

PRESSEMITTEILUNG

Klimakonferenz 2025 Belém: Klimabelastung durch weltweiten Luftverkehr zurück auf Vor-Corona-Niveau

- **Schnell wachsende Fluggastzahlen und langsame Effizienzgewinne verhindern Klimaziele der Branche**
- **In Belém geforderte Abgabe auf Luxusflüge könnte den Weg zu CO₂-ärmerem Fliegen ebnen**
- **Deutsche Airlines nur im unteren Mittelfeld bei der CO₂-Effizienz**
- **Fluggesellschaften investieren zu wenig in hocheffiziente Flugzeuge**

Berlin 20.11.2025: Der weltweite Passagierluftverkehr verfehlt weiterhin deutlich den Kurs auf die Pariser Klimaziele. Trotz höherer Auslastung werden die international vereinbarten Effizienzziele nicht erreicht, und die CO₂-Emissionen liegen fast wieder auf dem Niveau von vor Corona. Das zeigt der aktuelle atmosfair Airline-Index (AAI), den die deutsche Klimaschutzorganisation zur Klimakonferenz von Belém vorgelegt hat.

So konnten die Fluggesellschaften 2024 im Vergleich zum Vor-Pandemiejahr 2019 ihre CO₂-Effizienz zwar um rund 7.5% verbessern. Dies entspricht aber nur einer durchschnittlichen jährlichen Steigerung von 1,5% und liegt damit deutlich unter der im Rahmen der internationalen zivilen Luftfahrtorganisation ICAO vereinbarten jährlichen CO₂-Effizienzsteigerung von 2%. Dass die CO₂-Emissionen sinken, ist dagegen weder bei der ICAO noch real in Aussicht.

„Eine Trendwende im Klimaschutz ist beim Luftverkehr auch nach Jahrzehnten von Beteuerungen der Branche nicht abzusehen. Es ist deshalb richtig, dass jetzt in Belém auf Initiative von Staaten wie Frankreich, Kenia und Spanien eine Abgabe auf Business und First Class Flüge diskutiert wird“, sagt atmosfair Geschäftsführer Dr. Dietrich Brockhagen. „Die Politik muss da einhaken, wo die Luftfahrtindustrie nicht liefert.“

Modernisierung der Flugzeugflotten stockt weiter

Die Flottenmodernisierung und die Optimierung der Flugzeugtypen kommen weiterhin kaum voran. Der AAI zeigt, dass neue Flugzeuge wie die Boeing 737 MAX-8, die Boeing 787 oder der Airbus A350 selbst auf der verbrauchsintensiven Langstrecke Werte von weniger als 3,5 Liter Kerosin pro Passagier und 100 Kilometer erzielen können. Diese neuen Flugzeuge setzen aktuell die Messlatte für erreichbare CO₂-Effizienz.

Da bei keiner Fluggesellschaft solche neuen Flugzeuge die Flotte dominieren und die maximale Auslastung nicht erreicht wird, erreicht keine Fluggesellschaft die besten AAI-Effizienzklassen A oder B. Von den größeren Airlines weltweit erreicht alleine Sky Airline aus Chile die Effizienzklasse C.

Premiumklassen für eine Großteil der Emissionen verantwortlich, Luxusabgabe vorgeschlagen

Neben dem Flugzeugtyp beeinflussen Bestuhlung und Auslastung die Klimateffizienz. Bei der Bestuhlung schlägt insbesondere der Anteil an Business und First Class zu Buche. Der pro Kopf CO₂-Ausstoß liegt hier beim zwei- bis fünffachen der Economy-Class. Auf das Premiumsegment entfallen global über 20 Prozent der CO₂-Emissionen des globalen Passagierluftverkehrs.

„Business und First Class Passagiere sind weit überproportional für die Klimateffekte des Flugverkehrs verantwortlich. Eine Abgabe auf diese Flugklassen wäre sozialverträglich, von den Passagieren bezahlbar und entspricht dem Verursacherprinzip. Wer so viel CO₂ verursacht, sollte auch zuerst für die anderen zur Kasse gebeten werden, insbesondere für die überwiegende Mehrheit der Menschheit im globalen Süden, die gar nicht fliegt“, so Brockhagen. Die Einnahmen könnten für dringend nötigen

Klimaschutz weltweit genutzt werden, auch für die notwendigen technischen Entwicklungen im Flugverkehr.

Deutsche Airlines im unteren Mittelfeld

Insgesamt liegen die deutschen Airlines und ihre Töchter im Mittelfeld. Unter den deutschen Gesellschaften schneidet TUIfly mit 76 von 100 möglichen CO₂-Effizienzpunkten am besten ab. Die Lufthansa erreicht 60 Effizienzpunkte. Die Töchter der Lufthansa Group (Brussels, Discover, Austrian, Edelweiss) 60 bis 70 Effizienzpunkte, Swiss erreicht gar nur 54 Punkte, vor allem aufgrund des hohen Anteils von Business Class (19% gegenüber 9% weltweit) und First Class (3% gegenüber 0.5% weltweit).

Bei den größeren Linienfluggesellschaften im europäischen Luftverkehr (mehr als 100 Verbindungen in, von oder nach Europa) schneiden mit 75 bis 80 Effizienzpunkten Air Corsica (Frankreich), SmartWings (Tschechien) sowie Air Europa und Iberia (beide Spanien) am besten ab. 70 bis 75 Effizienzpunkte erreichen Aegean Airlines (Griechenland), KLM (Niederlande) und Air Baltic (Lettland).

Auf dem nordamerikanischen Markt schneiden unter den großen Linienfluggesellschaften Air Canada (72 Punkte), Alaska Airlines (70 Punkte) und United (66 Punkte) am besten ab. American Airlines liegen bei 64 Punkten, Delta bei knapp 60 Punkten.

Billigflieger werden im AAI in einer eigenen Klasse gewertet. Auf der einen Seite schneiden diese Airlines bei Auslastung und Bestuhlung häufig besser ab als traditionelle Linienfluggesellschaften, gleichzeitig profitieren sie aber oft von Subventionen und setzen diese dann über künstlich niedrige Ticketpreise in Flugkilometer und damit CO₂-Emissionen um, die sonst nicht entstanden wären. Unter den Billigfliegern erreichen die beste Wertung Wizz (UK/Malta), SpiceJet (Indien) sowie Scoot (Singapur). Insgesamt schneiden asiatische Billigflieger besser ab als die europäischen.

Aufbau, Daten und Methode

Der Atmosfair Airline Index (AAI) vergleicht einzeln den Kerosinverbrauch und daraus abgeleitet die Treibhausgasemissionen der über 200 größten Fluggesellschaften weltweit und bewertet deren Effizienz. Insgesamt bildet der AAI rund um den Globus etwa 92% des weltweiten Luftverkehrs ab. Die aktuellen Berechnungen beruhen auf den jüngsten verfügbaren Daten der weltweiten Luftverkehrsbranche von 2024.

Im AAI kann jede Fluggesellschaft zwischen 0 und 100 CO₂-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.

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.

Pressekontakt:

Wolfdietrich Peiker

Mail: peiker@atmosfair.de

Telefon: +49-30-1208480-42

Mobil: +49-163-6962477