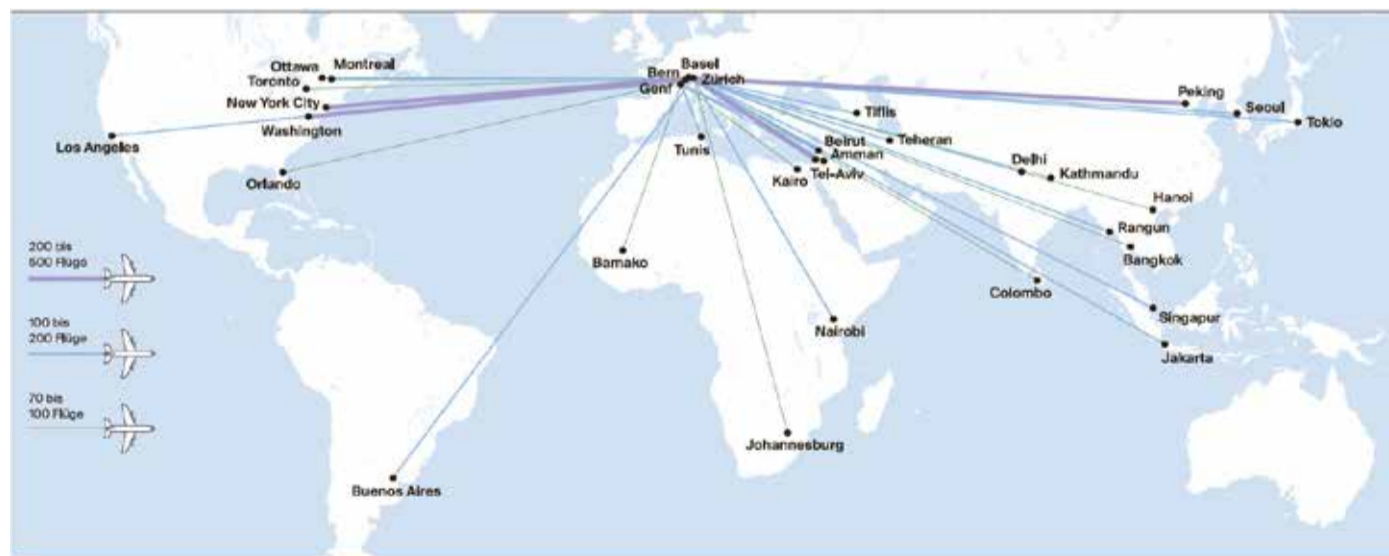
Flüge in Zukunft erst ab neun Stunden erlauben. Doch Ausnahmen sollen möglich bleiben. Selbst die als «grüne Bundesrätin» bekannte Umweltministerin Sommaruga hat diesen Juli betont, dass es auf Langstrecken weiterhin möglich sein müsse, Business zu fliegen. «Die Leute müssen verhandlungsfähig sein.» Überhaupt besteht der Aktionsplan Flugreisen des Bundesrates momentan vor allem aus Massnahmen, deren Potenzial «schwer abzuschätzen» ist.

So will der Bund zur Reduktion der Flugreisen kleinere Delegationen an Konferenzen und Meetings im Ausland schicken und seine Angestellten zu mehr Videokonferenzen animieren – kann aber nicht sagen, wie viele Flugreisen sich damit vermeiden lassen. «Die Quantifizierung ist aufgrund der nicht vorhandenen Daten schwierig», heisst es bei den Delegationen.

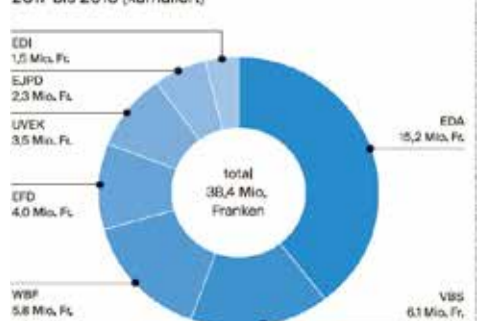
Nicht ausgeschlossen ist, dass die Bundesverwaltung vom Parlament schärfere Ein-

schränkungen aufgebrummt bekommt als im Aktionsplan vorgesehen. Der Luzerner Grünen-Nationalrat Michael Töngi hat eine parlamentarische Initiative eingereicht, die Flugreisen für Bundesangestellte erst ab einer Distanz von acht Bahnstunden erlauben will. Damit würden auch stark angelegene Destinationen wie Brüssel oder Rom im Radius liegen. Das würde den Arbeitsalltag der Bundesangestellten erschweren, doch Töngi findet: Auch die Verwaltung soll ihren Anteil im Kampf gegen den Klimawandel leisten. Demnächst muss sich die staatspolitische Kommission des Nationalrates mit der Frage auseinandersetzen.

Bei sich selbst ist das Parlament bereit, Abstriche zu machen. Vor wenigen Wochen hat das Büro des Nationalrates einen fast identischen Vorstoss von Nationalrat Töngi zur Annahme empfohlen: Er verlangt, dass auch Parlamentarier erst ab acht Stunden Bahndistanz auf Kosten der Steuerzahler fliegen dürfen.



Flugkosten pro Departement 2017 bis 2018 (kumuliert)



Top 15 der Behördenstellen Ausgestellte Flugtickets 2017 bis 2018 (kumuliert)

Behördenstelle	Ausgestellte Flugtickets
1. VBS Gruppe Verteidigung	5079
2. EDA Ausland	3244
3. DEZA Humanitäre Hilfe	1761
4. EJPD Staatssekretariat für Migration	1394
5. EDA Abteilung Menschliche Sicherheit	1388
6. VBS Armatulie	1252
7. EJPD Bundesamt für Präzision	1232
8. UVEK Bundesamt für Zivilluftfahrt	1170
9. WBF Staatssekretariat für Bildung, Forschung und Innovation	1150
10. EZV Eidgenössische Zollverwaltung	924
11. WBF Forschungszentrum Agroscope	805
12. UVEK Bundesamt für Umwelt	715
13. UVEK Bundesamt für Kommunikation	631
14. EDA Expansionspool für zivile Friedensförderung	626
15. EFD Eidgenössische Finanzmarktaufsicht	627

Ausgestellte Flugtickets beim Bundesamt für Umwelt 2017 und 2018 (kumuliert), nach Strecken

Strecke	Ausgestellte Flugtickets
Zürich – Berlin	43
Zürich – Helsinki	34
Zürich – Kopenhagen	29
Zürich – Brüssel	24
Zürich – Wien	23
Genève – Brüssel	19
Zürich – Amsterdam	18
Zürich – Bangkok	15
Zürich – Warschau	13
Zürich – Tallinn	12

QUELLE EDA/BUNDESREISEZENTRALE (AUSGESTELLTE TICKETS 2017/2018) - GRAFIKEN SGT

Fakten zu den Flugdaten

Die «Schweiz am Wochenende» erhielt gestützt auf das Öffentlichkeitsgesetz Zugang zu den Buchungslisten der Bundesreisezentrale 2017 und 2018. Das verantwortliche Aussendepartement betont, der Datensatz lasse keine präzisen Rückschlüsse auf effektive Ausgaben und Dienstreisen zu, weil Rückerstattungen für ungenutzte Flugtickets und annullierte Dienstreisen nicht zwingend vermerkt seien. Vergleiche zwischen dem Flugverhalten der Departemente und Verwaltungseinheiten seien problematisch, weil sie auf unterschiedlicher Datenbasis beruhen. Interpretationen seien nur bedingt zulässig. Die «Schweiz am Wochenende» ist trotz dieser Einschränkungen der Meinung, der Datensatz stelle eine wertvolle Möglichkeit dar, das Flugverhalten der Bundesverwaltung aus umweltpolitischer Perspektive zu analysieren.

Das echte CO₂-Problem beim Bund sind nicht Kurz- und Mittelstreckenflüge, sondern Dienstreisen in der Business-Klasse.