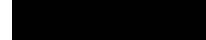




Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Verteidigung,  
Bevölkerungsschutz und Sport VBS  
**Interne Revision VBS**

10. September 2020



# **Prüfbericht «Spesen im VBS: Nutzung des Privatfahrzeugs sowie Flugreisen von Angestellten»**

## **Abklärung A 2020-04**

---



Mitglied des Institute of  
Internal Auditing Switzerland



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Verteidigung,  
Bevölkerungsschutz und Sport VBS  
**Interne Revision VBS**

Frau  
Bundesrätin Viola Amherd  
Chefin VBS  
Bundeshaus Ost  
3003 Bern

Bern, 10. September 2020

**Prüfbericht «Spesen im VBS: Nutzung des Privatfahrzeugs sowie Flugreisen von Angestellten»**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Amherd

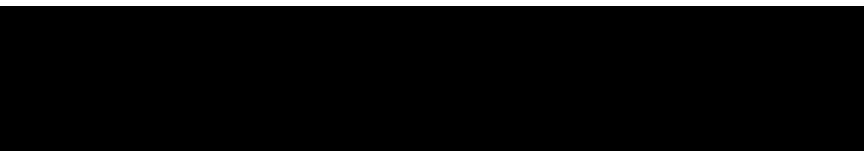
Gerne lassen wir Ihnen unseren Prüfbericht «Spesen im VBS: Nutzung des Privatfahrzeugs sowie Flugreisen von Angestellten» zukommen. Unsere Prüfarbeiten fanden zwischen März und Juni 2020 statt. Den vorliegenden Bericht haben wir mit unseren Ansprechpartnern besprochen. Die Stellungnahmen der Departementsbereiche zu unserem Bericht sind in Kapitel 10 ersichtlich.

Diese Prüfung wurde in Übereinstimmung mit den internationalen Standards für die berufliche Praxis der internen Revision durchgeführt.

Sollten Sie Fragen zu unserem Bericht haben, stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

**Interne Revision VBS**



**Verteiler**

- DU Chefin VBS

## 1 Spesen in der Bundesverwaltung

In Bundesverwaltung und Privatwirtschaft können Auslagen, die Angestellten im Berufsalltag erwachsen, vom Arbeitgeber zurückgefordert werden. In den meisten Fällen handelt es sich dabei um Mahlzeitenvergütungen sowie Unterkunfts- und Reisekosten. Voraussetzung ist, dass die Auslagen in einem kausalen Zusammenhang mit der beruflichen Tätigkeit stehen und im Interesse des Arbeitgebers erfolgen. Die Vergütung von Auslagen ist in der Bundespersonalverordnung (BPV)<sup>1</sup> und vor allem in der Verordnung des EFD zur Bundespersonalverordnung (VBPV)<sup>2</sup> geregelt. Das darauf basierende Spesenreglement der Bundesverwaltung entfaltet lediglich steuerrechtliche Wirkungen und ist keine Rechtsgrundlage für die Ausrichtung von Vergütungen.

Die erwähnten Rechtsgrundlagen lassen in einem gewissen Rahmen ein Ermessen zu. Daher kommt der Selbstverantwortung der Mitarbeitenden ein grosses Gewicht zu. Zudem besteht eine fortlaufende Kontrollpflicht der vorgesetzten Personen. Diese beurteilen jede Auslage, ob sie als berufsbedingt anzusehen ist und vergütet werden soll oder ob sie vom Mitarbeitenden selbst getragen werden muss.

## 2 Auftrag, Methodik und Abgrenzung

Die Chefin VBS beauftragte am 24. Februar 2020 die Interne Revision VBS zu prüfen, ob bei der Abrechnung von **Kilometerentschädigungen** (für die Nutzung des Privatfahrzeugs) und bei der Buchung von **Flugreisen** die geltenden Prozesse angewendet und die relevanten Vorgaben eingehalten werden. Der Fokus lag auf Spesenabrechnungen, die in den Jahren 2018 und 2019 abgerechnet wurden.

In einem ersten Schritt verlangten wir für die beiden Jahre

- vom Eidgenössischen Personalamt (EPA) sämtliche Spesenabrechnungen, bei welchen VBS-Mitarbeitende das Privatfahrzeug genutzt und Kilometer abgerechnet haben, und
- von der Bundesreisezentrale (BRZ) sämtliche Ticketausstellungen, die durch Reisen von VBS-Mitarbeitenden entstanden sind.

Alle Daten wurden uns elektronisch zur Verfügung gestellt. Im Anschluss strukturierten wir die Daten, analysierten die Ergebnisse und zogen - basierend auf Risikoüberlegungen - Stichproben.

In einem zweiten Schritt führten wir mit ausgewählten Fachpersonen aus den Finanz- oder Personalabteilungen Befragungen durch und überprüften dabei auch die ausgewählten Stichproben auf deren Plausibilität. In Einzelfällen fragten wir Linienverantwortliche an, um

<sup>1</sup> Bundespersonalverordnung (BPV) vom 3. Juli 2001, **SR 172.220.111.3**

<sup>2</sup> Verordnung des EFD zur Bundespersonalverordnung vom 6. Dezember 2001, **SR 172.220.111.31**

präzisierende Erläuterungen zu den ausgewählten Spesenabrechnungen zu erhalten.  
Der Nachrichtendienst des Bundes war nicht Teil dieser Prüfung.

### **3 Würdigung**

Während unserer Prüfung trafen wir im ganzen Departement ausnahmslos engagierte Interviewpartner<sup>3</sup>, die uns unterstützt und Informationen transparent zur Verfügung gestellt haben. Zudem gewannen wir den Eindruck, dass all unseren Ansprechpersonen die ordnungsmässige Spesenabrechnung im VBS ein wichtiges Anliegen ist. Während unseren Arbeiten stellten wir fest, dass im Vergleich zu Vorprüfungen in allen geprüften Departementsbereichen eine deutlich verbesserte Sensibilität bei der Abrechnung von Spesen besteht. Die Themen «Spesen» und «Anlässe» werden regelmässig in den Geschäftsleitungen der Verwaltungseinheiten besprochen. Ausserdem werden im Rahmen der IKS-Prozesse zielführende Kontrollen durch die jeweiligen Personal- oder Finanzdienste vorgenommen. Diese Entwicklung würdigen wir positiv.

Wir bedanken uns bei allen Beteiligten für die zielführende Zusammenarbeit während dieser Prüfung. Besonders bedanken wir uns bei den Mitarbeitenden des EPA sowie der BRZ für die Unterstützung und die Dialogbereitschaft.

### **4 Ökologische Aspekte**

#### **4.1 Klimafreundlichkeit von Flugreisen und Autonutzung**

Jederzeit mobil zu sein ist heute auch für die Mitarbeitenden des VBS eine Selbstverständlichkeit. Obwohl wir wissen, welche Umweltauswirkungen diese Flexibilität mit sich bringt, fällt es dennoch schwer, auf Reisen mit Flugzeug und Auto zu verzichten. Gerade Flugzeuge belasten mit ihren CO2 Emissionen die Umwelt besonders stark. Auch ein mit Diesel angetriebener Mittelklasse-Wagen ist nicht ein besonders klimafreundliches Fortbewegungsmittel. Um diese Aspekte zu verdeutlichen, haben wir mit dem Internet-Tool [www.ecopassenger.org](http://www.ecopassenger.org)<sup>4</sup> den Energieverbrauch sowie die CO2- und Schadstoffemissionen für eine fiktive Reise von Bern nach Berlin errechnet. Im Anhang 1 sind die entsprechenden Ergebnisse für den Personentransport mit Luft-, Strassen- und Schienenverkehr dargestellt.

---

<sup>3</sup> Aus Gründen der Lesbarkeit wird bei Personenbezeichnungen die männliche Form gewählt, es ist jedoch immer die weibliche Form mitgemeint.

<sup>4</sup> Internet-Tool, welches vom internationalen Eisenbahnverband, der Stiftung für nachhaltige Entwicklung, dem deutschen Institut für Energie- und Umweltforschung sowie dem Softwarehersteller HaCon entwickelt wurde

#### **4.2 «Aktionsplan Flugreisen» des Bundesrates**

Der Bundesrat entschied am 13. Dezember 2019, dass in der Bundesverwaltung die CO<sub>2</sub>-Emissionen aus Flugreisen bis im Jahr 2030 um 30% gesenkt werden sollen. Der verabschiedete «Aktionsplan Flugreisen» enthält zu diesem Zweck verschiedene Massnahmen. Ab Mitte 2020 müssen Mitarbeitende in der Bundesverwaltung für Dienstreisen u.a. folgende Regeln umsetzen:

Zug statt Flugzeug: Flugreisen können bewilligt werden, wenn die Reisezeit mit dem Flugzeug kürzer ist als mit dem Zug und die Reisezeit mit dem Zug mindestens 6 Stunden beträgt oder die Reisezeit mit dem Zug weniger als 6 Stunden beträgt, jedoch eine oder mehrere zusätzliche Übernachtungen notwendig werden. Die BRZ hat zusammen mit dem EPA eine Liste derjenigen Destinationen erstellt, zu denen grundsätzlich mit dem Zug angereist werden muss.

Economy statt Business: Flüge in der Business-Klasse werden nur noch bewilligt, wenn ein Direktflug neun Stunden und mehr - oder ein Flug mit Zwischenstopp elf Stunden oder mehr - beträgt.

Zudem sollen in Zukunft die *Delegationsgrößen* bei internationalen Konferenzen so klein wie möglich gehalten werden. Weiter sollen als Alternative zu Dienstreisen vermehrt *Telefon- und Videokonferenzen* genutzt werden.

### **5 Relevante rechtliche Grundlagen**

#### **5.1 Kilometerentschädigungen**

Der Artikel 5 VFBF<sup>5</sup> sowie Artikel 42 und 46 VBPV äussern sich wie folgt zur Nutzung privater Motorfahrzeuge:

Dienstreisen und Transporte sind in erster Linie an ökologischen und ökonomischen Grundsätzen auszurichten. Die Prioritätenordnung sieht vor, die öffentlichen Verkehrs- bzw. Transportmittel oder bundeseigene Motorfahrzeuge zu benützen. Die Benützung privater Motorfahrzeuge kann für Distanzen bis 150 km bewilligt werden, wenn erheblich Zeit oder Kosten eingespart werden und keine Bundesfahrzeuge zur Verfügung stehen. Zudem kann die zuständige Stelle in begründeten Fällen eine generelle Bewilligung zur Benützung eines privaten Motorfahrzeugs für Dienstreisen erteilen. Die Bewilligung ist auf ein Jahr zu befristen. Ist die angestellte Person aus dienstlichen Gründen ständig auf die Benützung eines privaten Motorfahrzeugs angewiesen, so kann die Bewilligung auf einen längeren Zeitraum befristet

---

<sup>5</sup> Verordnung des Bundesrates über die Fahrzeuge des Bundes und ihre Führer und Führerinnen vom 23. Februar 2005, **SR 514.31**

werden. Bei bewilligter Benützung eines privaten Motorfahrzeuges auf Dienstreisen beträgt die Kilometerentschädigung für ein Auto 70 Rappen.

## 5.2 Flugreisen

Flugreisen sind grundsätzlich über die BRZ zu buchen. Der Artikel 47 VBPV äussert sich wie folgt zu Flugreisen (gültige Regelung während der Prüfperiode 2018 und 2019):

- 1) bis zu einer Reisedauer (ab Abflug bis zur Landung an der Enddestination) von 4 Stunden: kostengünstigstes Arrangement der Economy-Klasse einer IATA-Fluggesellschaft für alle Angestellten;
- 2) bei einer Reisedauer (ab Abflug bis zur Landung an der Enddestination) von mehr als 4 Stunden: kostengünstigstes Arrangement in der Economy-Klasse oder mit Zustimmung der zuständigen Stelle in der Business-Klasse einer IATA-Fluggesellschaft für alle Angestellten;
- 3) eine höhere Klasse kann durch die zuständige Stelle bewilligt werden, wenn zwingende Gründe dies erfordern.

Im VBS gilt die Regelung, dass Flüge in der Business-Klasse von den Direktunterstellten der Chefin VBS bewilligt werden müssen.

## 6 Kilometerentschädigungen

Nachfolgend geben wir unsere Feststellungen und Beurteilungen zum Themenkreis «Kilometerentschädigungen» wieder:

### 6.1 Statistische Übersicht

Departementsbereich	2019			2018		
	Km	Personen	Km/Person	Km	Personen	Km/Person
Generalsekretariat	7'351	22	334	17'560	30	585
Gruppe Verteidigung	1'771'217	614	2'885	1'971'169	615	3'205
davon Berufsfliegerkorps	1'493'423	270	5'531	1'693'058	259	6'537
armasuisse	68'106	129	528	155'040	176	881
BABS	100'008	51	1'961	74'226	52	1'427
BASPO	12'785	21	609	44'477	41	1'085
swisstopo	55'791	8	6'974	52'396	5	10'479
Total VBS	2'015'258	845		2'314'868	919	
<b>Totalbetrag in Franken</b>	<b>1'410'681</b>			<b>1'620'408</b>		
Entschädigung pro Km	0.70			0.70		

Alle Angaben basieren auf den Auswertungen des EPA vom 2. März 2020

*Kurzkommentar:* In der obigen Darstellung sind die gefahrenen Kilometer der rund 1'850 Berufsmilitärs *nicht* aufgeführt. Die Angehörigen dieser Berufskategorie verfügen über ein persönliches Dienstfahrzeug und rechnen daher *keine* Kilometerentschädigungen über den Spesenprozess ab. Jährlich fährt ein Berufsmilitär durchschnittlich 30'000 km mit seinem Dienstfahrzeug. Die durch das Berufsfliegerkorps gefahrenen Kilometer machen rund 75% aller im VBS mit dem Privatfahrzeug abgerechneten Kilometer aus. Die hohe Kilometeranzahl pro Person bei der swisstopo entsteht aufgrund von zwei Aussendienstmitarbeitenden, welche für ihre Tätigkeit eine Jahresbewilligung für die Nutzung ihres Privatfahrzeugs haben. In einigen Verwaltungseinheiten kann die Abnahme der durchgeführten Dienstreisen mit dem Privatfahrzeug auf die regelmässige Sensibilisierung zur Spesenthematik und die Einführung einer vorgängigen Bewilligung zur Abrechnung der Spesen zurückgeführt werden.

## 6.2 Der «Spesenprozess Bund»

*Feststellung:* Wer heute in der Bundesverwaltung sein Privatfahrzeug für eine Dienstreise verwenden will, muss vorgängig die Bewilligung seiner vorgesetzten Person einholen. Bei jeder geprüften Verwaltungseinheit wird dazu ein Formular eingesetzt. Sobald dieses unterzeichnet und an die zuständige Supportstelle weitergeleitet worden ist, wird im «Spesenprozess Bund» (workflowbasiertes Spesen-Tool des EPA) manuell die Freigabe erteilt, dass eine Kilometerentschädigung zum bewilligten Zeitpunkt erfasst und abgerechnet werden kann. Problematisch hierbei ist, dass im «Spesenprozess Bund» weder Spesenbelege noch die Bewilligungsformulare für die Nutzung des Privatfahrzeugs elektronisch abgelegt werden können. Dies führt dazu, dass Nachweise auch heute noch physisch (in Ordnern) archiviert werden müssen.

*Beurteilung:* Bei allen Verwaltungseinheiten, die Spesen direkt im workflowbasierte Spesen-Tool des EPA abrechnen, funktioniert die Anwendung des Bewilligungsformulars gut. Wir würden jedoch erwarten, dass der Prozess vollständig digitalisiert ist und die Belege auch elektronisch abgelegt werden können. Die administrativen Arbeiten könnten damit erheblich reduziert werden.

## 6.3 Der «Reisekosten-Manager» der Gruppe Verteidigung

*Feststellung:* In der Gruppe Verteidigung wird historisch bedingt die eigene Informatikanwendung «Reisekosten-Manager» für Spesenabrechnungen verwendet. Bei dieser Informatiklösung besteht die Möglichkeit Spesenbelege elektronisch anzufügen. Beim Upload des Bewilligungsformulars für die Nutzung des Privatfahrzeugs handelt es sich technisch jedoch *nicht* um eine Pflichteingabe. Dies führt dazu, dass wir in der Gruppe Verteidigung eine Vielzahl an Dienstreiseabrechnungen vorgefunden haben, bei denen keine vorgängige Bewilligung des Vorgesetzten für die Nutzung des Privatfahrzeugs vorlag.

*Beurteilung:* In der Gruppe Verteidigung hat sich die gängige Bewilligungspraxis für die Nutzung des Privatfahrzeugs noch nicht vollumfänglich durchgesetzt. Dies liegt vor allem daran,

dass sie mit dem «Reisekosten-Manager» über ein eigenes Spesen-Tool verfügt, bei welchem der Bewilligungsprozess noch nicht automatisiert ist.

#### 6.4 Regelung für das Berufsfliegerkorps und die Berufsmilitärs

*Feststellung:* Im Jahr 2014 erliess der Chef des Berufsfliegerkorps Richtlinien für den Motorwagendienst des Berufsfliegerkorps. Diese gelten für alle Berufsmilitärpiloten und Berufsbordoperatoren. Die Richtlinien halten fest, dass der erwähnten Personengruppe die Benutzung des privaten Motorfahrzeuges für Dienstfahrten generell bewilligt wird. Sie erhalten für Dienstfahrten innerhalb eines Umkreises von 20 Kilometern Luftdistanz vom Arbeitsort oder vom Ort des auswärtigen Einsatzes eine jährliche Pauschalvergütung in der Höhe von 5'040 Franken. Dienstfahrten ausserhalb des erwähnten Umkreises werden über Spesen abgerechnet.

*Beurteilung:* Wir sind der Auffassung, dass die generelle und unbefristete Bewilligung für alle Angehörigen des Berufsfliegerkorps heikel ist, da dies den rechtlichen Vorgaben der BPV und VBPV nicht vollenfänglich entspricht. Die Regelung des Berufsfliegerkorps erweckt zu dem den Eindruck, dass dem Gleichbehandlungsprinzip zwischen den verschiedenen Berufskategorien in der Gruppe Verteidigung nicht konsequent nachgekommen wird. Anders als die Angehörigen des Berufsfliegerkorps haben die Berufsmilitärs Anrecht auf ein Dienstfahrzeug<sup>6</sup>. Die Bewirtschaftung dieser rund 1'850 Fahrzeuge regelte der Chef der Armee am 1. Januar 2018 in den WPDF<sup>7</sup> neu. Darin spielen auch ökologische und ökonomische Aspekte eine Rolle. Zudem erfolgt die Beschaffung dieser Dienstfahrzeuge zentral, was durchaus zweckmäßig ist. Diese Vorgaben treffen für die Lösung der Angehörigen des Berufsfliegerkorps nicht zu. Vielmehr wird mit der bestehenden Richtlinie der Anreiz gesetzt, durch die Abrechnung von möglichst vielen Fahrkilometern die Amortisationsdauer des Fahrzeuges zu verkürzen.

Wir verzichten an dieser Stelle darauf, zu beurteilen, welches insgesamt die ökologischere und kostengünstigere Variante ist. Dies war nicht Teil des Prüfauftrags. Wie unsere Stichproben jedoch zeigten, fahren die Angehörigen des Berufsfliegerkorps teilweise ähnlich viele Kilometer wie Berufsmilitärs. Letztere legen gemäss Angaben der Fachstelle Personenwagen durchschnittlich rund 30'000 km p.a. zurück. Dies bedeutet, dass die 1'850 Berufsmilitärs jährlich rund 55 Millionen Kilometer mit ihren Dienstfahrzeugen reisen. Diese Zahl lässt die mit Privatfahrzeugen im VBS zurückgelegten Kilometer wiederum relativ gering erscheinen.

---

<sup>6</sup> Verordnung des VBS über das militärische Personal vom 9. Dezember 2003 **SR 172.220.111.310.2**

<sup>7</sup> Weisungen über die persönlichen Dienstfahrzeuge des militärischen Personals im VBS vom 1.1.2018

## 7 Flugreisen

Nachfolgend geben wir unsere Feststellungen und Beurteilungen zum Themenkreis «Flugreisen» wieder:

### 7.1 Statistische Übersicht

Departementsbereich	2019			2018		
	Business	Economy	Total	Business	Economy	Total
Generalsekretariat	8	58	66	14	97	111
Gruppe Verteidigung	185	2'291	2'476	151	2'433	2'584
armasuisse	136	779	915	119	727	846
BABS	2	140	142	3	182	185
BASPO	2	53	55	3	56	59
swisstopo	0	81	81	1	105	106
<b>Total VBS</b>	<b>333</b>	<b>3'402</b>	<b>3'735</b>	<b>291</b>	<b>3'600</b>	<b>3'891</b>
Gesamtkosten (in Franken)			3'442'870			3'262'557
Kosten pro Flug (in Franken)			922			838

Die Angaben basieren auf der Ticketliste der BRZ vom 30. April 2020. Die Darstellung beinhaltet alle effektiven Flugkosten, die bei der BRZ für das VBS angefallen sind (inkl. Umbuchungen und Annulationen).

*Kurzkommentar:* Die obige Darstellung zeigt, dass die Gesamtzahl der Flugreisen von 2018 zu 2019 abgenommen hat, jedoch die Kosten im gleichen Zeitraum leicht angestiegen sind. Dieser Effekt ist hauptsächlich darin begründet, dass mehr Flüge in der Business-Klasse gebucht wurden.

### 7.2 Solider Bewilligungsprozess im ganzen Departement

*Feststellung:* Im Departement wird ausschliesslich über die BRZ Flugreisen gebucht. Während unseren Prüfhandlungen stellten wir dazu keine Ausnahmen fest. Der Bewilligungsprozess für alle Flüge erfolgt über einen sogenannten Reiseantrag, welcher elektronisch über den «Spesenprozess Bund» oder den «Reisekosten Manager» abgewickelt wird. Bei Economy-Flügen entscheidet die vorgesetzte Stelle über die Flugreise. Bei Flügen in der Business-Klasse entscheiden die jeweiligen Direktunterstellten der Chefin VBS. Für die Bewilligung von Flugreisen der Chefs der Departementsbereiche in der Business-Klasse ist der Generalsekretär VBS zuständig. Im Rahmen unserer Prüfung fokussierten wir ausschliesslich darauf, ob Business-Flugreisen korrekt bewilligt wurden. Dieser Prozess funktioniert in den geprüften Departementsbereichen gut, denn wir stellten bei unseren Stichproben keine Abweichungen fest.

*Beurteilung:* Der Bewilligungsprozess bezüglich Flugreisen ist im VBS solide etabliert.

## 8 Fazit

Während unseren Arbeiten gewannen wir den Eindruck, dass im Vergleich zu Vorprüfungen in allen Departementsbereichen des VBS eine deutlich verbesserte Sensibilität bei der Abrechnung von Spesen besteht. Die Hauptverantwortung für die Bewilligungen für die Nutzung von Privatfahrzeugen und Flugreisen liegt bei den Linienverantwortlichen. Im Rahmen der IKS-Prozesse nehmen die jeweiligen Personal- oder Finanzdienste zusätzlich zielführende Kontrollen wahr.

Wir stellten fest, dass die elektronischen Spesentools noch ein gewisses Verbesserungspotential aufweisen. Im «Spesenprozess Bund» wäre ein elektronisches Anfügen von Spesenbelegen wünschenswert. Zudem sollte im «Reisekosten Manager» der Gruppe Verteidigung beim Abrechnen von Fahrten mit dem Privatfahrzeug der Bewilligungsprozess identisch abgewickelt werden, wie beim restlichen Bundespersonal.

Für die Angehörigen des Berufsfliegerkorps ist eine generelle unbefristet gültige Bewilligung für die Nutzung des Privatfahrzeugs erteilt worden. Dies entspricht unserer Ansicht nach nicht vollumfänglich den Vorgaben von BPV und VPBV.

Abschliessend gewannen wir den Eindruck, dass im VBS den ökologischen Aspekten bei der Nutzung von Privatfahrzeugen und bei Flugreisen durchaus noch mehr Beachtung geschenkt werden könnte. Der «Aktionsplan Flugreisen» des Bundesrates wird das Seinige dazu beitragen. Bei der Nutzung von Privat- und Dienstfahrzeugen könnte in der Gruppe Verteidigung eine gezielte Sensibilisierung oder allenfalls auch «nachhaltige» Einsatzplanungen beim Berufspersonal eine weitere Optimierung bringen.

## 9 Empfehlungen

Aufgrund unserer Feststellungen und Beurteilungen empfehlen wir

- zu 6.2: dem Generalsekretariat VBS mit dem EPA zu prüfen, ob der «Spesenprozess Bund» den heute bestehenden Bedürfnissen angepasst werden kann.
- zu 6.3: der Gruppe Verteidigung zu prüfen, ob der Bewilligungsprozess für die Nutzung des Privatfahrzeugs im «Reisekosten Manager» analog dem «Spesenprozess Bund» durchgeführt werden kann.
- zu 6.4: dem Generalsekretariat VBS, die Rechtmässigkeit der Richtlinien für das Berufsfliegerkorps bezüglich «Nutzung des Privatfahrzeugs» zu überprüfen.
- zu 6.4: der Gruppe Verteidigung, die ökologischen und ökonomischen Aspekte zur Nutzung von Privat- und Dienstfahrzeugen vertieft zu beurteilen.

## 10 Stellungnahmen

### GS-VBS

Wir danken für die Möglichkeit, Stellung zu nehmen. Wir sind mit dem Bericht und den Empfehlungen einverstanden.

### Gruppe Verteidigung

Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Prüfbericht «Spesen im VBS: Nutzung des Privatfahrzeugs sowie Flugreisen von Angestellten». Nach Durchsicht und Prüfung des Prüfberichtes nimmt die Gruppe Verteidigung wie folgt Stellung:

Mit der Anpassung der Spesenabrechnung ist die Gruppe Verteidigung unter Berücksichtigung der technischen Möglichkeiten einverstanden. Die Anpassung darf jedoch nicht dazu führen, dass die Anwendung für die Mitarbeitenden massgeblich erschwert wird. Die Empfehlung 4 «vertiefte Beurteilung» ist dahingehend zu konkretisieren, dass sich diese Empfehlung auf die Benützung des privaten Motorfahrzeugs der Angehörigen des militärischen Flugdienstes bezieht.

Berufsfliegerkorps: Die Angehörigen des Berufsfliegerkorps weisen einen hohen Mobilitätsbedarf aufgrund häufig wechselnder Arbeits- und Einsatzorte auf - auch zu Randzeiten. Die Gruppe Verteidigung hat die geeignete Motorisierung der Berufsmilitärpiloten bereits 2015 in einer Analyse auf Auftrag des GS-VBS geprüft. Daraus ging hervor, dass die Fahrzeugspesen der Angehörigen des militärischen Flugdienstes sehr unterschiedlich ausfallen. Die Schlussfolgerung war, dass die Nutzung des Privatfahrzeugs in ökonomischer Hinsicht geeignet sei, dies auch im Hinblick auf die häufigen Teilzeitvereinbarungen im Berufsfliegerkorps. Da die Angehörigen des militärischen Flugdienstes anderweitige Bedürfnisse als das Berufsmilitär bzw. die zivilen Mitarbeitenden aufweisen, erachtet die Gruppe Verteidigung die Bewilligung sämtlicher Dienstfahrten mit dem Privatfahrzeug nicht als Ungleichbehandlung zwischen den verschiedenen Berufskategorien. Die Grundlage für die Vergütung der Benützung privater Motorfahrzeuge für Angehörige des militärischen Flugdienstes innerhalb eines Umkreises von 20 km Luftdistanz vom Arbeits- oder Einsatzort ist in Art. 26 der Verordnung des VBS über das militärische Personal (V Mil Pers) festgehalten. Ausserhalb des erwähnten Radius ist Art. 13a der Weisungen V Mil Pers anwendbar, welcher auf Art. 46 VBPV verweist (Abgeltung der gefahrenen Kilometer mit 70 Rappen). Voraussetzung dazu ist eine Bewilligung. Als Lösungsansatz in Bezug auf die «generelle und unbefristete» Bewilligung schlägt die Gruppe Verteidigung vor, dass die Bewilligung der Dienstfahrten mit dem Privatfahrzeug künftig durch den zuständigen Amtsdirektor (aktuell: Chef Kommando Operationen und Chef Armeestab) für die Dauer der voraus-



sichtlichen Funktionsübernahme (Kommandierung), höchstens aber auf vier Jahre befristet erteilt wird.

Zu den Ausführungen zu den Flugreisen hat die Gruppe Verteidigung keine Bemerkung.

#### **armasuisse**

armasuisse bedankt sich für die Prüfung und hat zum vorliegenden Bericht keine Bemerkungen.

#### **BABS**

Das BABS hat den Bericht zur Kenntnis genommen und stimmt diesem zu. Die Digitalisierung und somit die Empfehlung zu 6.2 wird unterstützt. Zu den übrigen Empfehlungen können wir keine Stellung beziehen und weitere Bemerkungen haben wir nicht.

#### **BASPO**

Keine Bemerkungen.

#### **swisstopo**

Der Prüfbericht gibt einen guten Überblick über die Kilometerentschädigungen und Business Class Flüge innerhalb des Departements. Mit den Darstellungen im Bericht und den Empfehlungen ist swisstopo einverstanden. Bestrebungen, den Spesenprozess Bund voll digital durchführen zu können, unterstützt swisstopo. Die jetzige, etwas bürokratische analoge Belegführung mit der Einreichung z.B. von Trambilletts als Ergänzung zu den elektronischen Akten kann verbessert werden. Zu den im Quervergleich relativ hohen Vergütungen von swisstopo für Dienstfahrten mit Privatfahrzeugen ist festzuhalten, dass es sich dabei um die beiden Privatfahrzeuge der Aussendienst-Mitarbeitenden handelt, die den Auftrag haben, schweizweit die Verkaufsstellen von Karten und digitalen Produkten von swisstopo zu betreuen. Sie haben ein minimales Produkt-Sortiment in ihrem Wagen, um bei Bedarf sofort vor Ort aushelfen zu können. swisstopo prüft zurzeit, ob die Aussendienst-Mitarbeitenden mit einem permanent für sie reservierten, elektrischen Fahrzeug ausgerüstet werden könnten.

## Anhang



ÜBER UNS    BERICHT    KONTAKT

ANFRAGE ÄNDERN    NEUE ANFRAGE    WEITERFAHRT

START/ZIEL	DETAILS	DAUER	PRODUKTE
BERN (Switzerland) [CH] BERLIN HBF (Germany) [DE]	von Fr, 31.07.20, 09:04 bis Fr, 31.07.20, 17:27 über BASEL SBB (Switzerland) <a href="#">DETAILS</a> <a href="#">GOOGLE EARTH</a> <a href="#">FRÜHER</a> <a href="#">SPÄTER</a>	8:23	IC 962, ICE 370
BERN (Switzerland) [CH] BERLIN OSTBAHNHOF (Germany) [DE]	Mittelklasse; Diesel EURO 4;	8:35	PKW
BERN (Switzerland) [CH] BERLIN OSTBAHNHOF (Germany) [DE]	Flug von EuroAirport Swiss, Basel/Mulhouse nach Schoenefeld Airport, Berlin.	3:58	Bahn, Flugzeug, Bahn

IHRE EINSTELLUNGEN [EINSTELLUNGEN ÄNDERN](#)

- durchschnittlicher Auslastungsfaktor (mittlere Auslastung)
- 1,5 Personen (europäische durchschnittliche Auslastung)
- Mittelwert typischer Flugzeugtypen für Flüge innerhalb Europas mit durchschnittlicher Auslastung; inkl. An- und Abreise sowie Rollverkehre auf dem Flughafen. CO2-Ausstoß ohne Klimafaktor  
Bei der Berechnung der Flugroute wurden keine konkreten An- und Abflugszeiten berücksichtigt.

**Klimawirkung verschiedener Verkehrsmittel**

[kg]	30,8	98,4	125,9*	[l]	16,2	43,7	55,2	[g]	5,0	9,6	12,2	[g]	42,3	422,4	541,9	[g]	2,0	32,8	55,3
Kohlendioxid Treibhausgas, Klimaveränderung	30,8	98,4	125,9*	Energiressourcenverbrauch Rohstoffverbrauch/Primärenergie	16,2	43,7	55,2	Feinstaub Gesundheitsschäden	5,0	9,6	12,2	Stickoxide Versauerung, Überdüngung, Sommersmog/Ozon	42,3	422,4	541,9	Nicht-Methan-Kohlenwasserstoffe Sommersmog/Ozon	2,0	32,8	55,3

\* Die Klimawirkung des Flugverkehrs ist damit nur teilweise abgedeckt. Um diese vollständig zu erfassen, wählen Sie "CO2-Ausstoß mit Klimafaktor" in den Einstellungen. Der RFI Faktor berücksichtigt die zusätzliche Klimawirksamkeit anderer Treibhausgasemissionen, insbesondere in großen Flughöhen (Stickstoffoxid, Ozon, Wasserdampf, Ruß, Schweiß).

\*\* inklusive Flughafenzubringer durch Bahn bzw. PKW

**ENERGIEMIX DER EISENBAHNEN**

Nationaler Produktionsmix					
Bahn	PKW	Flugzeug	inkl. An-/Abreise zum/vom Flughafen		
Summe					
KOMPONENTE	Bahn	PKW	Bahn	Flugzeug	Summe
Kohlendioxid <b>kg</b>	30,8	98,4	1,0	124,9	<b>125,9</b>
Energiressourcenverbrauch <b>liter Benzinäquivalent</b>	16,2	43,7	2,8	52,4	<b>55,2</b>
Feinstaub <b>g</b>	5,0	9,6	0,34	11,8	<b>12,2</b>
Stickoxide <b>g</b>	42,3	422,4	1,8	540,0	<b>541,9</b>
Nicht-Methan-Kohlenwasserstoffe <b>g</b>	2,0	32,8	0,16	55,2	<b>55,3</b>

Quelle: ifeu (mit Ausnahme des umweltzertifizierten Energiemixes des Zugverkehrs)  
Source railways mix: Sustainable Development Foundation based on UIC data

[Druckansicht](#)

Reiseinformationen gültig vom 18.06.20 bis 12.12.20.  
Software/Daten: HARAS 5.24.UIC-ECCALCULATOR.4.7.2-20161117/5.24.UIC-ECCALCULATOR.4.7.1-20151106 - 03.07.20  
© 2020 HaCon Ingenieurgesellschaft mbH Alle Angaben ohne Gewähr: [Impressum](#)