atmosfair PRESSEMITTEILUNG

Klimakonferenz 2026 Antalya: Wachsendes Passagieraufkommen und Mangel an modernen Flugzeugen treibt Klimabelastung durch Luftverkehr weltweit auf über Vor-Pandemie-Niveau

- **Schleppende Flottenmodernisierung aufgrund von Produktionsrückständen bei Airbus und Boeing**
- **Weiter wachsende Fluggastzahlen in der Passagierluftfahrt**
- **Deutsche Airlines im Mittelfeld bei der CO_2-Effizienz**

Berlin, 19.11.2026: Der weltweite Passagierluftverkehr verfehlt weiterhin deutlich den Kurs auf die Pariser Klimaziele. Eine Reduktion der Emissionen ist nicht in Sicht. So lagen 2025 die CO_2-Emissionen in der zivilen Passagierluftfahrt über dem Niveau von 2019 und haben damit das Rekordniveau von vor Beginn der Corona-Pandemie noch übertroffen. Zudem werden die international vereinbarten Effizienzziele nicht erreicht. Dies zeigt der aktuelle atmosfair Airline-Index (AAI), den die Klimaschutzorganisation anlässlich der Klimakonferenz in Antalya veröffentlicht.

Fluggesellschaften konnten 2025 im Mittel ihre CO_2-Effizienz im Vergleich zum Vorjahr nur um weniger als ein Prozent verbessern. Gleichzeitig ist das Volumen der Passagierkilometer um mehr als 5% gestiegen. Solange das Passagieraufkommen schneller wächst als die Effizienz zunimmt, ist eine Senkung der CO_2-Emissionen – wie für die Erreichung der Pariser Klimaziele erforderlich – nicht möglich. Für internationale Flüge hat sich die internationale zivile Luftfahrtorganisation ICAO auf eine jährliche CO_2-Effizienzsteigerung von 2 % verständigt.

„Damit verfehlt die Luftfahrtindustrie das Ziel, die Zunahme ihrer Emissionen wenigstens teilweise vom wachsenden Passagierverkehr zu entkoppeln. Um das zu erreichen, müssten alte Flugzeuge durch neue und effiziente Maschinen ausgetauscht werden," so atmosfair Geschäftsführer Dr. Dietrich Brockhagen.

Nötige Modernisierung der Flugzeugflotten, Airbus und Boeing in Verzug

Ein wichtiger Grund für die schleppende Effizienzentwicklung sind die Rückstände bei der Produktion effizienterer Flugzeugmodelle bei den großen Herstellern Airbus und Boeing. Vielfach werden die neuen Flugzeuge aber auch zur Ausweitung der Kapazitäten eingesetzt, statt sie gegen ältere Maschinen zu tauschen. Im Austausch von älteren Maschinen durch effizientere Flugzeugtypen liegt ein großes Potenzial für eine weniger klimaschädliche Luftfahrt: Theoretisch ließen sich so etwa ein Viertel Kerosin einsparen. Zu diesem Schluss kam eine zu Beginn des Jahres veröffentlichte Studie, für die atmosfair Daten beisteuerte.

Neue Flugzeuge wie die Boeing 737 MAX 8, die Boeing 787 oder der Airbus A350 setzen im Moment die Messlatte in Sachen Treibstoffeffizienz. Da bei keiner Fluggesellschaft solche neuen Flugzeuge die Flotte dominieren und die maximale Auslastung nicht erreichen, landet keine Fluggesellschaft in den besten AAI-Effizienzklassen A oder B.

Die Top Ten – moderne Flotten und hohe Auslastungen

Auf den ersten zehn Plätzen des Airline Index finden sich vor allem Linienfluggesellschaften aus Ostasien, die sich entweder durch moderne Flotten oder hohe Passagierauslastungen auszeichnen. Auch zwei Charter-Gesellschaften von TUIfly sind weit oben platziert, da sie grundsätzlich mit hoher Auslastung fliegen. Eine größere Effizienzsteigerung gegenüber dem Vorjahr ist bei den meisten Airlines aus den Top Ten jedoch nicht zu beobachten.

Oman Air jedoch konnte ihre Effizienz gegenüber 2024 um 18 Punkte verbessern und damit den ersten Platz erreichen, mit 82 von 100 Effizienzpunkten. atmosfair zufolge geht dies auf den veränderten Fokus von Transferflügen hin zu Direktverbindungen nach und aus Oman zurück.

Deutsche Airlines im Mittelfeld

Insgesamt liegen die deutschen Airlines und ihre Töchter im Mittelfeld. Unter den deutschen Gesellschaften schneidet TUIfly mit 76 von 100 möglichen CO_2-Effizienzpunkten am besten ab, konnte ihre Effizienz gegenüber 2024 jedoch nicht weiter steigern. Condor Flugdienst steht mit 69 Punkten an zweiter Stelle, verlor jedoch zwei Effizienzpunkte wegen niedrigerer Passagierauslastung. Die Lufthansa konnte sich von 60 auf 64 Effizienzpunkte steigern, da sie zu den wenigen Airlines gehört, die ihre Flotte teilweise modernisiert haben. Die Töchter der Lufthansa Group (Brussels, Discover, Austrian, Edelweiss) erreichten 63 bis 70 Effizienzpunkte, Swiss erreicht nur 55 Punkte, was vor allem am hohen Anteil von Business- und First Class-Bestuhlung liegt.

Bei den größeren Linienfluggesellschaften im europäischen Luftverkehr schneiden mit 75 bis 80 Effizienzpunkten Air Europa (Spanien), Aegean Airlines (Griechenland) sowie Smartwings (Tschechien) am besten ab. 70 bis 75 Effizienzpunkte erreichen SAS Scandinavian Airlines, airBaltic (Lettland), KLM-Royal Dutch Airlines (Niederlande), Neos (Italien) und ITA Airways (Italien).

Auf dem nordamerikanischen Markt schneiden unter den großen Linienfluggesellschaften Alaska Airlines (72 Punkte), Porter Airlines (69 Punkte) und United Airlines (68 Punkte) am besten ab. American Airlines liegen bei 64 Punkten, Delta Air Lines bei 61 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 CO_2-Emissionen um, die sonst nicht entstanden wären. Unter den Billigfliegern erreichen die beste Wertung 9 Air (China), Wizz Air (Ungarn/Großbritannien) sowie Akasa Air (Indien).

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 2025.

Im AAI kann jede Fluggesellschaft zwischen 0 und 100 CO_2-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 CO_2 produziert. Dies ist vor allem für Unternehmen mit vielen Geschäftsreisen interessant, die im besten Fall durch den Wechsel der Fluggesellschaft CO_2 und Ticketkostensparen können.

Der Index basiert auf dem CO_2-Ausstoß einer Fluggesellschaft pro Kilometer und Passagier auf allen der von ihr beflogenen Strecken. Den CO_2-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.

Der atmosfair Airline Index liefert Berechnungen zu CO_2-Emissionen. Diese machen aber nur ein Teil der Klimabelastung aus, die der Flugverkehr verursacht. Den zusätzlichen Klimaeffekt durch Kondensstreifen, Stickoxide und weitere Emissionen bildet der Airline Index nicht ab.

Mehr Informationen zum atmosfair Airline Index finden Sie auf dieser Webseite.

Pressekontakt:
Wolfdietrich Peiker
Mail: peiker@atmosfair.de
Telefon: +49-30-1208480-42
Mobil: +49-163-6962477