Bericht vom 29. September 2023

RUMBA – Umweltbericht WBF 2023

Quelle: shutterstock (2021)

Autorinnen und Autoren:

Fachstelle RUMBA, Generalsekretariat UVEK, info@rumba.admin.ch

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

Management Summary

Auf Zielkurs in der RUMBA-Periode 2020-2023

Das WBF hat sich zum Ziel gesetzt, zwischen 2020 und 2023 die Umweltbelastung je Vollzeitäquivalent um 9 Prozent und die absoluten Treibhausgas (THG)-Emissionen um 10 Prozent zu reduzieren. Bei beiden Zielen ist das WBF klar auf Kurs.

Die drei Hotspots: Wärme, Flugreisen und Autofahrten

Im Jahr 2022 lagen die THG-Emissionen des WBF bei 4'594 t CO_2-eq. Diese setzen sich zum Grossteil aus drei Kategorien zusammen: Wärme (40%), Flugreisen (35%) und Autofahrten (13%). Bei der Wärme war Erdgas der wichtigste Energieträger und verursachte rund 60 Prozent der Emissionen in dieser Kategorie. Im Bereich der Flugreisen wurden rund 19 Prozent der THG-Emissionen durch die Dienstreisen mit den Bundesratsjets verursacht, 80 Prozent durch Linienflüge und das restliche Prozent durch Helikopterflüge. Bei den Autofahrten fielen insbesondere die Dienstreisen mit Bundesfahrzeugen ins Gewicht.

Langfristig positive Entwicklung dank einer Vielzahl von Massnahmen

In der Langzeitanalyse zeigen die THG-Emissionen des WBF einen klaren Abwärtstrend – um 64 Prozent konnten sie seit 2006 reduziert werden. Für diese Reduktion sind insbesondere Optimierungen in den Bereichen Wärme, Flugreisen und Strom verantwortlich. Das WBF hat seit 2006 ein breites Spektrum an Massnahmen in diesen und anderen Umweltbereichen umgesetzt.

Umsetzung Aktionsplan Flugreisen

Das WBF setzt den Aktionsplan Flugreisen, welcher 2019 für die ganze Bundesverwaltung beschlossen wurde, konsequent um. Die Emissionen aus Flugreisen waren 2022 um ganze 51 Prozent geringer als noch 2019. Die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie hatten einen geringeren Einfluss auf das Mobilitätsverhalten als in den Vorjahren. Daher sind die Emissionen aus Flugreisen im Vergleich zum Vorjahr weiter gestiegen. Nichtsdestotrotz erlaubt die Datenlage eine positive Bilanz zur Umsetzung und Wirksamkeit des Aktionsplans Flugreisen.

Management Summary

Le DEFR en bonne voie pour la période RUMBA 2020 à 2023

Le DEFR s'est fixé deux objectifs pour la période 2020 à 2023 : il entend réduire, d'une part, sa charge environnementale par équivalent plein temps de 9 % et, d'autre part, ses émissions de gaz à effet de serre en chiffres absolus de 10 %. Il est bien engagé pour arriver à ses fins.

Trois thèmes clés : le chauffage, les voyages en avion et les trajets en voiture

Le DEFR a généré 4594 tonnes d'équivalents CO2 en 2022. Pour l'essentiel, ces émissions relèvent de l'une des trois catégories suivantes : le chauffage (40 %), les voyages en avion (35 %) ou les trajets en voiture (13 %). En ce qui concerne le chauffage, les émissions sont majoritairement dues à l'utilisation de gaz naturel (env. 60 %), l'agent énergétique le plus employé au département. Concernant les voyages en avion, les vols réguliers (80 %) constituent la source d'émission principale, suivis des voyages de service à bord du jet du Conseil fédéral (19 %) et, pour le reste, des vols en hélicoptère. Quant aux trajets en voiture, ce sont majoritairement les voyages de service à bord des véhicules de la Confédération qui sont en cause.

Tendance à l'amélioration grâce à de nombreuses mesures

En prenant de la hauteur, on s'aperçoit que les émissions de gaz à effet de serre du DEFR suivent une tendance descendante ; elles ont baissé de 64 % par rapport à 2006. Cette réduction est due avant tout à des améliorations touchant au chauffage, aux voyages en avion et à l'électricité. En effet, depuis 2006, le DEFR met en œuvre tout un train de mesures, notamment dans ces trois domaines.

Mise en œuvre du plan d'action « voyages en avion »

Le DEFR applique rigoureusement le plan d'action « voyages en avion » adopté en 2019 pour toute l'administration fédérale. Entre 2019 et 2022, les émissions dues aux voyages en avion ont été réduites de 51 %. La pandémie de COVID-19 a moins impacté la mobilité que les années précédentes. Les émissions dues aux voyages en avion ont certes continué d'augmenter en glissement annuel, mais les données permettent d'établir un bilan positif sur la mise en œuvre et l'efficacité du plan d'action.

Management Summary

Obiettivo per il periodo RUMBA 2020-2023

IL DEFR si è posto l'obiettivo di ridurre l'impatto ambientale complessivo per dipendente a tempo pieno (ETP) del 9 % e le emissioni assolute di gas serra del 10 % tra il 2020 e il 2023, ed è visibilmente in linea con entrambi gli obiettivi.

I tre tasti dolenti: riscaldamento, viaggi in aereo e viaggi in auto.

Nel 2022 le emissioni di gas serra del DEFR sono state pari a 4594 t CO2-eq, prodotte in gran parte a causa del riscaldamento (40 %), dei viaggi in aereo (35 %) e dei viaggi in auto (13 %). Riguardo al riscaldamento, la fonte di energia maggiormente utilizzata è stata il gas naturale, responsabile di circa il 60 % delle emissioni di questa categoria. Quanto alle emissioni dovute ai viaggi in aereo, circa il 19 % di queste è stato causato da viaggi di lavoro su jet del Consiglio federale, l'80 % da voli di linea e il restante 1 % da voli in elicottero. In merito alle emissioni per gli spostamenti in auto, hanno pesato in particolare i viaggi di servizio con veicoli dell'Amministrazione.

Evoluzione positiva a lungo termine attribuibile a diverse misure

Nell'analisi a lungo termine, le emissioni di gas serra del DEFR mostrano una chiara tendenza al ribasso. Dal 2006 sono infatti calate del 64 %. Questa riduzione è dovuta in particolare ai miglioramenti nei settori del riscaldamento, dei viaggi in aereo e dell'elettricità. Dal 2006 il DEFR ha attuato un'ampia gamma di misure in questi e in altri settori a impatto ambientale.

Attuazione del piano d'azione Viaggi in aereo

Anche il piano d'azione Viaggi in aereo, emanato nel 2019 per l'intera Amministrazione federale, trova applicazione presso il DEFR. Nel 2022 le emissioni prodotte dai viaggi in aereo sono diminuite del 51 % rispetto al 2019. Gli effetti della pandemia di COVID-19 hanno avuto un impatto inferiore sulla mobilità rispetto all'anno precedente, tant'è che le emissioni dovute ai viaggi in aereo sono aumentate rispetto al 2021. I dati disponibili sull'attuazione e l'efficacia del piano d'azione consentono comunque di tracciare un primo bilancio positivo.

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis **5**
1. Einleitung **6**
2. RUMBA 2020–2023 ..... **6**
2.1 Zielsetzung 6
2.2 Treibhausgasemissionen – Entwicklung und Resultate 6
2.3 Umweltbelastung – Entwicklung und Resultate 8
2.4 Drei Hotspots 10
2.4.1 Wärme 10
2.4.2 Flugreisen 11
2.4.3 Autofahrten 11
3. Langfristige Entwicklung **12**
3.1 Einordnung der Ergebnisse seit 2006 12
3.2 THG-Reduktion durch starke Massnahmen 13
3.2.1 Wärme 13
3.2.2 Flugreisen 13
3.2.3 Autofahrten 13
3.3 Aktionsplan Flugreisen 14

1. Einleitung

In diesem Bericht werden die gesetzten Ziele des Eidgenössischen Departements für Wirtschaft, Bildung und Forschung (WBF) für die Zielperiode 2020–2023 und die Resultate der Umweltbelastung und Treibhausgas (THG)[1]-Emissionen 2022 des WBF vorgestellt. Weiter werden die langfristige Entwicklung 2006–2022 und die umgesetzten Massnahmen sowie der Aktionsplan Flugreisen analysiert.

2. RUMBA 2020–2023

2.1 Zielsetzung

Das WBF hat sich für die Zielperiode 2020–2023 folgende Departementsziele gesetzt:

- Ziel 1: Die Umweltbelastung je Vollzeitäquivalent (UBP/FTE) wird bis 2023 insgesamt um 9 Prozent gegenüber 2020 reduziert.
- Ziel 2: Die absoluten THG-Emissionen werden bis 2023 insgesamt um 10 Prozent gegenüber 2020 reduziert und die verbleibenden THG-Emissionen werden vollständig mittels Emissionsminderungszertifikaten kompensiert.

2.2 Treibhausgasemissionen – Entwicklung und Resultate

Im Jahr 2022 lagen die THG-Emissionen des WBF bei 4’594 t CO_2-eq. Das sind 2 Prozent weniger als im Vorjahr. Die drei wichtigsten Kategorien bei den THG-Emissionen sind Wärme (40%), Flugreisen (35%) und Autofahrten (13%). Im Vergleich zum extrapolierten Referenzjahr 2020[2] (entspricht dem Startpunkt der roten Linie) haben die THG-Emissionen um 32 Prozent abgenommen. Aktuell befindet sich das WBF 27 Prozent unter dem errechneten Zielpfad für 2022 (siehe 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 Basisjahr 2020 dienen extrapolierte Messdaten von 2019, wobei für 2020 eine Reduktion der Treibhausgasemissionen von minus 3 Prozentpunkten und der UBP pro 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 Basisjahr gerechnet (2019 extrapoliert) und nicht den reellen Zahlen aus 2020. Die reellen Daten 2020 bis 2022 werden unterhalb des Zielpfads durch die Säulen abgebildet.

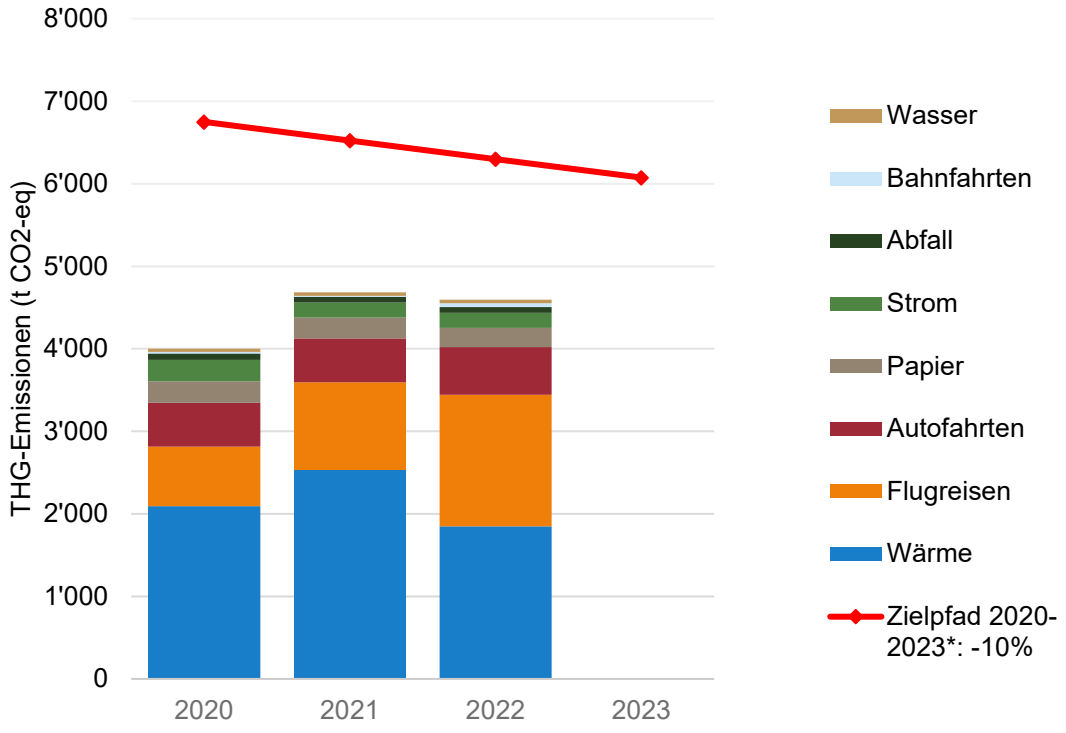

Abbildung 1: Entwicklung der THG-Emissionen (t CO_2-eq inkl. Zielpfad) des WBF seit 2020 nach Umweltbereich

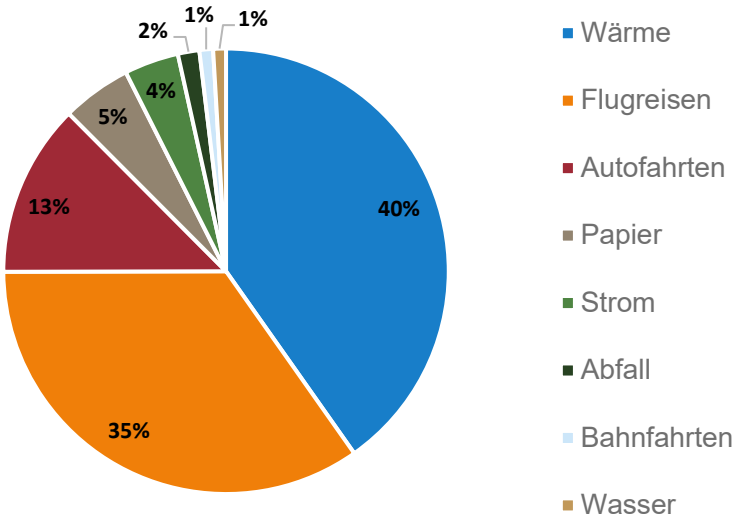

Abbildung 2: Zusammensetzung der THG-Emissionen (t CO_2-eq) des WBF im Jahr 2022 nach Umweltbereich

2.3 Umweltbelastung – Entwicklung und Resultate

Im Berichtsjahr 2022 belief sich die Umweltbelastung im WBF auf 4'957 Mio. UBP oder 1.9 Mio. UBP pro FTE. Im Vergleich zum Vorjahr ist dies eine Abnahme von 1 Prozent (vgl. Abbildung 3). Die drei wichtigsten Kategorien für die Umweltbelastung im Jahr 2022 sind Wärme (30%), Flugreisen (20%) und Papier (14%) (vgl. Abbildung 4).

Im Vergleich zum extrapolierten Referenzjahr 2020 (entspricht dem Startpunkt der roten Linie) haben die UBP pro FTE des WBF um 24 Prozent abgenommen. Aktuell befindet sich das WBF 19 Prozent unter dem errechneten Zielpfad für 2022. Im Unterschied zu den THG-Emissionen werden bei den UBP Elemente wie Erschöpfung von Ressourcen (Änderung der Landnutzung, Verbrauch von Mineralien und Metallen, Abbau von Kies, Verbrauch von Süsswasser etc.) mitbewertet, weshalb beispielsweise Papier in der Perspektive der UBP einen höheren Anteil an der Gesamtbilanz ausmacht als bei den THG-Emissionen.

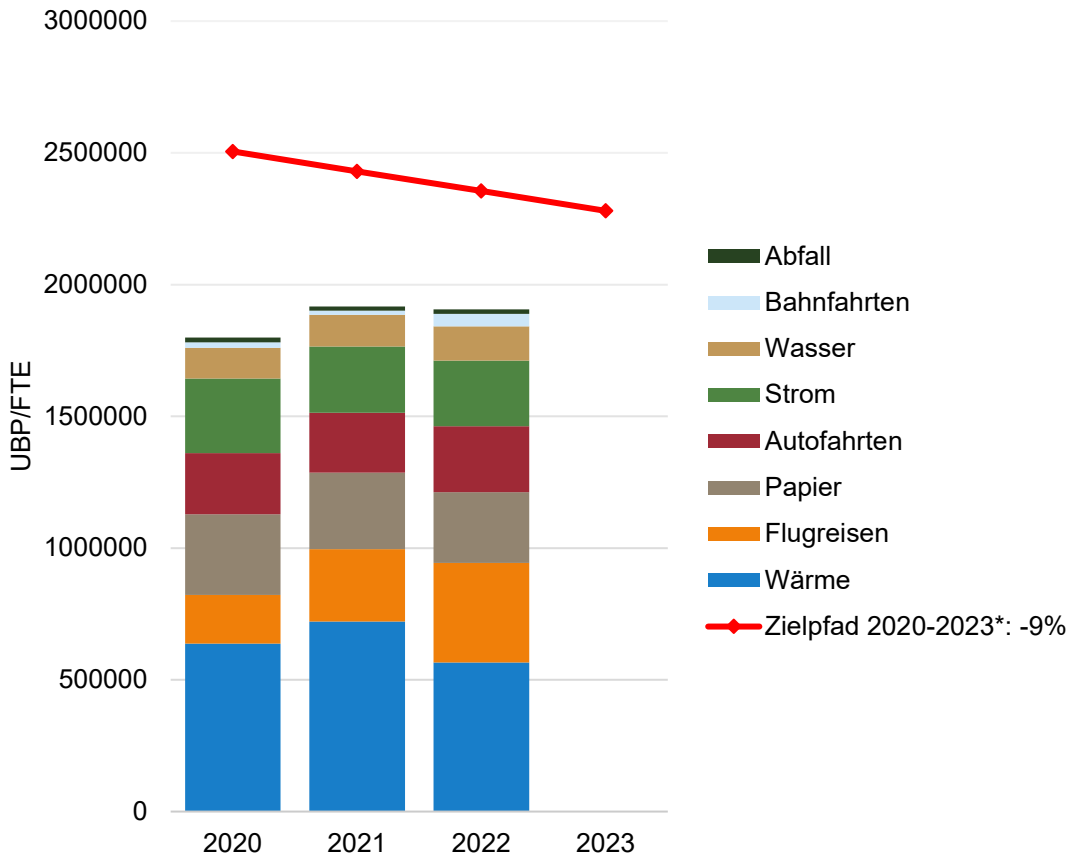

Abbildung 3: Entwicklung der Umweltbelastung (UBP/FTE inkl. Zielpfad) des WBF seit 2020 nach Umweltbereich

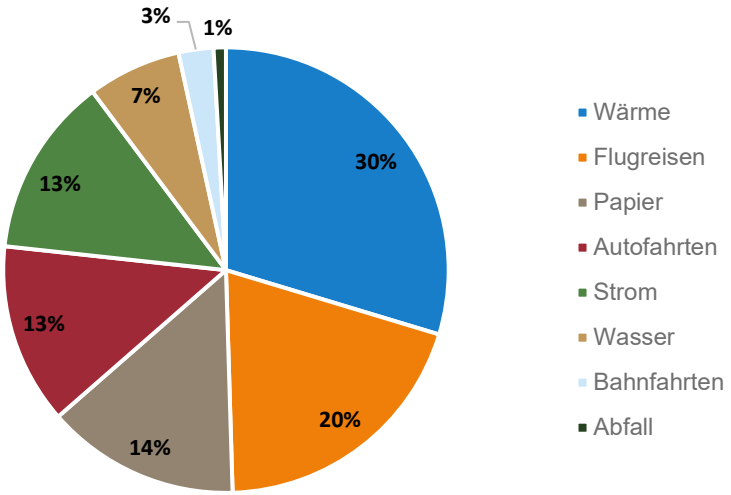

Abbildung 4: Zusammensetzung der Umweltbelastung (UBP pro FTE) des WBF im Jahr 2022 nach Umweltbereich

2.4 Drei Hotspots

Im Folgenden werden die drei grössten Hotspots des WBF vorgestellt. Die Hotspots wurden nach der Höhe ihrer THG-Emissionen im Jahr 2022 geordnet.

2.4.1 Wärme

Die Kategorie Wärme ist mit einem Anteil von 40 Prozent die grösste Emissionsquelle und verursachte 2022 THG-Emissionen in der Höhe von 1'848 t CO_2-eq. Davon wurden rund 60 Prozent durch den Wärmeverbrauch aus Erdgas verursacht und 23 Prozent durch den Wärmeverbrauch aus Heizöl. Der Fernwärmeverbrauch war 2022 für gut 12 Prozent und der Wärmeverbrauch aus Holzschnitzel für 2 Prozent der THG-Emissionen verantwortlich. Insgesamt lag der Wärmeverbrauch bei gut 12.7 GWh. Erdgas war dabei der wichtigste Energieträger mit 5 GWh, gefolgt von Holzschnitzeln mit knapp 3 GWh. Die THG-Emissionen aus Wärme weisen eine Abnahme von knapp 27 Prozent gegenüber 2021 auf. Die Abnahme ist unter anderem bedingt durch den wärmeren Winter, sprich es musste weniger geheizt werden als im Vorjahr. Zudem wurden im Rahmen der Winter-Energiespar-Initiative im Winter 2022/2023 Sparmassnahmen im Bereich Wärme umgesetzt (z.B. Absenkung der Raumtemperatur auf 20° C).

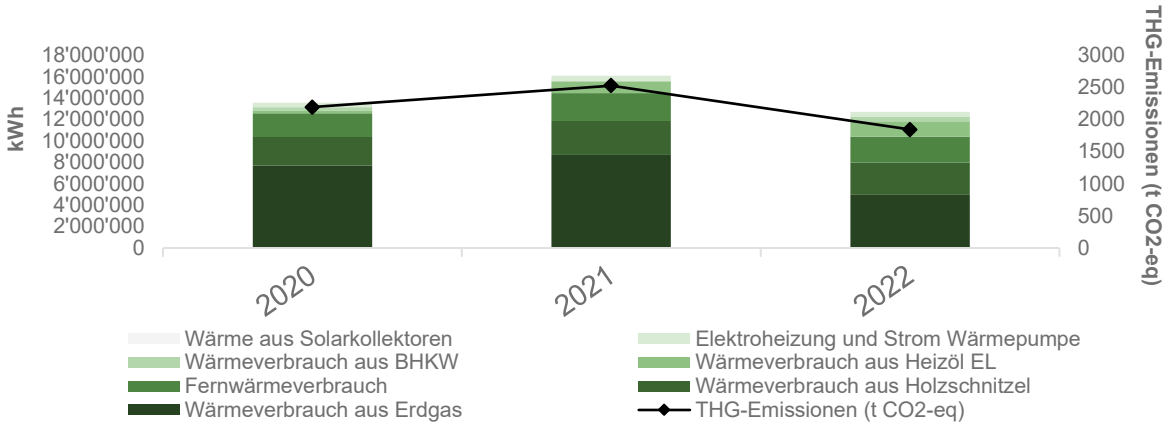

Abbildung 5: Entwicklung der THG-Emissionen durch Wärme des WBF seit 2020

2.4.2 Flugreisen

Mit einem Anteil von 35 Prozent sind Flugreisen die zweitgrösste Emissionsquelle und verursachten THG-Emissionen in der Höhe von 1'595 t CO_2-eq. Davon wurden 2022 rund 19 Prozent durch die Dienstreisen mit Bundesratsjets verursacht, knapp 80 Prozent durch diverse Linienflüge. Bei den Linienflügen machen die Langstreckenflüge 56 Prozent aus. Die BR-Helikopter schlagen mit gut 1 Prozent zu Buche. Die Kategorie Flugreisen weist eine Erhöhung um 50 Prozent der THG-Emissionen im Vergleich zu 2021 auf, was auf die Wiederaufnahme der Dienstreisen nach der Corona-Pandemie zurückzuführen ist. Die Reisen mit den Bundesratsjets haben nach 2021 um 62 Prozent abgenommen, unter anderem weil das WBF im Jahr 2021 als Präsidialdepartement fungierte.

Bei den Linienflügen verursachten die Langstreckenflüge in der Business-Klasse die höchsten THG-Emissionen mit 716 t CO_2-eq, gefolgt von den Mittelstreckenflügen in der Economy-Klasse mit 197 t CO_2-eq. Die THG-Emissionen der Langstreckenflüge in der Business-Klasse entsprechen 56 Prozent der Emissionen aller Linienflüge. Weitere Informationen zu den Flugreisen können dem Kapitel 3.3 zum Aktionsplan Flugreisen entnommen werden.

2.4.3 Autofahrten

Die Kategorie Autofahrten verursachte 2022 THG-Emissionen in der Höhe von 577 t CO_2-eq und ist damit drittgrösste Emissionsquelle (13%). Davon wurde die Mehrheit (77%) der THG-Emissionen durch Dienstreisen mit zugeteilten Bundesfahrzeugen ausgelöst, diese belaufen sich auf knapp 447 t CO_2-eq. Weitere 74 t CO_2-eq (13%) wurden durch Dienstreisen mit Privatautos verursacht. Des Weiteren entstanden 26 t CO_2-eq (4%) der Emissionen durch die Benutzung von Mietfahrzeugen, 12 t CO_2-eq (2%) durch treibstoffeffiziente Autos oder Hybridautos und 11 t CO_2-eq (2%) durch Mobility-Fahrzeuge. Elektroautos beanspruchen knapp 6 t CO_2-eq oder 1 Prozent der THG-Emissionen. Die Emissionen und die gefahrenen Kilometer in dieser Kategorie sind dabei im Vergleich zum Vorjahr um 8 Prozent gestiegen.

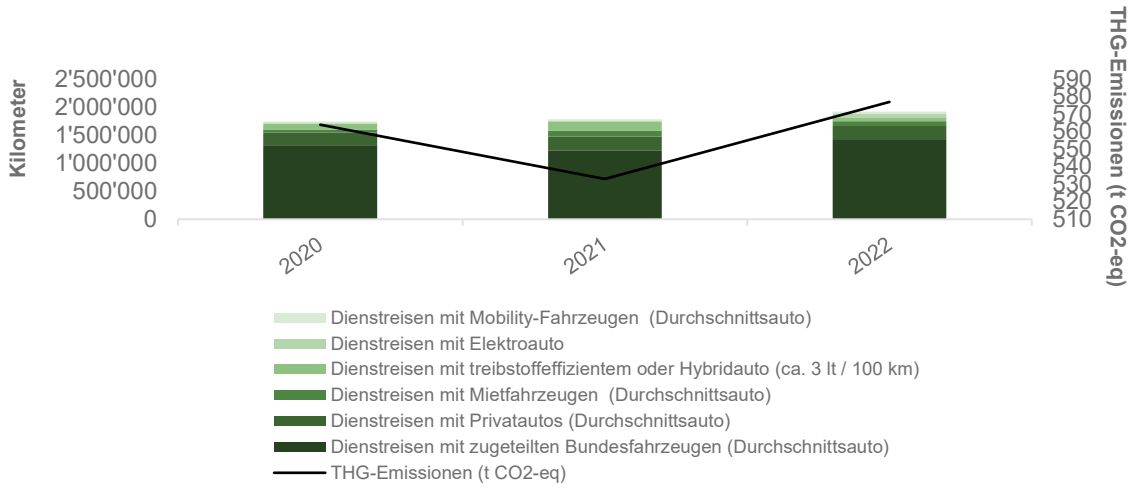

Abbildung 6: Entwicklung der THG-Emissionen durch Autofahrten des WBF seit 2020

3. Langfristige Entwicklung

3.1 Einordnung der Ergebnisse seit 2006

Gegenüber 2006 konnte das WBF seine THG-Emissionen im Jahr 2022 um 64 Prozent von 12'739 t CO_2-eq auf 4'594 t CO_2-eq reduzieren (vgl. Abbildung 7). Im Vergleich zu 2021 haben sich die THG-Emissionen um rund 2 Prozent reduziert. Dies ist vor allem auf die Emissionsreduktionen in der Kategorie Wärme zurückzuführen. Die Kategorien Flugreisen, Wärme und Strom sind hauptsächlich für die Reduktion seit 2006 verantwortlich.

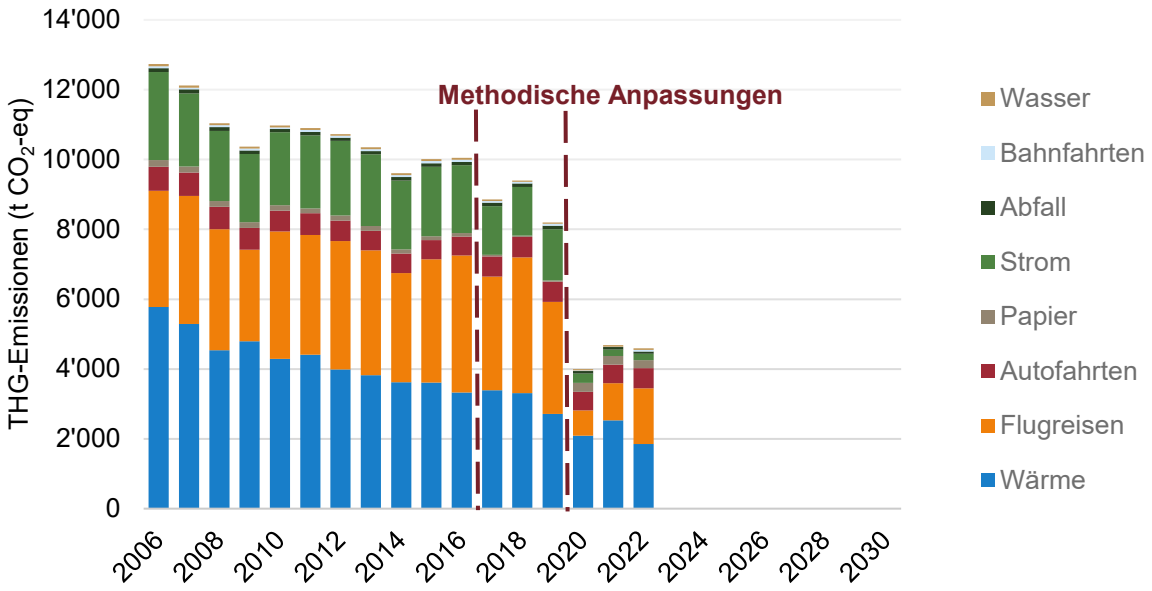

Abbildung 7: Entwicklung der THG-Emissionen (t CO_2-eq) des WBF seit 2006

Die Grafik zeigt einen klaren Abwärtstrend der THG-Emissionen seit 2006. Der markante Abwärtssprung von 2019 auf 2020 ist einerseits durch die Covid-19-Pandemie begründet. 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, 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.

3.2 THG-Reduktion durch starke Massnahmen

Der in Abbildung 7 ersichtliche Abwärtstrend beruht auf den Anstrengungen des WBF, 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.

3.2.1 Wärme

Wärme ist der grösste Hotspot für das WBF.

Massnahme	Beschreibung	Status
Anpassung Raumtemperatur	Die Raumtemperatur wurde an mehreren Standorten reduziert. Zudem wurden – wo möglich – die Heizungen in nicht genutzten Räumen komplett ausgeschaltet;	☑
Anpassung Wassertemperatur	Stufe 1: In den Toiletten nur Kaltwasser zum Händewaschen, aber noch Warmwasser zum Duschen; Stufe 2: Kaltwasser in den Toiletten und in den Duschen.	☑

3.2.2 Flugreisen

Als zweitgrösster Hotspot sind Massnahmen im Bereich Flugreisen für das WBF von grosser Wichtigkeit.

Massnahme	Beschreibung	Status
Aktionsplan Flugreisen	Für weitere Informationen siehe Aktionsplan Flugreisen (Kap. 3.3).	↻

3.2.3 Autofahrten

Die Autofahrten bilden im WBF anteilmässig die drittgrösste Emissionskategorie.

Massnahme	Beschreibung	Status
Reduktion Dienstreisen	Nicht zwingend notwendige Dienstreisen werden durch Telefon- oder Videokonferenzen ersetzt.	☑
Reduktion Dienstreisen	Bei Reisen wird die Delegationsgrösse kritisch hinterfragt	☑

3.3 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 belaufen sich beim WBF 2022 auf 1'595 t CO_2-eq und haben gegenüber 2021 um 50 Prozent zugenommen. Dies ist auf eine Zunahme der Flugreisen nach der Covid-19 Pandemie zurückzuführen. Das WBF befindet sich aber weiterhin auf Kurs mit der Zielerreichung bei einer aktuellen Reduktion von 52 Prozent gegenüber 2019 (vgl. Abbildung 8).

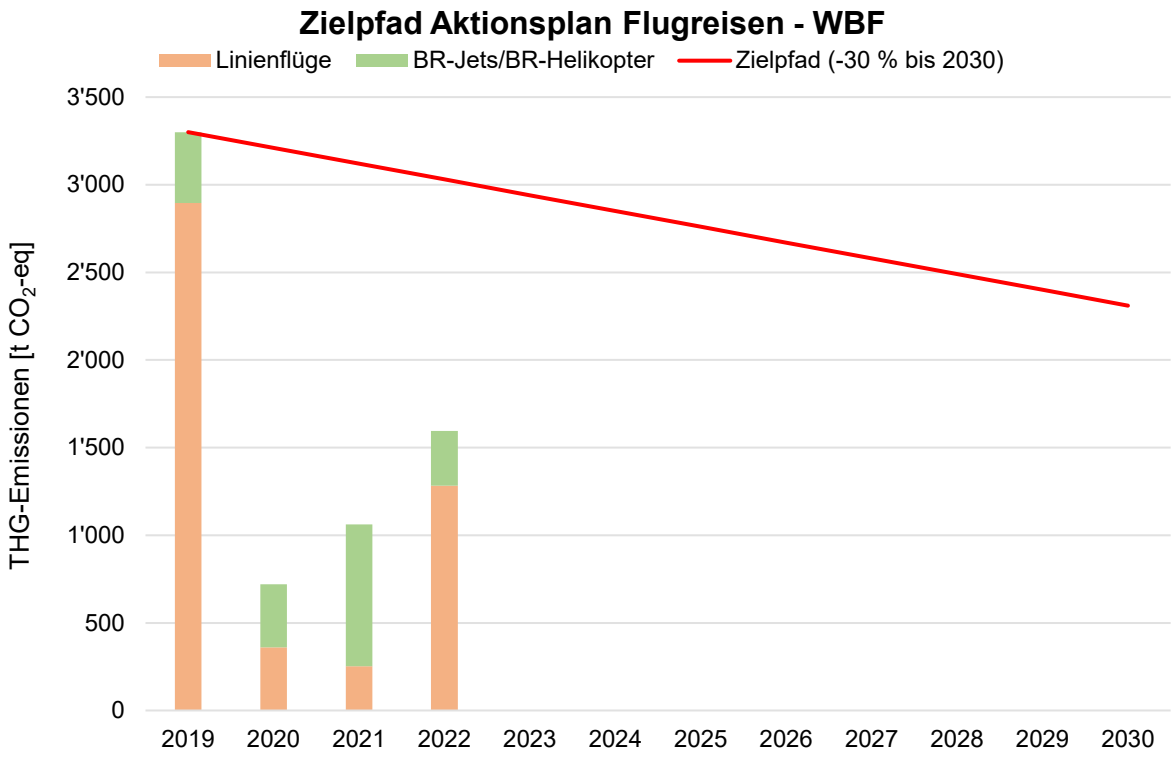

Abbildung 8: Entwicklung der THG-Emissionen aus Flugreisen des WBF seit 2019

Im weiteren Verlauf dieses Kapitels werden diese Massnahmen und der aktuelle Umsetzungsstand genauer analysiert.

Kleinere Delegationen

Die Massnahme zur Verkleinerung der Delegationsgrössen bei internationalen Konferenzen wird beim WBF konsequent umgesetzt. Durchschnittlich beläuft sich die Delegationsgrösse beim WBF auf 1.05 Personen pro Delegation (2021: 1.17). Von total 753 Delegationen bestanden 2022 nur 33 aus mehr als einer Person. Dies zeugt von einer guten Umsetzung dieser Massnahme.

Telefon- und Videokonferenzen

Mit dem Aufkommen der Covid-19-Pandemie und der damit einhergehenden Forderung nach Telearbeit 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 2022 waren es bereits zwischen 65'000 und 120'000. Es liegen aufgrund der aktuellen Datenlage keine Zahlen auf Departementsstufe für das WBF vor.

Zug statt Flugzeug

Die BRZ hat zusammen mit dem EPA definiert[3], welche Destinationen grundsätzlich mit dem Zug angereist werden müssen. Im Verhältnis zwischen den zurückgelegten Kilometern per Bahn und den zurückgelegten Kilometern auf Kurzstrecken per Flugzeug stieg zwischen 2021 und 2022 der Anteil der durch das WBF zurückgelegten Kilometer auf Kurzstrecken per Flugzeug um 9 Prozentpunkte auf 33 Prozent[4]. Dennoch ist das WBF in Bezug auf die Umsetzung dieser Massnahme vorbildlich unterwegs. Insgesamt wurden im Jahr 2022 704’170 km im Ausland mit dem Zug zurückgelegt.

Economy statt Business

Bei den Kurzstreckenflügen beträgt der Anteil an Businessflügen nahezu 0 Prozent. Bei Mittelstreckenflügen ist der Anteil bei 1 Prozent und bei den Langstreckenflügen liegt der Anteil bei 62 Prozent. Der hohe Anteil an geflogenen Kilometern in der Business-Klasse bei Langstreckenflügen zeigt, dass das WBF bei dieser Massnahme noch Potential aufweist, insbesondere da Langstreckenflüge 70 Prozent aller THG-Emissionen der Linienflüge verursachen.

Die Weisung aus dem Aktionsplan Flugreisen, wonach Reisen in der Businessklasse nur unter gewissen Bedingungen erlaubt sind (ab einer Reisezeit von 9 Stunden bei einem Direktflug bzw. 11 Stunden bei einem Flug mit Umsteigen) wird durch das WBF eingehalten. Kurz- und Mittelstreckenflüge, welche als Teil einer Langstreckenreise mit einer Reisezeit von mindestens 11 Stunden in der Business-Klasse geflogen werden, entsprechen den Vorgaben gemäss dem Aktionsplan Flugreisen.

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

[4] 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.