



Climate
services

CO₂-Bilanz 2025

bluefactory



Allgemeine Interpretation

Die CO₂-Bilanz 2025 von bluefactory beläuft sich auf 896 tCO₂. Geprägt ist dieses Ergebnis von einem starken Anstieg der mobilitätsbedingten Emissionen (+301 %). Diese machen allein 83 % der Betriebsemissionen des Standorts aus (inklusive der Unternehmensaktivitäten, jedoch ohne Bauarbeiten).

Gesamtemissionen steigen im Vergleich zu 2023 um +223 %. Dieser deutliche Zuwachs lässt sich nicht nur mit dem Personalwachstum (+53 %) erklären. Auch die CO₂-Intensität pro Vollzeitäquivalent (VZÄ) hat sich verdoppelt (+100 %). Die Hauptgründe für diese Entwicklung sind:

- Veränderung im Pendler- und Geschäftsreiseverkehr:

Bei den Arbeitswegen und Dienstreisen fand eine Verlagerung hin zu emissionsintensiveren Verkehrsmitteln statt.

- Massiver Anstieg von Flugreisen:

Die Flugdistanzen bei Geschäftsreisen sind um +287 % in die Höhe **geschneilt**. Damit machte das Flugzeug im Jahr 2025 fast die Hälfte (49 %) der gesamten geschäftlichen Reisedistanz aus – verglichen mit 32 % im Jahr 2023.

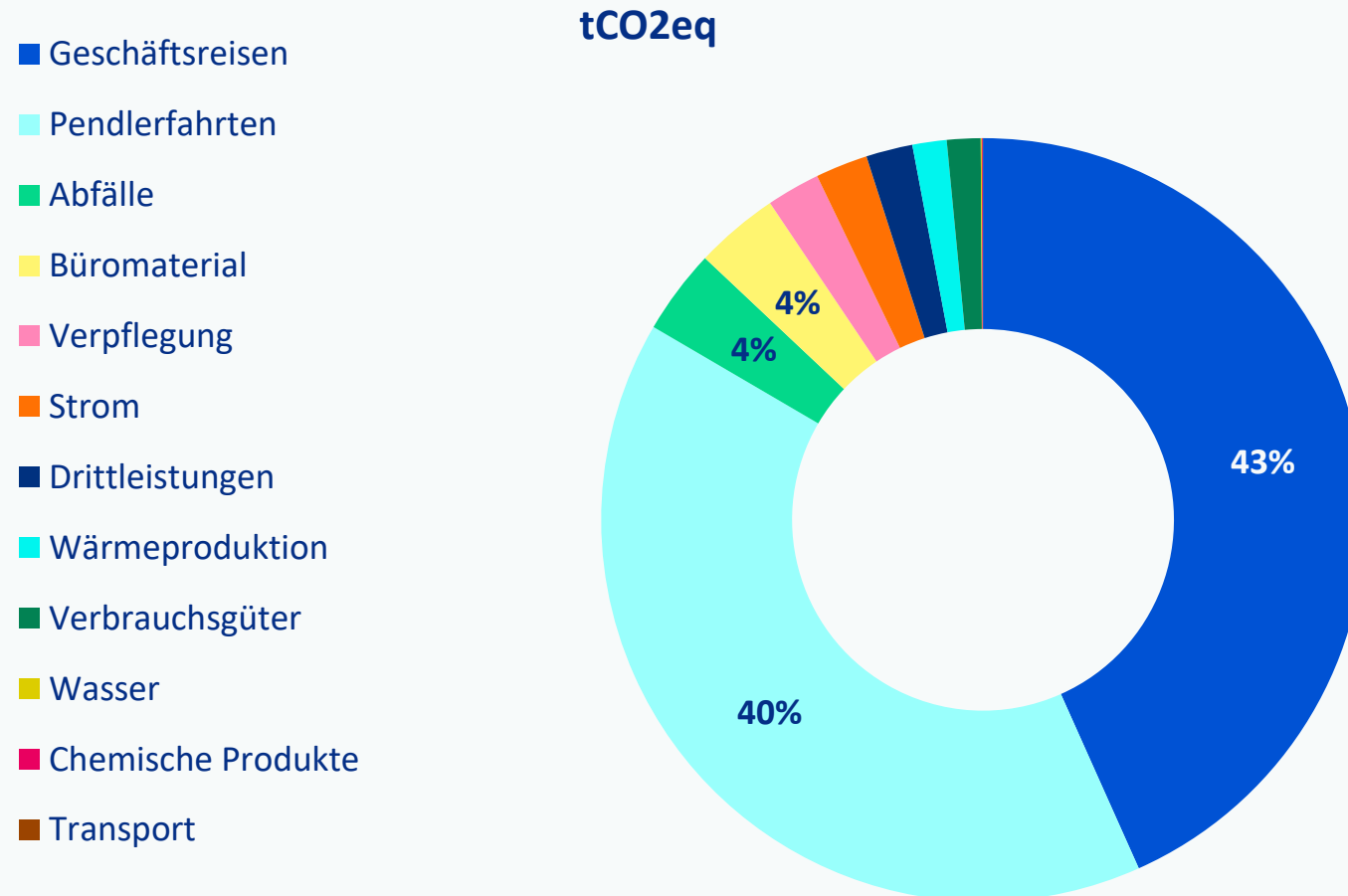
- Wandel des Fahrzeugmixes:

Die Nutzung von Hybridfahrzeugen nahm drastisch zu (+3'194 %), während die Nutzung von Elektro-Zweirädern (-100 %) und die sanfte Mobilität (-88 %) stark zurückgingen.

Zudem wurde der Fokus der Bilanzierung erweitert: Erstmals sind auch die Auswirkungen der beiden Restaurants berücksichtigt, was zu zusätzlichen +20 tCO₂ führt.



Aufteilung nach Kategorie



Ergebnisse nach Kategorie



Kategorien		Daten	Einheit	tCO2eq
Geschäftsreisen	43%	3'273'079	km	388
Pendlerfahrten	40%	5'410'236	km	359
Abfälle	4%	65'020	kg	32
Büromaterial	4%		Diverse	32
Verpflegung	2%		Diverse	20
Strom	2%	1'183'691	kWh	20
Drittleistungen	2%	5	ETP	18
Wärmeproduktion	1%	196'869	kWh	13
Verbrauchsgüter	1%		Diverse	13
Wasser	0%	5'049'000	l	0
Chemische Produkte	0%	777	kg	0
Total (Betrieb)	100%			896
Graue Energie – PV-Anlage				20
Graue Energie – Halle bleue				45
Graue Energie – wood-iD				5
Graue Energie – Bâtiment B				88
Graue Energie – Outdoor-Landschaftsgestaltung				4
Total Graue Energie				162

Einheit: Diverse bedeutet, dass mehrere nicht umrechenbare Einheiten in dieser Kategorie enthalten sind.
Beispiel: Büromaterial enthält Computer (Anzahl) und kg Papier (Gewicht).



Hauptauswirkungen nach Kategorie

Kategorien	Hauptindikator	Daten	Einheit	tCO2eq	% tCO2eq	% Kategorie
Geschäftsreisen	BF - Flug Economy >4000km	998'090	km	117.9	13%	30%
Pendlerfahrten	PE - Privatfahrzeug, Benzin, 5-8l	432'809	km	110.0	12%	31%
Abfälle	AB - Städtisch verbrannter Abfall	45'252	kg	30.3	3%	94%
Strom	ST - Strom erneuerbar Scope 3.03	19	tCO2	19.0	2%	96%
Drittleistungen	DL - Reinigungsservice	4	VZÄ	14.0	2%	79%
Wärmeproduktion	HZ - Heizöl	25'000	kWh	6.6	1%	51%
Wasser	WA - Leitungswasser	5'049'000	l	0.4	0%	100%
Chemische Produkte	CP - Reinigungsmittel	777	kg	0.4	0%	100%

Diese Tabelle zeigt für jede Kategorie, für die physikalische Werte quantifiziert wurden (Gewicht, Entfernungen usw.), den Hauptindikator (der am stärksten zu den Emissionen der Kategorie beiträgt). Es handelt sich also um die Hebel, die vorrangig betätigt werden müssen, um die Emissionen wirksam zu senken. Kategorien, für die Werte extrapoliert oder direkt in tCO₂eq ermittelt wurden, sind daher nicht in dieser Liste aufgeführt. % tCO₂eq steht für den Anteil des Indikators an der Gesamtbilanz, %Kategorie steht für den Anteil des Indikators innerhalb seiner Kategorie.



Aufteilung nach Scope

Für den Standort bluefactory fallen 6,9 % der Emissionen direkt unter Scope 1.

Ausserdem sind 93,1 % der Emissionen indirekt, davon stammen 0,1 % aus Scope 2 und 93% aus Scope 3 für die Betriebsbilanz 2025.

Bitte notieren : Unternehmensfahrzeuge werden dem Scope 1 zugeordnet, auch wenn sie nicht BFF SA gehören.

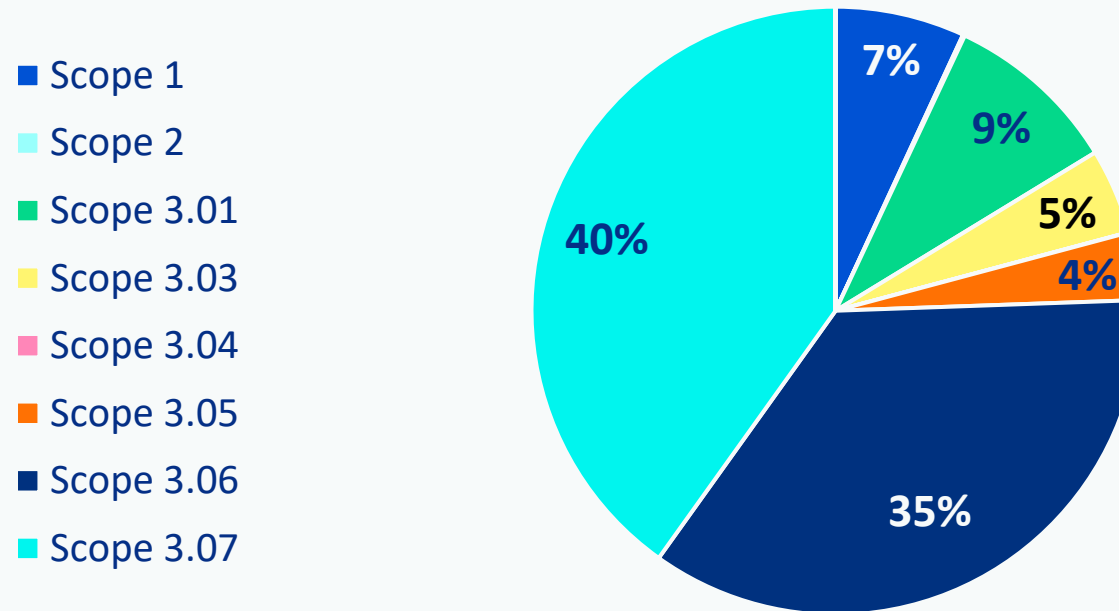
Die Kohlenstoffbilanz des Standorts bluefactory stellt die Summe der Bilanzen der einzelnen Unternehmen dar (von denen einige tatsächlich Fahrzeuge besitzen, im Scope 1).

Emissionen nach Scope	tCO2eq	%
Scope 1		
Fossile Brennstoffe & Unternehmensfahrzeuge	62	6.9%
Scope 2		
Energieeinkauf / Standortbasiert	3	
Energieeinkauf / Marktbasiert	1	0.1%
Scope 1+2		
Standortbasiert	64	
Marktbasiert	63	
Scope 3	833	93%
1. Herstellung der gekauften Waren und Dienstleistungen	83	9.3%
2. Capitalanlagen		
3. Aktivitäten im Zusammenhang mit Öl und Energie	41	4.5%
4. Transport und Versorgung	0	0.0%
5. Entstandene Abfälle	32	3.6%
6. Geschäftsreisen	318	35.4%
7. Fahrten der Mitarbeiter zwischen Wohnort und Arbeitsplatz	359	40.1%
8. Gemietete Gegenstände		
Total	896	100%



Aufteilung nach Scope

Die emissionsintensivsten Bereiche der Bilanz sind der Scope 3.07 Pendlerverkehr (40 % der Bilanz) und 3.06 Geschäftsreisen* (35 % der Bilanz). Die Mobilität macht somit allein drei Viertel der Emissionen des bluefactory-Standorts aus, was die Notwendigkeit eines Mobilitätsplans unterstreicht.



*Einschränkungen: Einige Unternehmen haben Daten zu ihren Geschäftsreisen in tCO_{2eq} auf der Grundlage ihrer Ausgaben bereitgestellt. Die Aufteilung dieser Reisen auf Scope 1 und Scope 3.06 konnte daher nicht ermittelt werden, und diese Auswirkungen wurden unter 3.06 verbucht. Dies entspricht $118.5 tCO_{2eq}$, was den Auswirkungen von Langstreckenflügen entspricht (13 % der Bilanz, 30 % der Emissionen der Kategorie «Geschäftsreisen»).

Greenhouse Gas Protocol

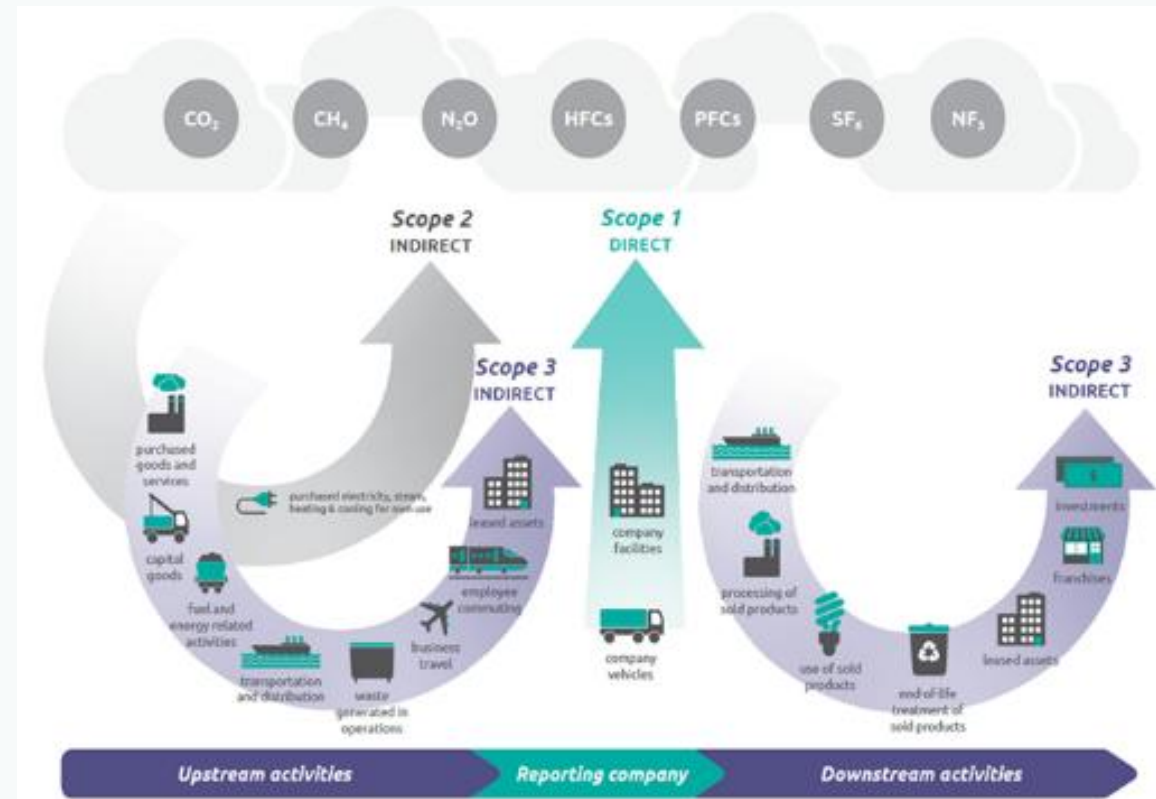
Das Greenhouse Gas Protocol ist die internationale Referenz für die Erstellung der CO₂-Bilanz einer Organisation. Das Konzept wird von der ISO 14064-Norm übernommen. In diesem Modell wird die Verteilung der Emissionen in drei Kategorien unterteilt, die "Scope" genannt werden.

Scope 1 umfasst direkte Emissionen im Zusammenhang mit der Verbrennung fossiler Brennstoffe, wie etwa bei der Raumheizung mit Öl oder Erdgas oder dem Kraftstoffverbrauch durch Firmenfahrzeuge.

Scope 2 repräsentiert Emissionen, die durch gekaufte Energie verursacht werden, wie etwa den Stromverbrauch oder Wärme aus der Fernwärme.

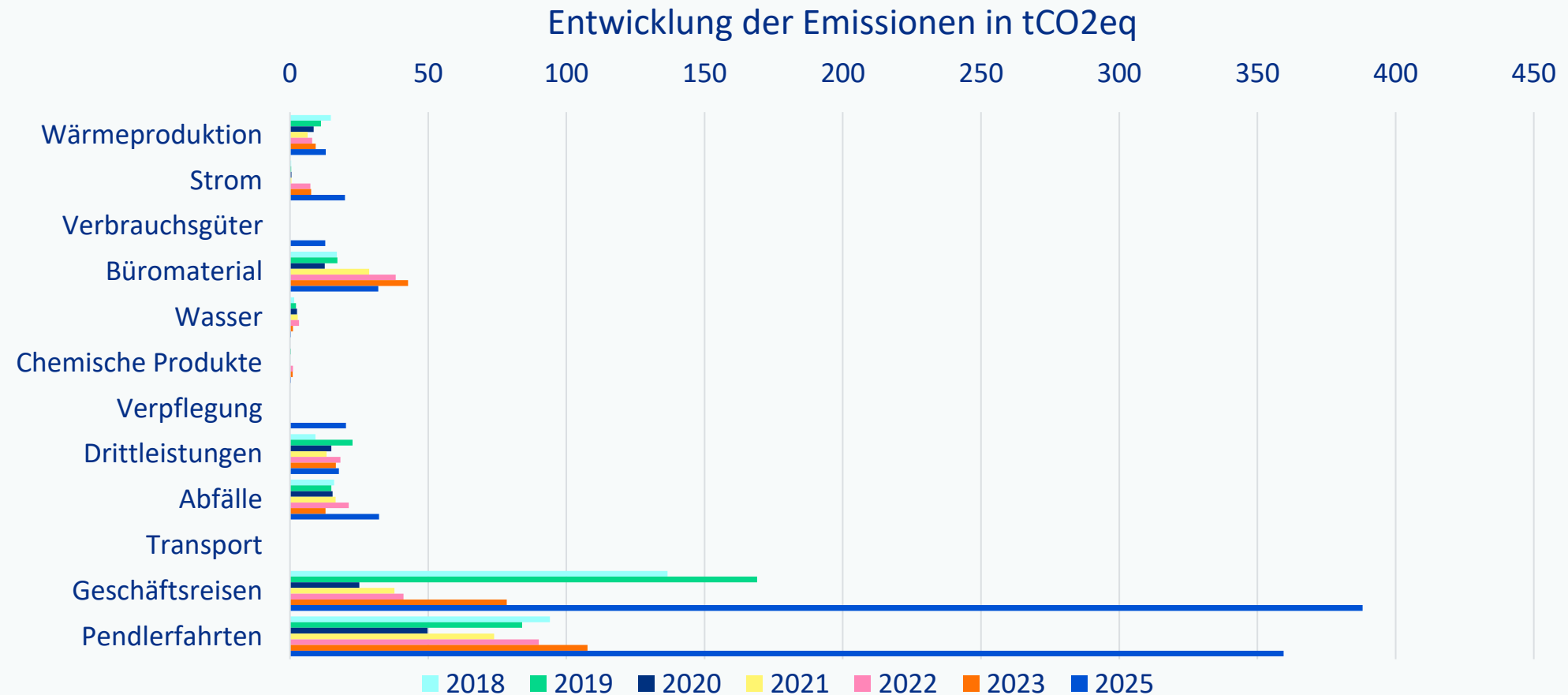
Scope 3 umfasst indirekte Emissionen, die durch gekaufte Dienstleistungen oder Güter entstehen, wie Mobilität, Transport, Abfall oder Büromaterial.

Scope 3 ist in 15 Unterkategorien unterteilt, die basierend auf den Aktivitäten des Unternehmens ausgewählt werden können. Die Auswahlkriterien umfassen Relevanz-, Verantwortungs- und Wichtigkeitskriterien. Die für das vorliegende Projekt relevanten Emissionen sowie die Ergebnisse nach Umfang sind in der nächsten Folie angegeben.





Entwicklung nach Kategorie



Die Emissionen aus dem Pendlerverkehr (Wohnort–Arbeitsplatz) und aus Dienstreisen (Geschäftsreisen, Kundenbesuche) sind zwischen 2023 und 2025 stark angestiegen. Bereits ab 2021 war ein deutlicher Anstieg nach der COVID-Pandemie zu beobachten, der seitdem stetig zunimmt.



Entwicklung 2018-2025

Kategorien	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2025	2023-2025
Heizung (fossil - Heizöl)	15	11	9	6	8	9	8.1	-10%
Heizung Bât B (erneuerbar - WP/Fernwärme)							4.9	N/A
Strom	0	0	1	1	7	8	20	158%
Verbrauchsmaterial							13	
Büromaterial	17	17	13	29	38	43	32	-25%
Wasser	2	2	3	3	3	1	0	-66%
Chemische Produkte	0	0	0	0	1	1	0	-63%
Verpflegung							20	
Drittleistungen	9	23	15	13	18	17	18	6%
Abfälle	16	15	15	17	21	13	32	150%
Geschäftsreisen	137	169	25	38	41	78	388	395%
Pendlerfahrten	94	84	50	74	90	108	359	234%
Total	290	322	129	180	228	277	896	223%

Im Jahr 2023 stammten 72 % des Stromverbrauchs aus Wasserkraft, 38 % wurden dank der vor Ort installierten Photovoltaikmodule selbst erzeugt. Im Jahr 2025 wurden 80 % des Stromverbrauchs eingekauft, gegenüber 20 % aus eigener Erzeugung (mit 0 verbucht, da die Solarmodule in den grauen Energieanteilen enthalten sind). Die Auswirkungen von Büromaterial (insbesondere von IT-Hardware) werden aufgrund der geringen Rücklaufquote der Unternehmen bei der Umfrage wahrscheinlich unterschätzt. Die Auswirkungen der vor Ort servierten Mahlzeiten (Verpflegung) wurden 2025 erstmals erfasst. Eine Unterscheidung zwischen Verbrauchsmaterialien (Toilettenpapier usw.) und Büromaterial (Druckpapier, IT-Ausstattung usw.) wurde 2025 eingeführt.



Schlüsselindikatoren

Ein Anstieg der Geschäftstätigkeit führt in der Regel zu einem Anstieg der Emissionen. Der Begriff der CO₂-Leistung sieht vor, diese Emissionen anhand einer Referenzgrösse zu normieren, sodass die Entwicklung dieser Kennzahlen über die Jahre hinweg verglichen werden kann.

Es ist zu beachten, dass es nicht empfehlenswert ist, die Indikatoren oder Emissionen mit anderen Unternehmen zu vergleichen, ohne den genauen Umfang ihrer Bilanz und die Methoden zur Erfassung der Emissionen zu kennen.

Gemäss den Statistiken des Bundes beträgt die durchschnittliche Pendlerdistanz 13.7 km, was 6'028 km pro Jahr entspricht.

Die bei bluefactory Beschäftigten legten Strecken zurück, die 64 % über dem nationalen Durchschnitt lagen. Dies entspricht 37 km pro Person und Tag, alle Verkehrsmittel zusammengekommen.

Schlüsselindikatoren	Bluefactory - 2025
Gesamtemissionen (tCO ₂ eq)	896
Mitarbeitende (Anzahl)	658
Vollzeitäquivalent (VZÄ)	546
Energiebezugsfläche (m ²)	27'969
km/VZÄ Pendelmobilität	9'904
km/VZÄ Geschäftsmobilität	5'995
Emissionen pro Mitarbeitende (tCO ₂ eq/Mitarbeitende)	1.4
Emissionen pro VZÄ (tCO ₂ eq/VZÄ)	1.6



Entwicklung der Schlüsselindikatoren

Schlüsselindikatoren	2022	2023	2025	Entwicklung 2023-2025
Gesamtemissionen (tCO ₂ eq)	228	277	896	223%
Mitarbeitende (Anzahl)	403	430	658	53%
Vollzeitäquivalent (VZÄ)	281	334	546	63%
Energiebezugsfläche (m ²)	9'071	20'554	27'969	36%
km/VZÄ Pendelmobilität	5'103	9'836	9'904	1%
tCO ₂ /VZÄ Pendelmobilität	0.32	0.32	0.66	106%
km/VZÄ Geschäftsmobilität	2'224	3'748	5'992	60%
tCO ₂ /VZÄ Geschäftsmobilität	0.15	0.24	0.71	196%
Emissionen pro Mitarbeitende (tCO ₂ eq/Mitarbeitende)	0.6	0.6	1.4	133%
Emissionen pro VZÄ (tCO ₂ eq/VZÄ)	0.8	0.8	1.6	100%

Es ist ein Anstieg der Emissionen (+223% tCO₂) festzustellen, der die Zunahme der Mitarbeiterzahl am Standort (+63% VZÄ) übersteigt. Diese Entwicklung ist hauptsächlich auf die Zunahme der Auswirkungen der Geschäftsreisen pro VZÄ (+196%) zurückzuführen, verbunden mit einem deutlichen Anstieg der pro VZÄ zurückgelegten Distanzen (+60%). Der Einfluss der Pendelmobilität in tCO₂/VZÄ hat ebenfalls zugenommen (+106%), hauptsächlich aufgrund eines Anstiegs der Auswirkung in kgCO₂/km (im Durchschnitt bewegen sich die Menschen gleich viel, jedoch mit emissionsintensiveren Verkehrsmitteln). Es ist auch möglich, dass sich die Verhaltensweisen weniger verändert haben als es scheint, und dass dieser Anstieg auf die Verbesserung der Datenqualität zurückzuführen ist. Die Ergebnisse wären daher nun repräsentativer für die Realität und in den vergangenen Jahren möglicherweise unterschätzt worden.



Schlussfolgerung





Empfohlene nächste Schritte

Mobilitätsplan

Die grösste Umweltbelastung geht auf die Mobilität zurück.

Die Erstellung eines [Mobilitätsplans](#) würde es ermöglichen, die Verkehrsgewohnheiten und die Einschränkungen der Mitarbeitenden zu verstehen und so Lösungen anzubieten, die auf die Bedürfnisse Ihrer Mitarbeitenden zugeschnitten sind.

Parallel dazu können verschiedene Anreize für den Langsamverkehr und den öffentlichen Verkehr geschaffen werden.

2-Tonnen Workshop

Die Durchführung von [2-Tonnen Workshops](#) mit den Mitarbeitenden – sowohl der Geschäftsleitung als auch den Angestellten – würde dazu beitragen, das Bewusstsein für Umweltfragen zu schärfen, ein Gespür für Grössenordnungen zu vermitteln und bewährte Praktiken zu vermitteln, mit denen sich die Emissionen auf individueller, kollektiver und unternehmensweiter Ebene reduzieren lassen.

Auf diese Weise würden diese Workshops dazu beitragen, die Einzelnen für die Dekarbonisierung zu gewinnen.

Massnahmenplan

Die Festlegung eines [Massnahmenplan](#) ermöglicht es, geplante und mögliche Massnahmen zu identifizieren und zu quantifizieren sowie eine Prognose der Emissionsentwicklung bis 2050 zu erstellen und festzustellen, ob die Ziele mit den geplanten Massnahmen erreicht werden können oder ob diese ergänzt werden müssen.

Sustainability is a chance.

Kontakt : adrian.douillet@climate-services.ch



Climate
services



Anhänge zum Bericht:

Detailanalyse der
emissionsrelevanten
Kategorien





Anhang 1 – Pendlerfahrten

Die Pendlerfahrten verursachten 359 tCO₂-Äquivalent bei 5'410'236 zurückgelegten Kilometern (40 % der Emissionen in der Bilanz).

- Davon wurden 1'375'415 km mit Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor (Treibstoff / Diesel) zurückgelegt, was 322 tCO₂-Äquivalent entspricht und 89,7 % der Auswirkungen dieser Kategorie ausmacht.
- Der Grossteil der Strecken wurde mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt, nämlich 59 % der Strecken bei 3'214'299 km, was 5 % der Emissionen dieser Kategorie ausmacht.

Bei 193 Antworten von 658 Mitarbeitenden wird die Wahrscheinlichkeit, dass die Stichprobe das Verhalten aller Mitarbeitenden getreu widerspiegelt (Konfidenzniveau), auf 90 % geschätzt, mit einer Fehlermarge von 5 % (mögliche Abweichung zwischen den Antworten der Stichprobe und der Realität aller Mitarbeitenden am Standort nach Hochrechnung). Dies stellt eine Verbesserung der Datenqualität gegenüber der Bilanz 2023 dar, die ein Konfidenzniveau von unter 80 % aufwies.

Pendlerfahrten			
Indikator	Daten	Einheit	tCO ₂ eq
PE - Privatfahrzeug, Benzin, 5-8l	432'809	km	110.0
PE - Privatfahrzeug, Benzin, >8l	266'527	km	84.6
PE - Privatfahrzeug, Benzin, 3-5l	270'252	km	42.9
PE - Privatfahrzeug, Diesel, 5-8l	119'364	km	32.1
PE - Motorrad	134'440	km	19.2
PE - Privatfahrzeug, Diesel, 3-5l	93'887	km	15.8
PE - Bus öffentlicher Verkehr Stadt	121'150	km	14.0
PE - Firmenfahrzeug, Ess, 5-8l	50'038	km	12.7
PE - Plug-in-Hybrid Benzin Privatfahrzeug	85'170	km	11.3
PE - Privates Fahrzeug, Elektrisch	260'539	km	5.5
PE - Plug-in-Hybrid Benzin Firmenfahrzeug	34'379	km	3.4
PE - Bus öffentlicher Regionalverkehr	67'184	km	2.5
PE - Firmenfahrzeug, Ess, >8l	7'393	km	2.3
PE - Fernzug	2'508'769	km	1.8
PE - Regionalzug	503'031	km	0.7
PE - Trolley / Strassenbahn	14'165	km	0.2
PE - Plug-in-Hybrid Diesel Privatfahrzeug	2'887	km	0.2
PE - Elektrofahrrad	88'656	km	0.1
PE - Firmenfahrzeug, Elektrisch	3'697	km	0.1
PE - Roller	569	km	0.1
PE - Taxi	49	km	0.0
PE - Elektrischer Roller	708	km	0.0
PE - Privatfahrzeug, Bioéthanol (E85), 5-8 l	87	km	0.0
PE - Zu Fuss	244'274	km	0.0
PE - Fahrrad	100'212	km	0.0

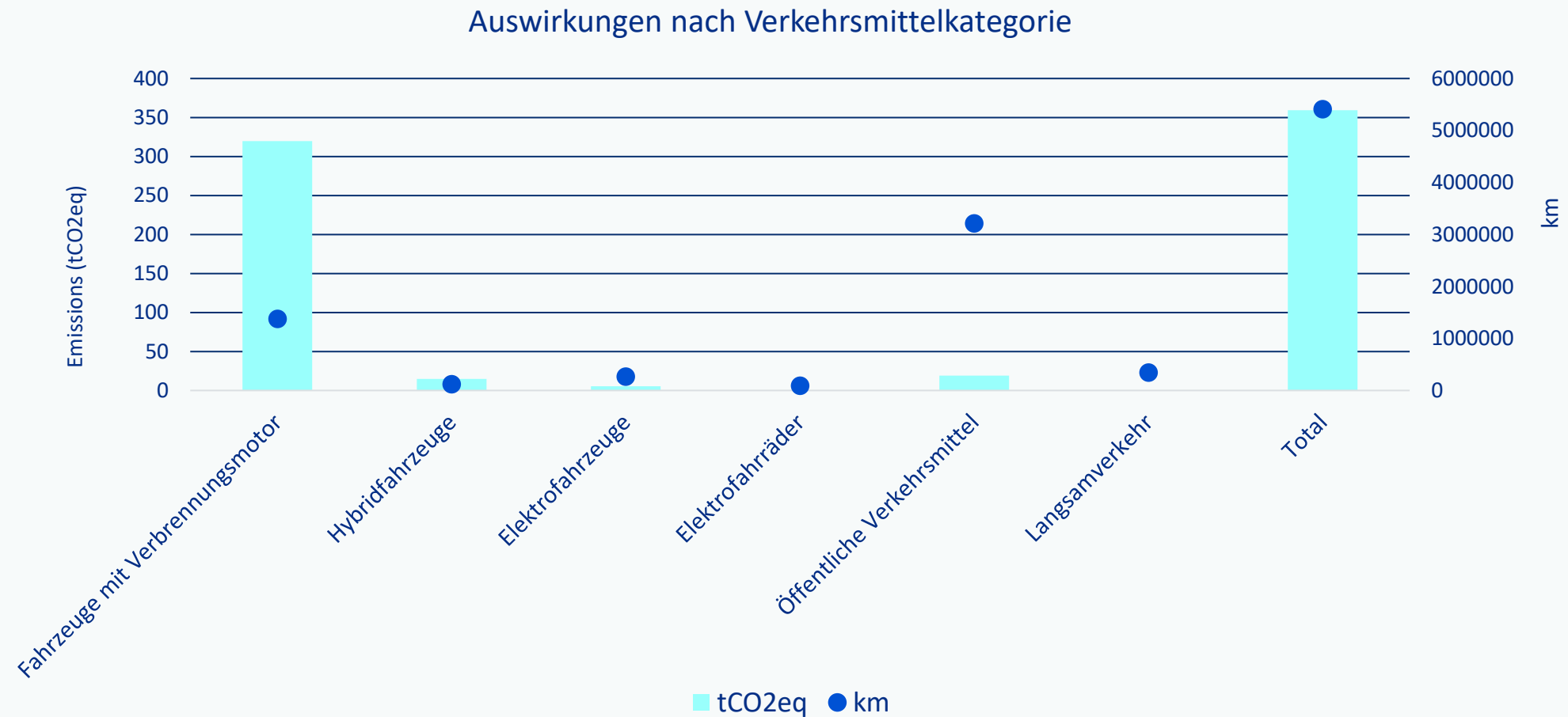


Analyse der Pendlerfahrten

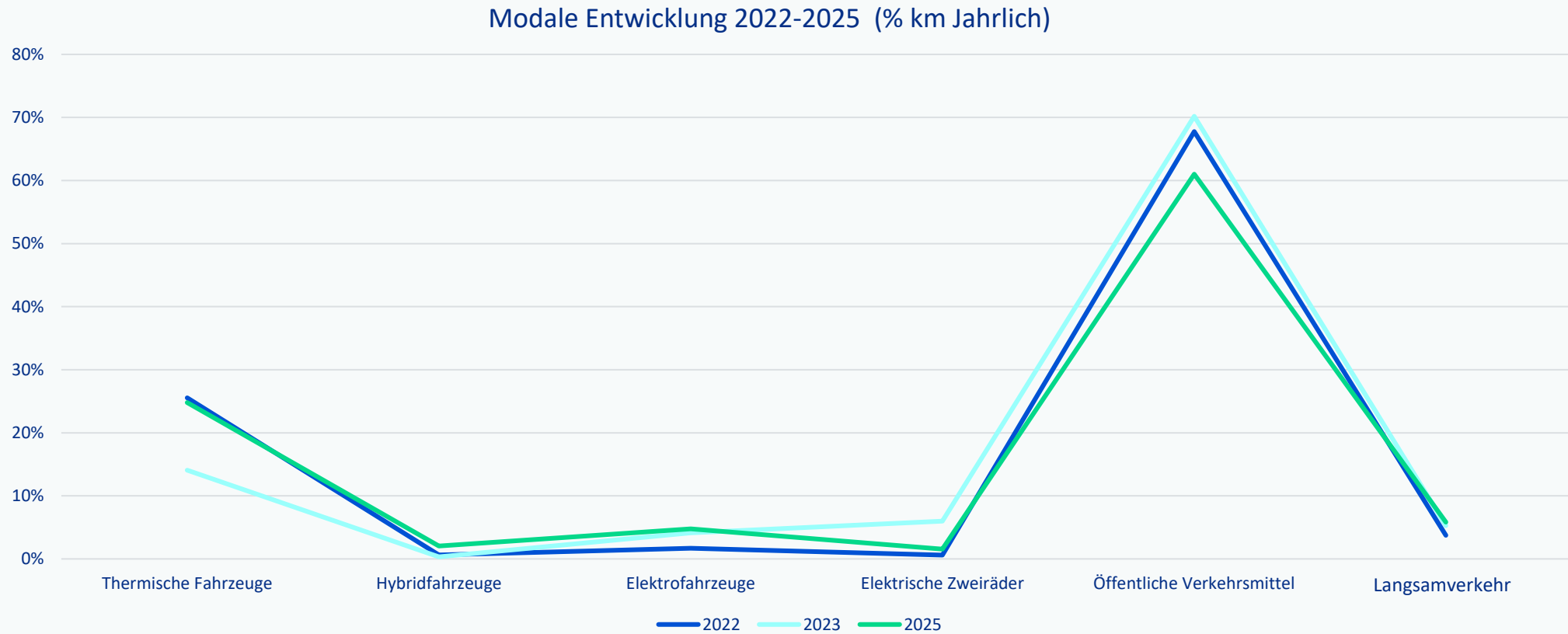
Emissionen & Distanzen nach Verkehrsmittelart – Pendlerfahrten					
Verkehrsmittel	Daten	Einheit	% km	tCO2eq	% tCO2eq
Thermische Fahrzeuge	1'375'415	km	26%	319.7	89%
Hybridfahrzeuge	122'436	km	2%	14.9	4%
Elektrofahrzeuge	264'236	km	5%	5.6	2%
Elektrische Zweiräder	89'364	km	2%	0.1	0%
Öffentliche Verkehrsmittel	3'214'299	km	60%	19.2	5%
Langsamverkehr (Velo / Fuss)	344'486	km	6%	0.0	0%
Total	5'410'236	km	100%	359	100%



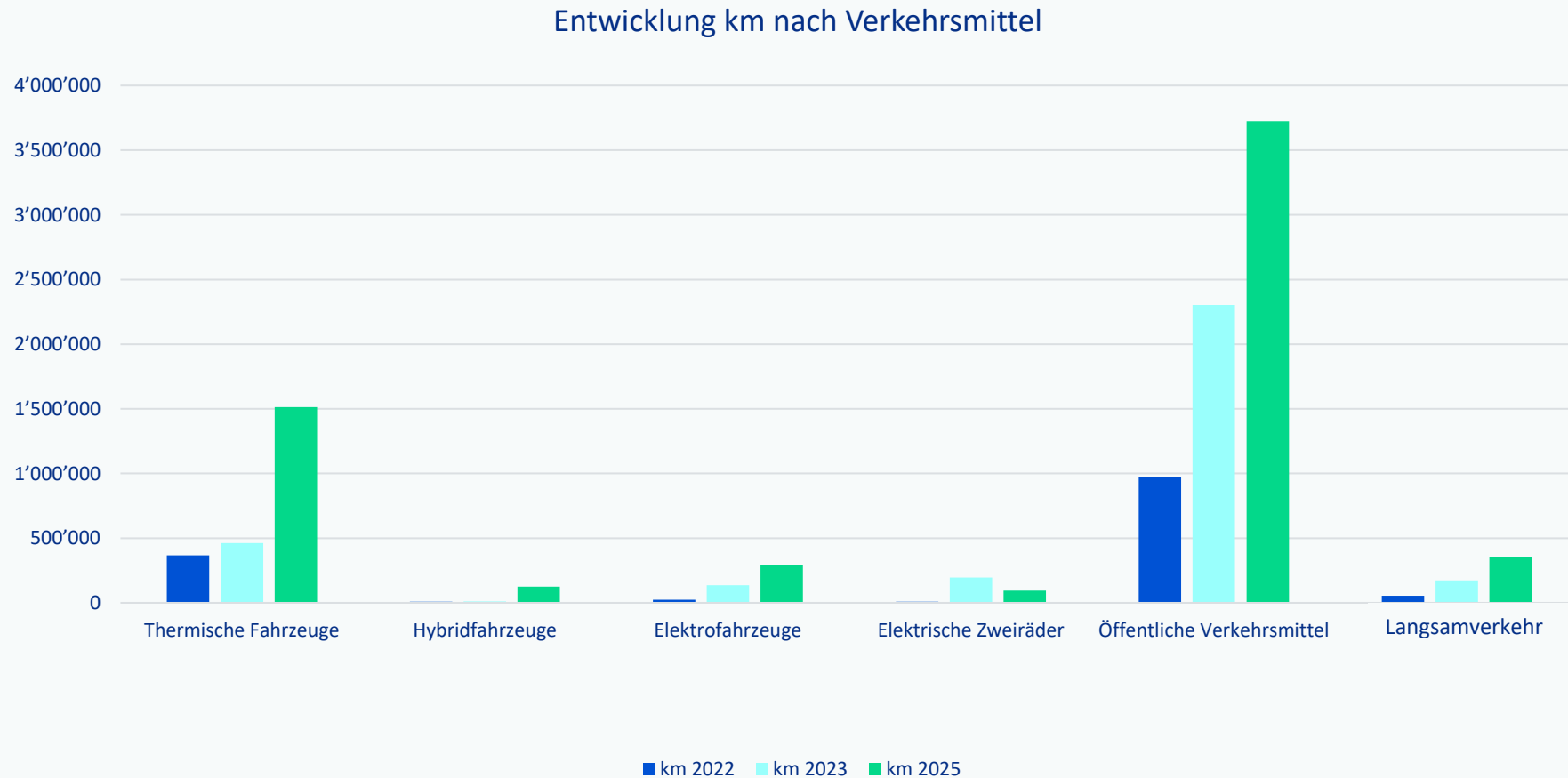
Pendler –Strecken und Auswirkungen nach Verkehrsmittel



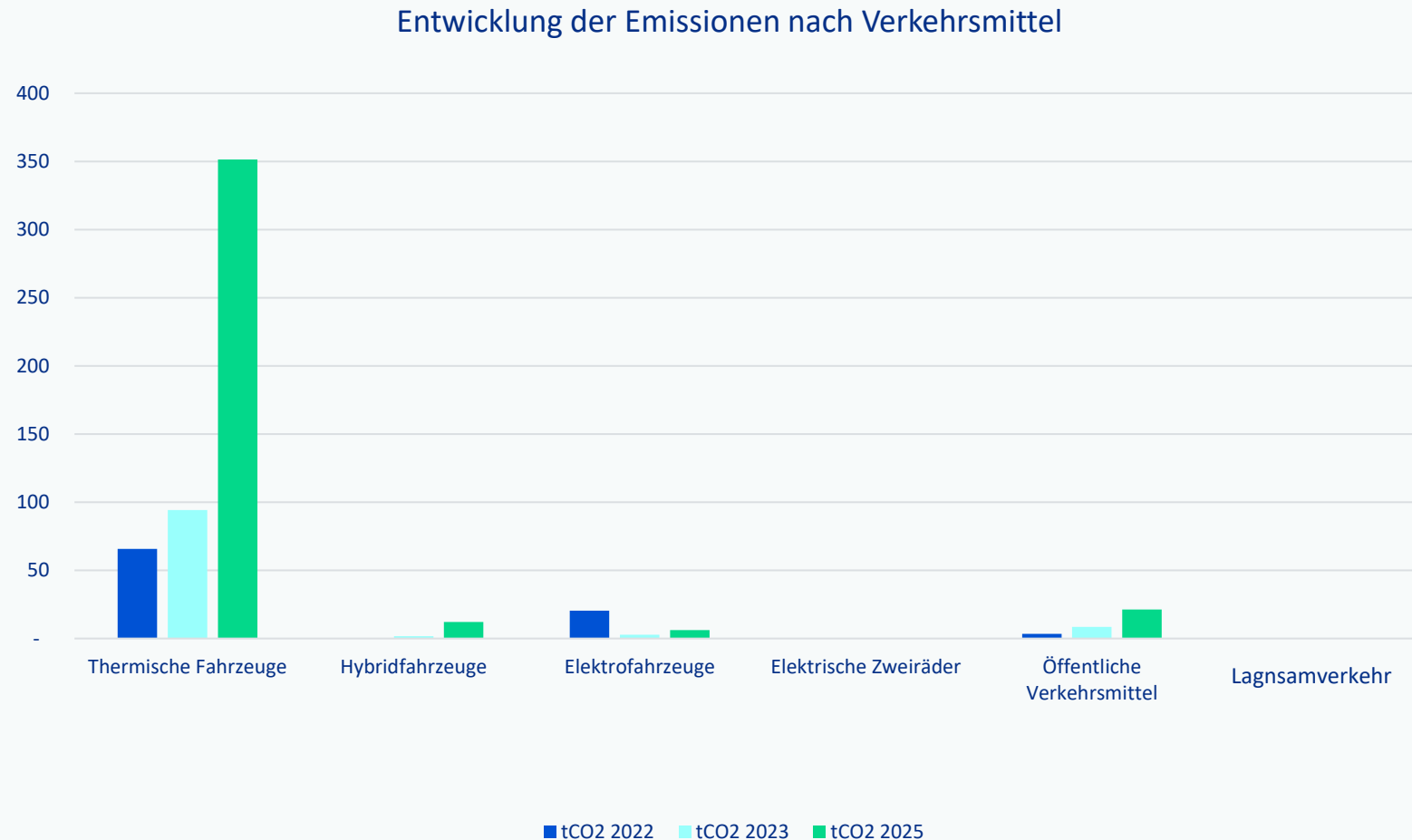
Relative modale Entwicklung der Pendlerfahrten



Modale Entwicklung der Distanzen - Pendlerfahrten



Modale Entwicklung der Emissionen der Pendlerfahrten





Anhang 2 – Geschäftsreisen

Geschäftsreisen verursachten im Jahr 2025 388 tCO₂eq, was 43 % der Betriebsbilanz des bluefactory-Standorts entspricht, einschliesslich der Aktivitäten der Mieterunternehmen.

Langstreckenflüge (>4'000 km) sind mit 118 tCO₂eq die grösste Emissionsquelle in dieser Kategorie. Dies entspricht 13 % der Gesamtbilanz und 30 % der durch Geschäftsreisen verursachten Emissionen bei 47 % der insgesamt zurückgelegten Kilometer.

Das zweitgrösste Transportmittel sind Benzinfahrzeuge mit einem Verbrauch von >8 l/100 km. Der zunehmende Anteil dieser Fahrzeugtypen unter den Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor hat erhebliche Auswirkungen auf die Emissionen pro zurückgelegtem Kilometer.

Umgekehrt ist das nach Flugreisen zweithäufigste Verkehrsmittel in Bezug auf die zurückgelegten Entfernungen der öffentliche Verkehr, der 33 % der zurückgelegten Kilometer ausmacht, jedoch nur 1 % der durch Geschäftsreisen verursachten Emissionen verursacht.

Anmerkung: Da einige Unternehmen die Emissionen ihrer Fahrten anhand monetärer Faktoren berechnet haben, wurden die Emissionen in tCO₂eq in die Bilanz aufgenommen, die von diesen Unternehmen zurückgelegten Kilometer konnten jedoch nicht auf die verschiedenen nebenstehend aufgeführten Verkehrsmittel aufgeschlüsselt werden, was die dargestellten Kennzahlen leicht verzerrt.

Geschäftsreisen			
Indikator	Daten	Einheit	tCO2eq
BF – Geschäftsreisen tCO2	119	tCO2	118.5
BF - Flug Economy >4000km	998'090	km	117.9
FF - Firmenfahrzeug, Ess, >8l	177'438	km	43.4
BF - Flug Economy 1000-4000km	337'133	km	36.4
BF - Flug Economy <1000km	201'097	km	21.7
FF - Produktion fossiler Treibstoffe - DP	15	tCO2	15.4
PF - Privatfahrzeug, Ess, 5-8l	42'030	km	10.7
PF - Privatfahrzeug, Ess, >8l	15'725	km	5.0
FF - Plug-in-Hybrid Benzin	73'933	km	4.4
FF - Plug-in-Hybrid Diesel	73'933	km	3.7
FF - Lieferwagen (< 3.5t) Verbrauch <10l	9'483	km	2.6
BF - Bus öffentlicher Regionalverkehr	53'448	km	2.0
PF - Privates Fahrzeug, Elektr.	73'993	km	1.6
PF - Privatfahrzeug, Ess, 3-5l	5'325	km	0.8
FF - Nicht aufladbarer Hybrid Benzin	10'321	km	0.8
PF - Privatfahrzeug, Diesel, 3-5l	5'027	km	0.7
BF - Fernverkehrszug	889'768	km	0.6
BF - Bus öffentlicher Verkehr Stadt	4'603	km	0.5
PF - Privatfahrzeug, Diesel, 5-8l	1'492	km	0.4
PF - Plug-in-Hybrid Benzin	3'697	km	0.4
PF - Motorrad	1'479	km	0.2
FF - Firmenfahrzeug, Ess, 3-5l	1'397	km	0.2
BF - Regionalzug	121'673	km	0.2
BF - Trolley / Strassenbahn	156	km	0.0
BF - Intercity express FR	150	km	0.0
PF - Elektrisches Fahrrad	5	km	0.0
FF - Firmenfahrzeug, Elektrisch	169'185	km	0.0
PF - Zu Fuss	2'321	km	0.0
PF - Fahrrad	177	km	0.0



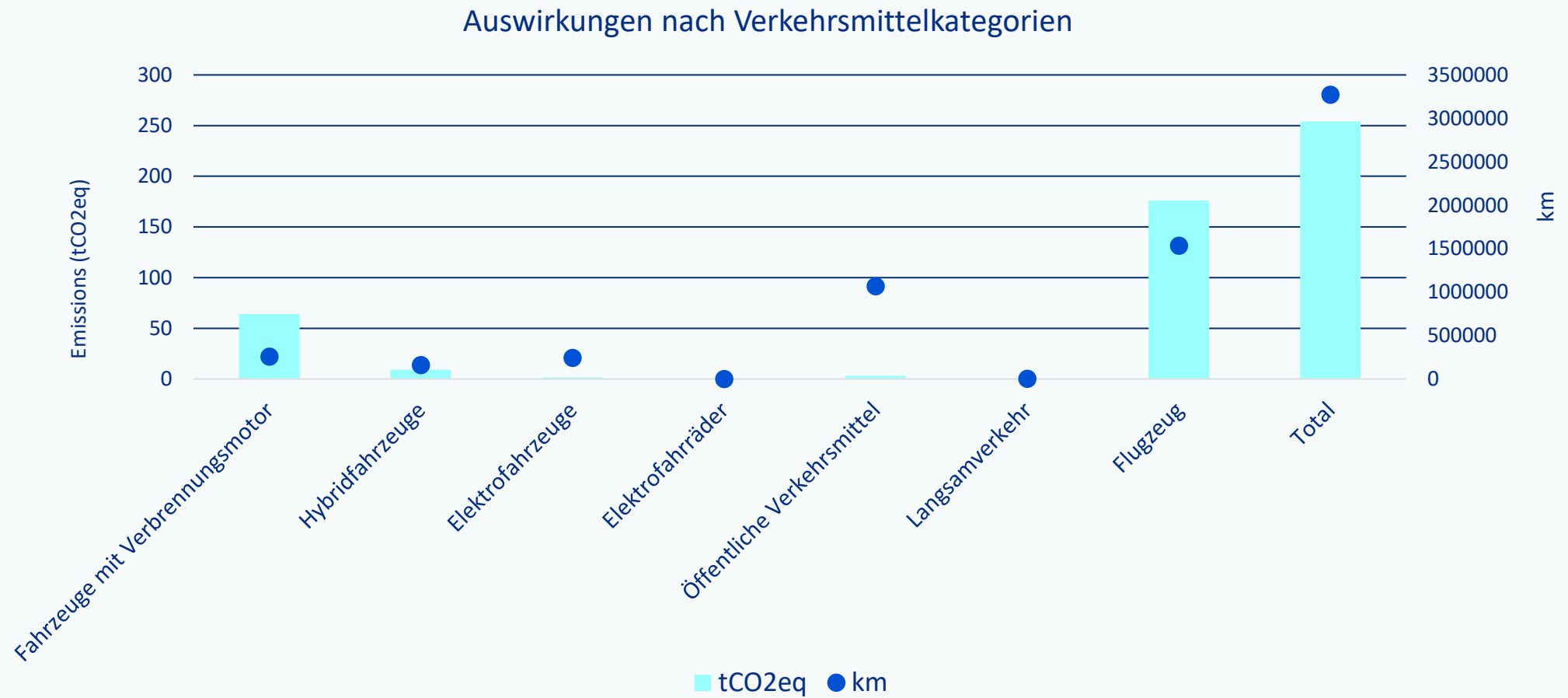
Analyse der Geschäftsreisen

Auswirkungen nach Verkehrsmittelkategorien - Geschäftsreisen					
Verkehrsmittel	Daten	Einheit	% km	tCO ₂ eq	% tCO ₂ eq
Thermische Fahrzeuge	259'396	km	8%	64.0	24%
Hybridfahrzeuge	161'884	km	5%	9.2	3%
Elektrofahrzeuge	243'178	km	7%	1.6	1%
Elektrische Zweiräder	5	km	0%	0.0	0%
Öffentliche Verkehrsmittel	1'069'798	km	33%	3.3	1%
Langsamverkehr	2'498	km	0%	0.0	0%
Diverse (tCO ₂)	15	tCO ₂	0%	15.4	6%
Flugzeug	1'536'320	km	47%	176.0	65%
Total*	3'273'079	km	100%	269.5	100%

** Aus den oben genannten Gründen sind in der Gesamtzahl hier die Daten in tCO₂eq nicht enthalten, die direkt von den Unternehmen übermittelt wurden, die ihre CO₂-Bilanz ermittelt haben; diese belaufen sich auf 119 tCO₂eq. Die Unterkategorie «Sonstiges» umfasst die indirekten Emissionen (Scope 3.3) im Zusammenhang mit der Produktion fossiler Treibstoffe für Firmenfahrzeuge (wobei die direkten Verbrennungsemissionen unter Scope 1 erfasst werden).*



Geschäftsreisen (Modalität)



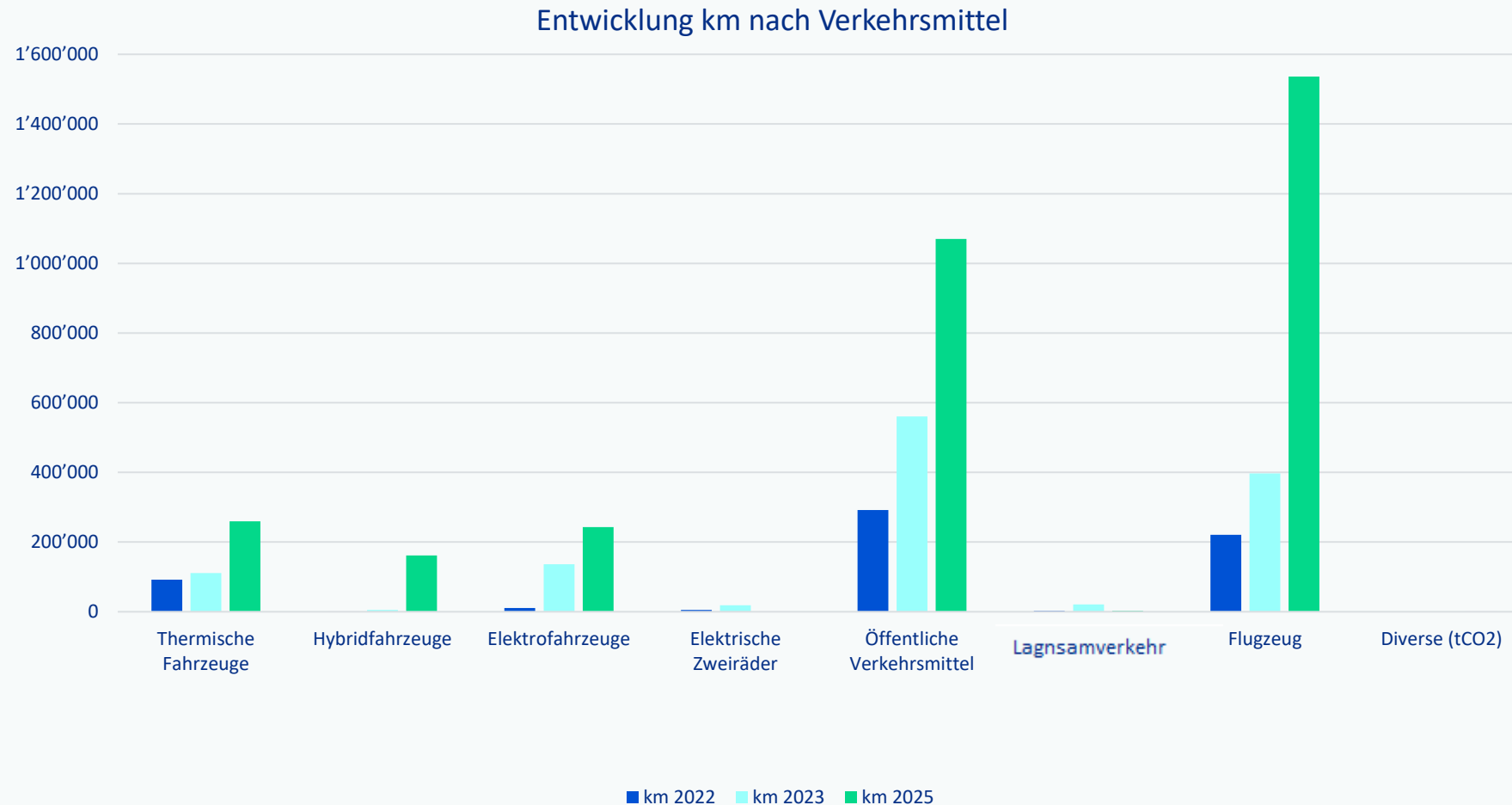


Entwicklung der Modalität der Geschäftsreisen

Verkehrsmittel	Km 2023	% km 2023	Km 2025	% km 2025	Entwicklung 2023-2025
Thermische Fahrzeuge	111'185	9%	259'396	8%	133%
Hybridfahrzeuge	4'914	0%	161'884	5%	3194%
Elektrofahrzeuge	136'523	11%	243'178	7%	78%
Elektrische Zweiräder	18'429	1%	5	0%	-100%
Öffentliche Verkehrsmittel	561'000	45%	1'069'798	33%	91%
Langsamverkehr	20'976	2%	2'498	0%	-88%
Flugzeug	396'829	32%	1'536'320	47%	287%
Total	1'249'794	100%	3'273'079	100%	162%



Entwicklung der Geschäftsreisen



Entwicklung der Geschäftsreisen

Entwicklung der Emissionen nach Verkehrsmittel

