

## PRESSEMITTEILUNG

Zur Klimakonferenz 2018 in Katowice: atmosfair legt Klimaranking der weltweit größten Fluggesellschaften vor

### Klimaschutz im Flugverkehr

- **Weltweit eine von 10 Airlines kompatibel mit internationalen Klimazielen**
- **Wenige Fluggesellschaften steigern gleichermaßen CO<sub>2</sub>-Effizienz und Wachstum**
- **TUI und Condor unter den Top 10 der CO<sub>2</sub>-sparsamsten Airlines weltweit**

**Berlin, 8.12.2018** - Eine von 10 Airlines weltweit hält trotz Wachstum ihre CO<sub>2</sub>-Emissionen konstant. Diese wenigen Airlines gleichen den Zuwachs bei ihren geflogenen Kilometern durch Steigerung der CO<sub>2</sub>-Effizienz annähernd aus. Dies ist ein erster Schritt auf dem Weg zu den Zielen des Pariser Klimaabkommens, das weltweit schnelle und weitreichende CO<sub>2</sub>-Reduktionen verlangt. Dabei liegen diese Airlines bei der absoluten Klimateffizienz nur im oberen Mittelfeld. Das zeigt die Herausforderung, die CO<sub>2</sub>-Effizienz fortlaufend zu steigern. Diese Ergebnisse des neuen atmosfair Airline Index (AAI) 2018 stellte die Klimaschutzorganisation atmosfair heute vor.

Zu den wenigen wachsenden Airlines mit konstanten CO<sub>2</sub>-Emissionen gehören mit Thai Airways (67 von 100 Punkten, Effizienzklasse C), Finnair (64 Punkte, Klasse D), American Airlines (59 Punkte, Klasse D) und All Nippon Airlines (58 Punkte, Klasse D) Fluggesellschaften verschiedener Größen und Herkunftskontinente. „Unsere Ergebnisse zeigen, dass die Effizienzsteigerungen der Airlines weltweit derzeit allein noch nicht zum 1,5 Grad oder 2 Grad Ziel führen“, sagt Dietrich Brockhagen, Geschäftsführer von atmosfair. „Wir brauchen neue, synthetisch und CO<sub>2</sub>-neutral hergestellte Treibstoffe und weitere Maßnahmen für die Klimawende im Flugverkehr.“

Weltweit wuchsen die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Airlines mit fünf Prozent, während die geflogenen Kilometer um gut 6 Prozent zulegen. Die notwendige Entkopplung von Verkehrswachstum und CO<sub>2</sub>-Emissionen ist damit weiter nicht in Sicht. Das CORSIA Abkommen der internationalen zivilen Luftfahrtorganisation ICAO erlaubt, dass Fluggesellschaften zukünftig ihre wachsenden CO<sub>2</sub>-Emissionen durch Klimaschutzprojekte außerhalb der Luftverkehrsbranche kompensieren können. Offen bleibt, wie die Branche selbst ihre CO<sub>2</sub>-Emissionen so senkt, dass sie im Einklang mit dem Pariser Klimaabkommen nach 2050 CO<sub>2</sub>-frei wird.

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

Der AAI zeigt, dass neue Flugzeuge wie die Boeing 787-9, Airbus A350-900 oder A320neo 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 CO<sub>2</sub>-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 zwei die Effizienzklasse B (Vorjahr: drei).

**Ferienflieger oben auf:** Die britische **TUI Airways** (früher Thomson Airways) steht mit knapp 80% des heute erreichbaren Optimums bei den CO<sub>2</sub>-Emissionen wie im Vorjahr auf Platz eins des atmosfair-Rankings. Platz vier geht an die deutsche Schwester **TUIFly** (78 von 100

Effizienzpunkten). 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 (72 von 100 Effizienzpunkten).

Unter den **großen Linienfluggesellschaften führt international die chilenisch brasilianische LATAM** das Ranking mit moderner Flotte und hohen Auslastungen (Platz 2, Effizienzklasse B) an. Innerhalb der EU folgen die spanische **Air Europa** (Platz 12, Klasse C) und **KLM** (Platz 17, Klasse C).

Platz drei in der Gesamtwertung erreicht **China West Air**. Damit setzt sich die Regionalfluglinie als erste chinesische Airline dauerhaft in der Gruppe der besten Airlines fest (78 von 100 Effizienzpunkten). **Von den Top 50 effizientesten Airlines der Welt kamen 14 aus Europa und 10 aus China.**

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 CO<sub>2</sub>-Emissionen um, die sonst nicht entstanden wären. Neun Billigflieger finden 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 190 größten Fluggesellschaften weltweit und bewertet deren CO<sub>2</sub>-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 2016.

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 CO<sub>2</sub> produziert. Dies ist vor allem für Unternehmen mit vielen Geschäftsreisen interessant, die im besten Fall durch den Wechsel der Fluggesellschaft CO<sub>2</sub> und Ticketkosten sparen können.

Der Index basiert auf dem CO<sub>2</sub>-Ausstoß einer Fluggesellschaft pro Kilometer und Passagier auf allen geflogenen Strecken. Den CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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](mailto:stefan@wagner-csr.de), Telefon: +49 (0)170 5568636,  
Online: [www.atmosfair.de/atmosfair\\_airline\\_index](http://www.atmosfair.de/atmosfair_airline_index)