

PRESSEMITTEILUNG

Zur Klimakonferenz 2017 in Bonn: atmosfair legt Klimaranking der weltweit größten Fluggesellschaften vor

Klimaschutz im Flugverkehr

- **Weltweit nur ein Prozent der Flugzeuge hocheffizient**
- **Flugverkehr nicht auf Zielkurs für das 2 Grad Ziel**
- **TUIFly und Condor unter den Top 10 der CO₂ - sparsamsten Airlines weltweit**
- **Airlines aus EU und China stark, USA durchwachsen**

Berlin, 10.11.2017 - Weltweit setzen Fluggesellschaften sparsame moderne Flugzeuge nur schleppend ein. Im Vergleich zu den sparsamsten Flugzeugen wie dem Airbus A350-900 oder der Boeing 787-9 im optimalen Einsatz verbrauchen selbst die besten Airline-Flotten im Mittel 20% mehr CO₂ pro Kilometer. Die Flotten von Airlines mit nur mittlerer CO₂-Effizienz in Technik und Betrieb stoßen dagegen sogar doppelt so viel CO₂ pro Kilometer aus wie die sparsamsten Flugzeuge. Nur eins von hundert Flugzeugen weltweit gehört zur Klasse der hocheffizienten Flugzeuge. Dies geht aus dem neuen atmosfair Airline Index (AAI) 2016 hervor, den die Klimaschutzorganisation atmosfair heute in Bonn auf der Klimakonferenz vorgestellt hat.

Weltweit wuchsen die CO₂-Emissionen der Airlines um gut vier Prozent, während die geflogenen Kilometer um knapp 7 Prozent zulegen. Die notwendige Entkopplung von Verkehrswachstum und CO₂-Emissionen ist damit auch in diesem Jahr nicht in Sicht. „Unsere Ergebnisse zeigen, dass der Luftverkehr weltweit nicht auf Zielkurs ist, weder für das 1,5 Grad noch für das 2 Grad Ziel“, sagt Dietrich Brockhagen, Geschäftsführer von atmosfair. „Während einige Fluggesellschaften ihre CO₂-Effizienz durch Zukauf neuer Flugzeuge erheblich verbessern konnten, geht die Erneuerung der Flotten insgesamt global gesehen nicht schnell genug.“

Neue Flugzeugtypen steigern Effizienz der Flotten, deutsche Airlines ganz vorne dabei

Der AAI zeigt, dass neue Flugzeuge wie die Boeing 787-9 und der Airbus A350-900 selbst auf der verbrauchsintensiven Langstrecke Werte von weniger als 3,5 Liter Kerosin pro Passagier und 100 Kilometer erzielen können. Der A319 mit Sharklets ist das Pendant dazu auf der Mittelstrecke.

Diese neuen Flugzeuge setzen aktuell die Messlatte für erreichbare CO₂-Effizienz deutlich höher. Daher schneiden solche Fluggesellschaften im aktuellen AAI in der Bewertung schlechter ab, die eine unveränderte Flotte haben oder sich mit neuen Flugzeugen nur wenig verbessert haben. Da bei keiner Fluggesellschaft solche neuen Flugzeuge die Flotte dominieren, erreicht keine Fluggesellschaft die beste Effizienzklasse A und nur drei die Effizienzklasse B (Vorjahr: 10).

Mit der britischen **TUI Airways** (früher Thomson Airways) steht mit knapp 80% des erreichbaren Optimums wieder eine Charter Airline auf Platz eins des atmosfair-Rankings. Platz drei geht an die deutsche Schwester **TUIFly**. Damit liegt die deutsche Fluggesellschaft seit dem Start des atmosfair Rankings in 2012 durchgehend auf Spitzenplätzen. Mit der **Condor** schaffte es ein weiterer deutscher Ferienflieger unter die Top 10 (73 von 100 Effizienzpunkte).

Platz zwei in der Gesamtwertung erreicht **China West Air**. Damit setzt sich die Regionalfluglinie als erste chinesische Airline im zweiten Jahr in Folge in der Gruppe der besten Airlines fest (78,6 von 100

Effizienzpunkte). **Von den Top 50 effizientesten Airlines der Welt kamen 16 aus Europa und 10 aus China.**

Unter den **großen Linienfluggesellschaften führt international die chilenisch brasilianische LATAM** das Ranking mit moderner Flotte und hohen Auslastungen (Platz 11, Effizienzklasse B) an. Innerhalb der EU folgen KLM aus den Niederlanden (Platz 13, Klasse B) und die portugiesische TAP (Platz 33, Klasse C).

Die größte deutsche Fluggesellschaft **Lufthansa** konnte sich relativ zur Konkurrenz verbessern und landet so trotz des verschärften Effizienzmaßstabs auf Platz 65 (Effizienzklasse D). Die Lufthansa konnte ihre Effizienz relativ zu den Vorjahren durch eine erneut verbesserte Auslastung der Flotte steigern. Sie bestuhlt dabei die Flotte insgesamt leicht unterdurchschnittlich und nutzt so ihr Effizienzpotential nicht voll aus. Auf der Kurz- und Mittelstrecke setzt Lufthansa immer weniger ineffiziente Flugzeugmodelle ein (u.a. B737-300/500). Auf der Langstrecke nutzt die Lufthansa weiter verstärkt moderne Wide-Body Jets (A330, A380, B747-8I).

Von den **amerikanischen Airlines** schaffen es nur drei unter die Top 50 Airlines des diesjährigen Index. Alaska Airlines ist die beste amerikanische Linienfluggesellschaft (Platz 14, Effizienzklasse C), gefolgt von Delta und United Airlines, die sich Platz 41 teilen (Effizienzklasse C). American Airlines, die größte Airline der Welt, schafft es auf Platz 66 (Klasse D). Ihre Flotte besteht zwar meist aus effizienten Flugzeugen wie dem A320, B-737-800 oder B777, aber teilweise auch aus ineffizienten Flugzeugen wie der MD-80. Mit hohen Auslastungen auf der Mittelstrecke gewinnt American Airlines zwar Punkte, aber die schwache Auslastung auf der Langstrecke führt zu Abzügen.

Die Unterschiede zwischen den Fluggesellschaften können erheblich sein. Der Treibstoffverbrauch pro Passagier und Kilometer kann auf derselben Strecke bei einer Fluggesellschaft mehr als doppelt so hoch liegen wie derjenige einer anderen. Die besten Werte erreichen Fluggesellschaften, die modernes, auf die Streckenlänge angepasstes Fluggerät einsetzen, viele Sitze darin unterbringen und sowohl Sitze als auch Frachtraum gut auslasten.

Billigflieger werden im AAI in einer eigenen Klasse gewertet. Der Grund: Sie profitieren unter anderem häufig von Subventionen und setzen diese dann über künstlich niedrige Ticketpreise in Flugkilometer und damit CO₂-Emissionen um, die sonst nicht entstanden wären. Nur ein Billigflieger findet sich in der Effizienzklasse B. Wie die übrigen Airlines landen die meisten in den Effizienzklassen C und D.

Aufbau, Daten und Methode

Der Atmosfair Airline Index (AAI) vergleicht einzeln die Treibhausgasemissionen der über 200 größten Fluggesellschaften weltweit und bewertet deren CO₂-Effizienz. Insgesamt bildet der AAI mit etwa 33 Millionen Flügen rund um den Globus etwa 92% des weltweiten Luftverkehrs ab. Die aktuellen Berechnungen beruhen auf den jüngsten verfügbaren Daten der weltweiten Luftverkehrsbranche von 2015.

Im AAI kann jede Fluggesellschaft zwischen 0 und 100 Effizienzpunkte erhalten, getrennt nach Kurz-, Mittel- und Langstrecke. So kann jeder Fluggast vor einem Flug die Fluggesellschaften vergleichen, die Flüge zu seinem Ziel anbieten, und sich für diejenige entscheiden, die am wenigsten CO₂ produziert. Dies ist vor allem für Unternehmen mit vielen Geschäftsreisen interessant, die im besten Fall durch den Wechsel der Fluggesellschaft CO₂ und Ticketkosten sparen können.

Der Index basiert auf dem CO₂-Ausstoß einer Fluggesellschaft pro Kilometer und Passagier auf allen geflogenen Strecken. Den CO₂-Ausstoß berechnet der Index über den Flugzeugtyp, die Triebwerke, die Verwendung von Winglets (aerodynamische Flügelspitzen), die Sitz- und Frachtkapazität sowie deren Auslastungen auf jedem einzelnen Flug. Datenquellen sind ausschließlich internationale Organisationen wie ICAO oder IATA und eine Reihe spezialisierter Datendienste der Luftfahrtbranche sowie Computermodelle von Flugzeugingenieuren.

Internationale Abkommen

Die Einhaltung des Pariser Klimaabkommens von 2015 erfordert für das 1,5 Grad Ziel, dass CO₂-Emissionen weltweit noch vor 2020 ihren Höchststand erreichen und zu sinken beginnen. Der Flugverkehr ist im Pariser Abkommen nicht direkt geregelt. Das neue Montrealer Klimaschutzabkommen der Internationalen Zivilen Luftfahrtorganisation ICAO von 2016 greift erst ab 2021 für Fluggesellschaften.

Pressekontakt

Mail: stefan@wagner-csr.de, Telefon: +49 (0)170 5568636,

Online: www.atmosfair.de/atmosfair_airline_index