



KURZZUSAMMENFASSUNG: USA UND EUROPA

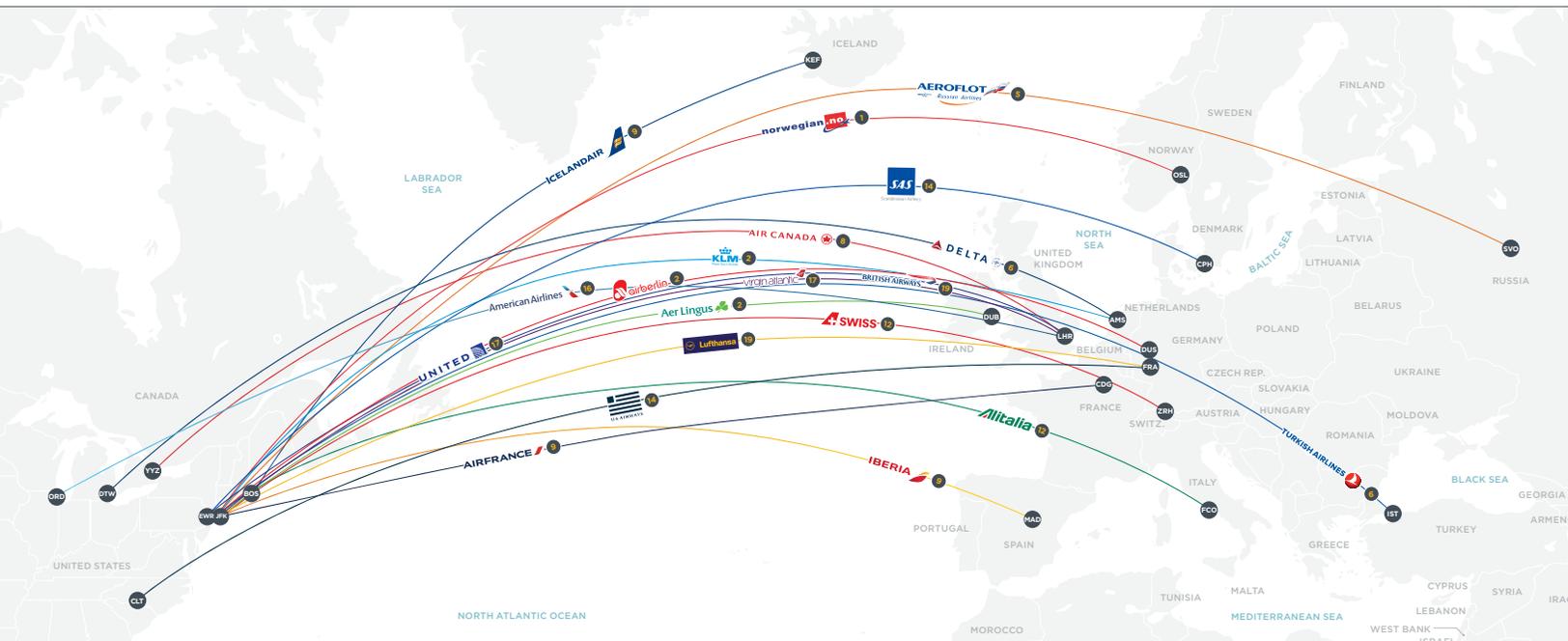


NOVEMBER 2015

communications@theicct.org WWW.THEICCT.ORG

RANGLISTE DER KRAFTSTOFFEFFIZIENZ TRANSATLANTISCHER FLUGLINIEN, 2014

Eine neue Studie des International Council on Clean Transportation vergleicht die top-20 Fluglinien hinsichtlich ihrer Kraftstoffeffizienz (und CO₂-Emissionen) auf Transatlantik-Routen im Jahr 2014.

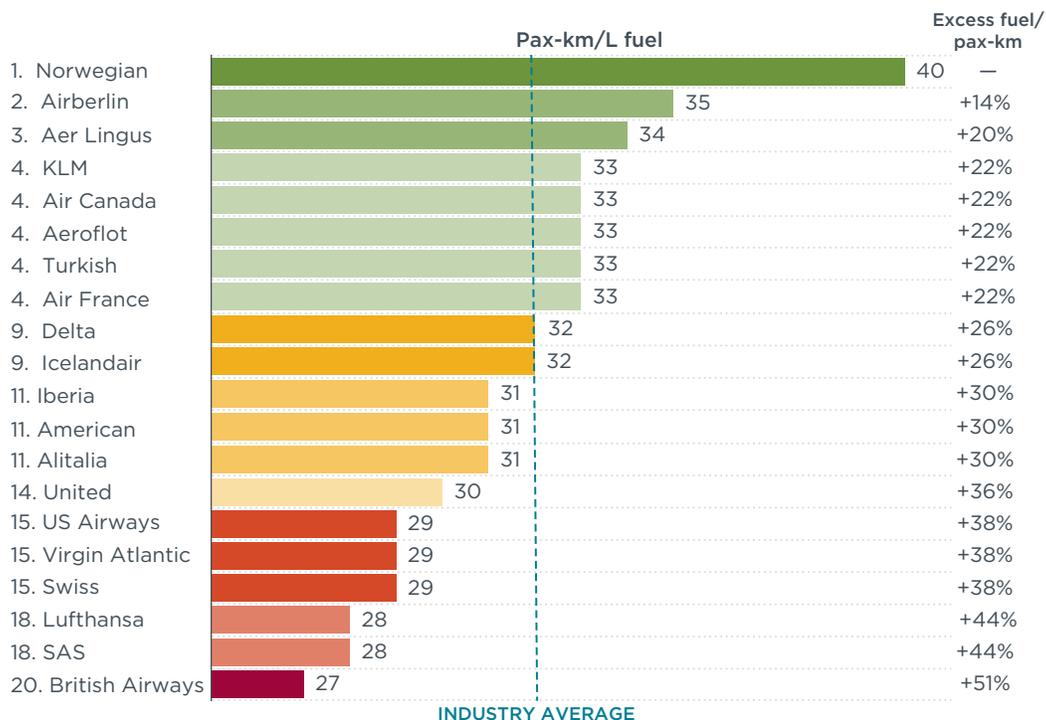


Rank	Airline	Airport pair	pax-km/L	kg CO ₂ per round-trip itinerary	Rank	Airline	Airport pair	pax-km/L	kg CO ₂ per round-trip itinerary
1	norwegian.no	JFK ⇌ OSL	42	720	9	AIRFRANCE	CDG ⇌ JFK	32	930
2	airberlin	DUS ⇌ JFK	36	840	12	Alitalia	FCO ⇌ JFK	31	1100
2	KLM	AMS ⇌ JFK	36	830	12	SWISS	JFK ⇌ ZRH	31	1000
2	Aer Lingus	DUB ⇌ JFK	36	720	14	IRISH AIRWAYS	CLT ⇌ FRA	30	1200
5	AEROFLOT	JFK ⇌ SVO	35	1100	14	SAS	CPH ⇌ EWR	30	1000
6	TURKISH AIRLINES	IST ⇌ JFK	34	1200	16	American Airlines	LHR ⇌ ORD	29	1100
6	DELTA	AMS ⇌ DTW	34	1000	17	virgin atlantic	JFK ⇌ LHR	28	1000
8	AIR CANADA	LHR ⇌ YYZ	33	870	17	UNITED	LHR ⇌ EWR	28	1000
9	ICELANDAIR	BOS ⇌ KEF	32	620	19	Lufthansa	FRA ⇌ JFK	27	1200
9	IBERIA	JFK ⇌ MAD	32	920	19	BRITISH AIRWAYS	LHR ⇌ JFK	27	1100

Kraftstoffeffizienz und Kohlendioxid-Emissionen für nonstop Hin- und Rückflüge von 20 Fluglinien auf den häufigsten Strecken, 2014.

KERNERGEBNISSE

- » 2014 betrug der Unterschied zwischen den am wenigsten und den am meisten Kraftstoff-effizientesten Fluglinien 51%. Dieser Unterschied ist in etwa doppelt so groß, wie zwischen den am wenigsten und am meisten effizienten Fluglinien auf Flugstrecken innerhalb der USA (hier betrug der Unterschied 2014 ca. 25%).
- » Die drei am wenigsten effizienten Fluglinien (Lufthansa, SAS und British Airways) waren zusammen verantwortlich für ein Fünftel aller Sitzplatz-Kilometer auf transatlantischen Flügen und verbrauchten 44-51% mehr Kraftstoff je Passagierkilometer als die effizienteste Fluglinie, Norwegian Air Shuttle.
- » Auf einem nonstop Hin- und Rückflug werden im Durchschnitt ca. eine Tonne CO₂ Emissionen je Passagier ausgestoßen. Dies entspricht den jährlichen CO₂-Emissionen eines Toyota Prius Pkw auf einer 35 Kilometer langen täglichen Pendelstrecke.
- » Die zwei wichtigsten Einflussfaktoren hinsichtlich der Kraftstoffeffizienz einer Fluglinie sind die Konfiguration der Sitzplätze sowie der spezifische Kraftstoffverbrauch der Flugzeuge im Betrieb. Beide Faktoren zusammen erklären ca. 80% der Variation in der Kraftstoffeffizienz der Fluglinien, welche im Rahmen der ICCT-Studie untersucht wurden.
- » Der Besetzungsgrad der Sitzplätze sowie die Beladung eines Flugzeugs (wieviele Plätze tatsächlich besetzt sind und wieviel Fracht mit an Bord ist), sind zwei weitere Faktoren, die jedoch einen weitaus geringen Einfluss auf das Kraftstoffeffizienz-Ranking haben.
- » Fluglinien, welche in neue, moderne Flugzeuge investiert haben (z.B. Norwegian Air Shuttle) weisen eine deutlich bessere Kraftstoffeffizienz auf, als Fluglinien, welche auf ältere Maschinen zurückgreifen. Dies unterstreicht die Bedeutung von Effizienztechnologien (und damit auch von Effizienzstandards) auf dem Weg zu zukünftig geringerem Kraftstoffverbrauch und Kohlendioxid-Emissionen.
- » Die Ausstattung von Flugzeugen mit Premium-Sitzplätzen ist ein weiterer relevanter Einflussfaktor. Nur etwa 14% aller auf transatlantischen Routen zurückgelegten Sitzplatzkilometer gehen auf die erste Klasse oder die Businessklasse zurück. Gleichzeitig sind diese beiden Klassen für ca. ein Drittel aller verursachten Kohlendioxid-Emissionen auf Transatlantikflügen verantwortlich.



Durchschnittliche Kraftstoffeffizienz der Top-20 Fluglinien auf Transatlantikrouten, 2014

HINTERGRUND

- » Weltweit war die Luftfahrtbranche im Jahr 2013 für ca. 700 Millionen Tonnen Kohlendioxid verantwortlich. Wäre die globale Luftfahrtbranche ein Land, so wäre sie auf Rang 21 der weltweiten Rangliste hinsichtlich Wirtschaftsleistung, jedoch auf Platz 7 hinsichtlich ihres Kohlendioxid-Ausstoßes (Deutschland ist auf Platz 6).
- » Es wird erwartet, dass sich die Kohlendioxid-Emissionen aus der Luftfahrt, ohne entsprechende politische Maßnahmen, bis 2050 verdreifachen werden. Im selben Zeitrahmen sollen sich die Emissionen zahlreicher Staaten um bis zu 80% reduzieren.
- » Die internationale Luftfahrorganisation "International Civil Aviation Organization (ICAO)" verpflichtete sich dazu, bis 2016 einen globalen Rahmen für die Kohlendioxid-Emissionen und die Kraftstoffeffizienz von Flugzeugen zu entwickeln. Ein regulatorischer Kohlendioxid-/Effizienz-Standard sowie marktbasierende Maßnahmen sind hierzu in der Diskussion. Allerdings wird der Prozess derzeit durch Uneinigheiten hinsichtlich der Verteilung der Reduktionsverpflichten zwischen den einzelnen Fluglinien behindert.
- » Die Europäische Union verpflichtete außereuropäische Fluglinien ursprünglich dazu, am europäischen Emissionshandelssystem teilzunehmen, sofern diese Flughäfen in Europa ansteueren. Allerdings wurde diese Verpflichtung 2012 vorübergehend außer Kraft gesetzt. Sollte das von ICAO zu entwickelnde Rahmenwerk als unzureichend erachtet werden, so könnte die Europäische Union zu ihrer ursprünglichen Verpflichtung auch für außereuropäische Fluglinien zurückkehren.
- » Die US-Umweltbehörde leitete 2015 erste Schritte ein, um möglicherweise die Treibhausgase auf dem Luftfahrtbereich zu regulieren.
- » Die Delegierten der 21. Klimaschutzkonferenz der Vereinten Nationen (COP21) werden sich Anfang Dezember auf dem Pariser Flughafen Le Bourget treffen. Unter anderem ein Thema auf ihrer Agenda wird die Frage sein, wie die Treibhausgase aus dem internationalen Luftfahrtbereich in eine globale Klimaschutzvereinbarung integriert werden können.

WEITERE INFORMATIONEN

Transatlantic Airline Fuel Efficiency Ranking, 2014

Autoren: Irene Kwan und Dr. Daniel Rutherford

ANSPRECHPARTNER

Dan Rutherford, +1 650 336 3536, dan@theicct.org

Irene Kwan, irene@theicct.org

DOWNLOAD www.theicct.org/transatlantic-airline-efficiency-2014



The International Council on Clean Transportation is an independent nonprofit organization founded to provide first-rate, unbiased research and technical and scientific analysis to environmental regulators.

2015 © INTERNATIONAL COUNCIL ON CLEAN TRANSPORTATION