FLUG IN DIE KLIMA-KATASTROPHE

Wie europäische Fluggesellschaften in den Bereichen Klima, Soziales und Unternehmensführung versagen

GREENPEACE

Greenpeace-Briefing

Herausgeber:

Greenpeace in Zentral- und Osteuropa
Wiedner Hauptstraße 120–124
1050 Wien
Österreich

© Juni 2022

INHALT

Einführung 4

Der Flugverkehr heizt die Klimakrise und den Krieg in der Ukraine an 6

Die europäische Luftfahrtindustrie im Check 7

Zentrale Ergebnisse des Reports von Observatorio RSC 10
- Gesamtübersicht über die zentralen Ergebnisse 10
- Zentrale Ergebnisse im Bereich „Klima“ 12
- Zentrale Ergebnisse im Bereich „Soziales und Beschäftigung“ 16
- Zentrale Ergebnisse im Bereich „Dividenden und finanzielle Anreize“ 20
- Zentrale Ergebnisse im Bereich „Lobbyismus“ 22
- Greenwashing in der Luftfahrt 25

Vorbildliche und schlechte Praktiken in der Luftfahrt 31

Zentrale Ergebnisse des Reports von Observatorio RSC für jede Fluggesellschaft 33
- Lufthansa Group 33
- Air France-KLM 35
- The International Airlines Group (IAG) 38
- Ryanair 42
- easyJet 44
- SAS Scandinavian Airlines (SAS) 47
- TAP Air Portugal 50

Schlussfolgerungen und politische Forderungen 53
- Welche Maßnahmen müssen die Fluggesellschaften ergreifen? 54
- Welche Maßnahmen müssen die EU und die Regierungen der Mitgliedstaaten ergreifen? 56

Einführung

Der Flugverkehr ist weltweit einer der Hauptverursacher der steigenden Treibhausgasemissionen (THG). In den letzten Jahren bis zum Beginn der Coronakrise im Jahr 2020 sind die jährlichen Emissionen aus dem Flugverkehr um 4 bis 5 Prozent gestiegen[1]. Obwohl die COVID-19-Pandemie zu einem vorübergehenden Rückgang der Flugverkehrsemissionen geführt hat, wird davon ausgegangen, dass der Flugverkehr bereits 2024 wieder auf das explosionsartig steigende Wachstumsniveau vor der Pandemie zurückkehren wird. Ohne politische Gegensteuerung wird sich die Luftfahrtindustrie zu einem der größten Verursacher von Treibhausgasen der Welt entwickeln und bis 2050 bis zu einem Viertel des weltweiten CO_2-Budgets zur Erreichung des 1,5-Grad-Ziels des Pariser Klimaabkommens verbraucht haben.

Unter dem Druck der stark steigenden Flugverkehrsemissionen haben sich einige Akteure des Luftfahrtsektors kürzlich dazu verpflichtet, ihre Emissionen bis 2050 auf netto null (engl. „net zero") zu senken bzw. CO_2-neutral zu werden. Aber keine einzige Airline hat sich bisher dazu verpflichtet, ihre Treibhausgasemissionen tatsächlich auf null (engl. „real zero") zu senken bzw. eine vollständige Dekarbonisierung zu realisieren.[2] Stattdessen legen Luftfahrtindustrie und Politik einen übertriebenen Optimismus an den Tag, wenn es um falsche oder technologische Lösungen geht, wie etwa den CO_2-Ausgleich, Elektroflugzeuge und alternative Kraftstoffe; diese sind entweder ineffektiv, umweltschädlich oder weit davon entfernt, in den nächsten Jahrzehnten realisierbar bzw. in den erforderlichen Mengen problemlos verfügbar zu sein. Laut Forschung behindern diese „Technologie-Mythen" den notwendigen Fortschritt der Klimapolitik im Flugverkehr. Während andere Verkehrssektoren wie der Schienen- und Straßenverkehr bis zu einem gewissen Grad direkt Strom aus erneuerbaren Energiequellen wie Solar- und Windenergie nutzen können, gibt es für die Luftfahrt noch keine vergleichbaren Lösungen. Das Ziel, die Emissionen ohne CO_2-Ausgleich tatsächlich auf null („real zero") zu senken, wird ohne eine deutliche Reduzierung der Flüge nicht zu erreichen sein.

Der europäische Luftfahrtsektor

Der Flugverkehr war in den letzten Jahrzehnten die am schnellsten wachsende Quelle verkehrsbedingter Treibhausgasemissionen in der EU. Während Europa seine Treibhausgasemissionen seit 1990 insgesamt um mehr als 30 Prozent gesenkt hat, haben sich die Emissionen aus dem Flugverkehr seither mehr als verdoppelt und tragen maßgeblich zum Trend steigender Verkehrsemissionen in Europa bei. Die CO_2-Belastung durch den Flugverkehr in Europa ist in den letzten fünf Jahren (vor der COVID-19-Pandemie) um erschreckende 26 Prozent gestiegen; 2018 zählten die Fluggesellschaften zu den größten Verursachern von CO_2-Emissionen in Europa.

Der europäische Luftfahrtsektor beschäftigt direkt bis zu 2 Millionen Menschen und sichert etwa 5 Millionen Arbeitsplätze. Damit spielt er eine wichtige Rolle in der Volkswirtschaft der EU und trägt nach Angaben der Europäischen Kommission rund 300 Milliarden Euro bzw. 2,1 Prozent zum europäischen Bruttoinlandsprodukt (BIP) bei. Doch während die Führungskräfte und Aktionäre der Fluggesellschaften über Jahre hinweg Gewinne

[1] Alle online verfügbaren Quellen sind in diesem Dokument direkt verlinkt. Um zu diesen Quellen zu gelangen, müssen Sie die Online-Version dieses Dokuments nutzen.

[2] Informationen über den Unterschied zwischen CO_2-Neutralität („net zero") und vollständiger Dekarbonisierung („real zero") finden Sie im Abschnitt „Greenwashing in der Luftfahrt".

eingeflogen haben, ist die Arbeitsplatzunsicherheit für die Beschäftigten in der Luftfahrt gestiegen. Die Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF) und die Gewerkschaften in ganz Europa sind besorgt darüber, dass sich die Löhne, die Arbeitsbedingungen und der Sozialversicherungsschutz für die Beschäftigten der Fluggesellschaften zunehmend verschlechtern und dass sie immer weniger Einfluss auf Tarifverhandlungen nehmen können.

In der Vergangenheit haben Fluggesellschaften und Flughäfen von einem zunehmend liberalisierten EU-Markt profitiert und wurden massiv mit öffentlichen Geldern subventioniert, unter anderem durch die Befreiung von der Mehrwertsteuer und anderen Gebühren, staatliche Beihilfen, Rettungspakete, Kredite sowie Forschungs- und Entwicklungsförderung. Dies hat die Märkte jahrzehntelang zugunsten der Luftfahrt und zulasten der umweltfreundlichen Mobilität verzerrt. So sind Fluggesellschaften beispielsweise von der Kerosinsteuer und der Mehrwertsteuer auf internationale Flugtickets befreit, während Eisenbahnunternehmen hohe Energiesteuern und Mautgebühren zahlen. Hinzu kommt, dass die europäischen Fluggesellschaften nach wie vor einen Großteil ihrer Emissionszertifikate – das sind Genehmigungen zur Freisetzung von Treibhausgasen (also nichts anderes als Freibriefe zur Umweltverschmutzung) im Rahmen des EU-Emissionshandels – kostenlos von der EU erhalten.

Der europäische Luftfahrtsektor wird von privaten Unternehmen dominiert. Während viele dieser Unternehmen eine aggressive Dividendenpolitik verfolgten, um Aktionäre anzulocken, hat sie der Mangel an finanziellen Mitteln an anderer Stelle krisenanfälliger gemacht und daran gehindert, in umweltfreundliche und nachhaltige Technologien zu investieren. Erschwerend kommt hinzu, dass die Lobby-Aktivitäten der Fluggesellschaften bei den EU-Institutionen – sowohl direkt als auch über ihre Branchenverbände – im Laufe der Jahre viele Versuche untergraben haben, die gravierenden Klimaauswirkungen der Luftfahrtindustrie zu regulieren.

Die COVID-19-Pandemie und die daraus resultierenden Reisebeschränkungen haben den Flugverkehr weltweit und in Europa auf einen historischen Tiefstand sinken lassen und den gesamten Luftfahrtsektor in eine schwere Krise gestürzt. Infolgedessen haben die europäischen Fluggesellschaften, die zu den größten Umweltverschmutzern Europas gehören, staatliche Beihilfen und Rettungspakete in beispielloser Höhe von 41,9 Milliarden Euro beantragt und auch erhalten. Allein die sieben größten Luftfahrtkonzerne Europas haben über 30 Milliarden Euro an Corona-Beihilfen erhalten.

Trotz mehrfacher Erklärungen der EU-Mitgliedstaaten, dass diese staatlich betriebene Konjunkturbelebung klimaverträglich sein muss, und trotz der Einigung auf EU-Ebene, dass die Finanzierung der Konjunkturbelebung der Umwelt keinen nennenswerten Schaden zufügen darf, haben es die Regierungen versäumt, die Rettungsmaßnahmen für Fluggesellschaften an Bedingungen zu knüpfen, die unsere Umwelt und die Beschäftigten der Fluggesellschaften schützen. Die europäischen Regierungen und Fluggesellschaften sollten darüber Rechenschaft ablegen, wie sie das Geld der Steuerzahler*innen verwenden, und müssen sich für eine zukunftsweisende und gerechte Verkehrswende einsetzen, die den Interessen der Menschen und der Umwelt dient.

Der Flugverkehr heizt die Klimakrise und den Krieg in der Ukraine an

Russlands Angriffskrieg gegen die Ukraine, der das Leben von Millionen von Menschen auf den Kopf gestellt hat, hat auch für heftige Turbulenzen im europäischen Luftfahrtsektor gesorgt: Die Fluggesellschaften haben ihre Flüge nach und über Russland und Belarus sowie in und über die Ukraine ausgesetzt, und die Kerosinpreise sind in die Höhe geschossen. Der Krieg in der Ukraine treibt den Preis für Treibstoffe in die Höhe, die mindestens ein Viertel der Kostenbasis der Fluggesellschaften ausmachen.

Da die Fluggesellschaften auch in den kommenden zwölf Monaten mit erheblichen Schwierigkeiten zu rechnen haben, besteht ein hohes Risiko, dass der anhaltende Krieg in der Ukraine die Abhängigkeit der Unternehmen, die im Zuge der Coronakrise Milliardenbeträge erhalten haben, von der Unterstützung durch die öffentliche Hand langfristig noch verstärkt. Die Fluggesellschaft Finnair, die von den Luftfahrt-Sanktionen der EU gegen Russland besonders betroffen ist, hat bereits ein neues Kostensenkungsprogramm angekündigt, das auch die Umwandlung eines staatlichen Kredits vorsieht.

Die Abhängigkeit des Verkehrssektors vom Erdöl schürt Konflikte und heizt den Klimawandel an

Etwa 70 Prozent aller Rohölimporte in die EU fließen in den Verkehrssektor und dienen dazu, Autos, Lastwagen und Flugzeuge anzutreiben. Der europäische Verkehrssektor und damit auch der Flugverkehr sind in hohem Maße von Rohölimporten aus konfliktträchtigen und fragilen Teilen der Welt abhängig, darunter Russland (etwa 27 Prozent der Importe), Irak (9 Prozent), Saudi-Arabien und Nigeria (jeweils 8 Prozent). Erdölexporte stellen die größte Einnahmequelle für Russland dar.

2019[3] verbrauchte die EU-28 64,7 Millionen Tonnen Kerosin, das in Raffinerien aus Rohöl hergestellt wird. Rund 25 Prozent dieses Rohöls stammen aus Russland; somit wird etwa ein Viertel der europäischen Flüge mit Öl betrieben, das den Krieg des Kremls in der Ukraine finanziert.

Nach Schätzungen von Greenpeace könnte die EU jährlich rund 8 Millionen Tonnen Kerosin einsparen, wenn Kurzstreckenflüge in der EU durch intelligente Bahnverbindungen und 30 Prozent aller Geschäftsflüge durch virtuelle Meetings ersetzt würden. Damit ließen sich jährlich bis zu 4 Milliarden Euro einsparen, wenn man die aktuellen Marktpreise für russisches Rohöl zugrunde legt.[4]

---

[3] 2019 war das letzte „normale“ Jahr im Verkehrssektor und auch das letzte vollständige Berichtsjahr bei Eurostat, dem statistischen Amt der EU.

[4] Der Preis der Rohölsorte *Urals* betrug am 19.04.2022 72,13 US-Dollar pro Barrel; der zugrunde gelegte Wechselkurs von US-Dollar zu Euro beträgt 0,923. Ein Barrel Rohöl entspricht etwa 0,136 metrischen Tonnen. Die Berechnung der Kraftstoffeinsparungen wird im oben verlinkten Greenpeace-Report erläutert.

Die europäische Luftfahrt-industrie im Check[5]

Greenpeace beauftragte das Forschungsinstitut *Observatorio de Responsabilidad Social Corporativa* (kurz: Observatorio RSC) mit der Durchführung einer Analyse, die die europäische Luftfahrtindustrie vor und nach dem Erhalt staatlicher Corona-Beihilfen kritisch unter die Lupe nahm, indem sie **das Verantwortungsbewusstsein, das Engagement und die Leistungen** der sieben größten europäischen Luftfahrtkonzerne (gemessen an den 2019 erzielten Umsätzen) **in den Bereichen Umwelt, Soziales und Unternehmensführung (sog. ESG-Kriterien [Environmental, Social, Governance])** untersuchte. Diese sieben Konzerne sind: Lufthansa Group, Air France-KLM, International Airlines Group (IAG), Ryanair, easyJet, SAS Scandinavian Airlines (SAS) und TAP Air Portugal (TAP).

© Paul Langrock / Greenpeace

[5] Im vorliegenden Briefing hat Greenpeace die wichtigsten Ergebnisse des Reports von Observatorio RSC zusammengefasst.

Airline	Tochter-gesellschaften[6]	Umsatz (in Mrd. EUR, 2019)	Beschäftigte (2019)	Fluggäste (in Mio., 2019)	Rettungsmaßnahmen (in Mrd. EUR, 2020)	GHG[7] (in Mio. Tonnen, 2019)
Lufthansa	Austrian Airlines, Brussels Airlines, Swiss, Eurowings	36,4	138.000	145	9	44,1
AIRFRANCE / KLM	Air France, KLM, HOP!	27,2	83.000	104	12,77	34,2
BRITISH AIRWAYS / IAG / IBERIA	British Airways, Iberia, Vueling, Aer Lingus	25	63.500	118	3,64	39,91
RYANAIR	Lauda, Malta Air, Buzz	7,9	16.800	152	0,67	12,54
easyJet		7,65	15.000	96	2,24	10,44
SAS Scandinavian Airlines		4,4	10.445	30	1,14	4,21
TAP AIRPORTUGAL		2,91	9.000	17	1,72	unbekannt

Im Mittelpunkt des Reports von Observatorio RSC steht die Analyse der Glaubwürdigkeit der Klimaversprechen der oben genannten Unternehmen. Der Report zeigt auf, inwieweit in den fast zwei Jahren, nachdem die europäischen Fluggesellschaften umfangreiche staatliche Corona-Beihilfen in Form von Rettungspaketen und Krediten erhalten haben, Verbesserungen in den Bereichen Umweltschutz, Transparenz und faire Arbeitsbedingungen erzielt worden sind.

Die Forscher*innen untersuchten die Selbstverpflichtungen und Leistungen der Luftfahrtkonzerne in vier Themenbereichen, die in verschiedene Kategorien unterteilt sind und im Zusammenhang mit den sogenannten ESG-Kriterien (Environment, Social, Governance) stehen:

1. **Klima: Wie das Unternehmen seine negativen Auswirkungen auf das Klima reduziert**
   - Die Klimapolitik des Unternehmens und seine Selbstverpflichtungen zum Klimaschutz
   - Das Umweltmanagement-System des Unternehmens
   - Die Treibhausgasemissionen des Unternehmens

2. **Soziales und Beschäftigung: Wie das Unternehmen seine Beziehungen zu seinen Mitarbeiter*innen gestaltet**
   - Die Mitarbeiterstruktur des Unternehmens
   - Die Rechte der Arbeitnehmer*innen im Unternehmen
   - Die Richtlinien, Aktivitäten und Selbstverpflichtungen des Unternehmens in Bezug auf Gleichstellung und Nichtdiskriminierung

3. **Dividenden und finanzielle Anreize: Wie das Unternehmen die Ausschüttung von Dividenden an Aktionäre bzw. die Vergabe finanzieller Anreize an Führungskräfte und leitende Angestellte handhabt**
   - Die Ausschüttung von Dividenden durch das Unternehmen und entsprechende Regelungen
   - Die Vergabe finanzieller Anreize durch das Unternehmen und entsprechende Regelungen

[6] Nicht alle Tochtergesellschaften sind hier aufgeführt.

[7] THG-Emissionen = Treibhausgasemissionen

4. **Lobbyismus: wie das Unternehmen seine Lobby-Aktivitäten gestaltet**
    - Die Transparenz des Unternehmens bei seinen Lobby-Aktivitäten
    - Die ethischen Grundsätze, die die Lobby-Arbeit des Unternehmens bestimmen

Die Daten stammen aus öffentlich zugänglichen Quellen, darunter Jahresberichte von Unternehmen, Nachhaltigkeitsberichte, Jahresabschlüsse sowie interne Richtlinien und Regelwerke für die Jahre 2018 bis 2020.[8]

Auf der Grundlage von 339 Indikatoren[9] zur Messung der Unternehmensverantwortung legten die Forscher*innen einen Wert (Prozentsatz) fest, den die Fluggesellschaften in jedem der untersuchten Themenbereiche erreichen können (maximal 100 Prozent). Ein niedriger Wert weist auf ein geringes Maß an Verantwortung und Engagement der Fluggesellschaft im jeweiligen Bereich hin. Anhand eines Gewichtungsschemas für jeden Bereich wurde eine Gesamtwertung für jede Fluggesellschaft berechnet.

Die folgende Tabelle zeigt das Gewichtungsschema für jeden der untersuchten Themenbereiche und veranschaulicht, inwieweit die Gewichtung eines bestimmten Bereichs die Gesamtbewertung beeinflusst. Da der Schwerpunkt der Untersuchung auf der Klimaverantwortung liegt, wurde der Themenbereich „Klima“ mit seinen Indikatoren am höchsten gewichtet und macht 50 Prozent der Gesamtbewertung aus.

THEMENBEREICH	GEWICHTUNGSPROZENTSATZ FÜR DIE GESAMTBEWERTUNG
KLIMA	50 %
SOZIALES UND BESCHÄFTIGUNG	20 %
DIVIDENDEN UND FINANZIELLE ANREIZE	15 %
LOBBYISMUS	15 %

Einzelheiten zum methodischen Vorgehen finden Sie im vollständigen Report von Observatorio RSC.

[8] Der Report von Observatorio RSC basiert auf Dokumenten, die vor dem 30.11.2021 veröffentlicht wurden. Greenpeace hat im vorliegenden Briefing einige neuere Informationen hinzugefügt.
[9] Eine vollständige Liste der Indikatoren finden Sie in ANNEX 1 des vollständigen Reports von Observatorio RSC.

Zentrale Ergebnisse des Reports von Observatorio RSC

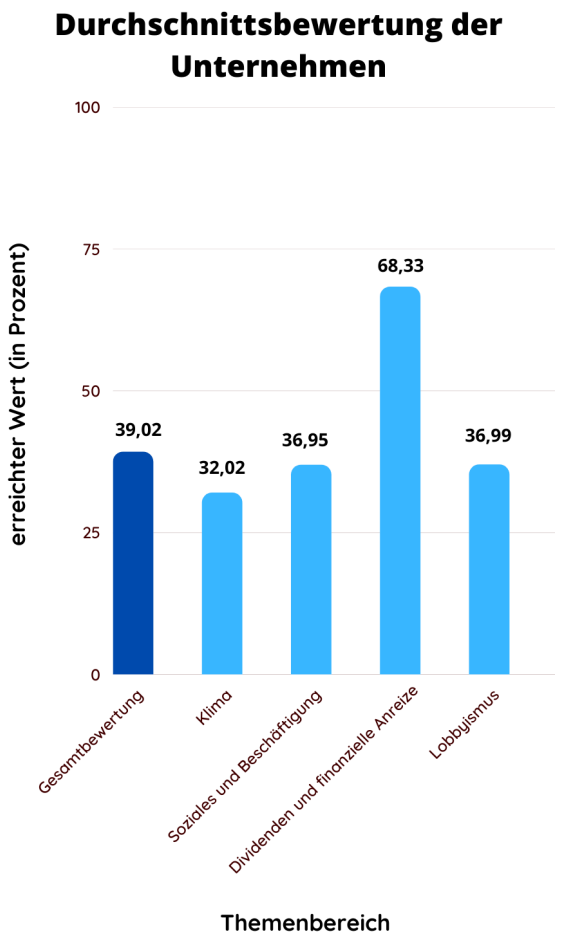
© Lorraine Turci / Greenpeace

Gesamtübersicht über die zentralen Ergebnisse[10]

- Der Report stellt fest, dass bei den europäischen Fluggesellschaften ein erheblicher Verbesserungsbedarf hinsichtlich des Verantwortungsbewusstseins, der Selbstverpflichtungen und der Leistungen in den Bereichen Umwelt, Soziales und Unternehmensführung besteht; die durchschnittliche Gesamtbewertung liegt bei nur 39 Prozent. Die niedrigen Werte, die vor allem in den Bereichen „Klima“ und „Soziales und Beschäftigung“ erreicht wurden, sind ein Hinweis darauf, dass der Luftfahrtsektor ein höchst klimaschädlicher und sozial höchst ungerecht agierender Sektor ist.

[10] Die folgende Zusammenfassung basiert auf den Ergebnissen des Reports von Observatorio RSC.

- Aus dem Report geht hervor, dass die europäischen Regierungen im Luftfahrtsektor keine Verbesserungen in den Bereichen Umweltschutz, Transparenz und faire Arbeitsbedingungen erzielt haben, obwohl sie den größten europäischen Fluggesellschaften mit Corona-Beihilfen in Höhe von über 30 Milliarden Euro unter die Arme gegriffen haben und viele von ihnen eine „grüne Erholung“ von der Coronakrise propagiert haben.



In den nachstehenden Abschnitten hat Greenpeace das folgende Farbsystem für die Bewertung der verschiedenen Indikatoren verwendet. Bitte beachten Sie, dass Greenpeace bestimmte Indikatoren aus dem Report ausgewählt hat und die nachstehenden Tabellen nicht alle Indikatoren enthalten, die im vollständigen Report analysiert wurden.

Grün	Der Indikator ist ausreichend erfüllt.
Gelb	Gut, aber um als nachhaltig zu gelten, sind Verbesserungen erforderlich.
Orange	Besser als nichts, aber nicht ausreichend (zu schwach, nicht ehrgeizig genug ...).
Rot	Der Indikator ist überhaupt nicht erfüllt, oder das Unternehmen veröffentlicht keine Daten.
Grau	Der Indikator ist nicht anwendbar, oder es sind keine Daten verfügbar (wie dies bei der Verwendung von nachhaltigem Flugbenzin [SAF] der Fall sein kann).

Zentrale Ergebnisse im Bereich „Klima“

	Klimaversprechen					
Airline (in der Reihenfolge des Umsatzes absteigend aufgelistet)	erreichter Wert im Bereich „Klima“	Selbstverpflichtung zur CO_2-Neutralität (mit CO_2-Ausgleich) bis 2050	Selbstverpflichtung zur vollständigen Dekarbonisierung (ohne CO_2-Ausgleich) bis 2040	Zielvorgaben zur Senkung der THG-Emissionen und/oder Verbesserung der CO_2-Effizienz[11] bis 2030	Zielvorgaben für eine kurzfristige Senkung der THG-Emissionen und/oder kurzfristige Verbesserung der CO_2-Effizienz (5 Jahre)	Zielvorgaben für eine jährliche Senkung der THG-Emissionen
	%	ja/nein	ja/nein	ja/nein sowie ggf. Beschreibung	ja/nein sowie ggf. Beschreibung	ja/nein
Lufthansa	39,41	ja	nein	ja minus 50 % Gesamtemissionen im Vergleich zu 2019 (netto)	nein	nein
AIRFRANCE KLM	33,34	*ja	nein	ja minus 30 % Emissionen pro Personenkilometer (im Vergleich zu 2019), was 12 % der Gesamtemissionen entspricht; allerdings nur bei Air France	nein	nein
BRITISH AIRWAYS IAG IBERIA	41,12	ja	nein	ja - nur Verbesserung der CO_2-Effizienz	ja - aber nicht ehrgeizig genug (minus 11 % beim Kraftstoffverbrauch)	nein
RYANAIR	21,33	*ja	nein	ja minus 10 % Emissionen pro Personenkilometer (im Vergleich zu 2019)	nein	nein
easyJet	31,37	*ja	nein	nein	ja- aber nicht ehrgeizig genug (minus 10 % pro Personenkilometer)	nein
SAS Scandinavian Airlines	48,57	ja	nein	nein	ja- minus 25 % Gesamtemissionen bis 2025 (im Vergleich zu 2005)	nein
TP AIRPORTUGAL	8,99	nein	nein	nein	nein	nein

*Air France-KLM: *Selbstverpflichtung zur CO_2-Neutralität (mit CO_2-Ausgleich) bis 2050* – *ja*

*Ryanair: *Selbstverpflichtung zur CO_2-Neutralität (mit CO_2-Ausgleich) bis 2050* – *ja*

*easyJet: *Selbstverpflichtung zur CO_2-Neutralität (mit CO_2-Ausgleich) bis 2050* – *ja*

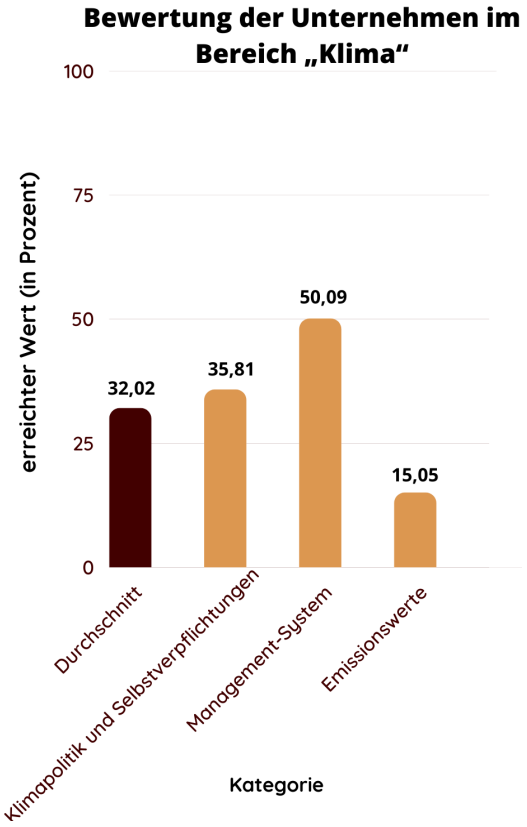
[11] Zielvorgaben zur Verbesserung der CO_2-Effizienz beziehen sich in der Regel auf Effizienzparameter (wie etwa die Emissionen pro Personenkilometer), enthalten aber keine Zielvorgaben zur Senkung der Gesamtemissionen.

Airline	verbesserte Klimaziele durch staatliche Corona-Beihilfen	Verwendung von nachhaltigem Flugbenzin (SAF), aber kein Ausschluss von Agrotreibstoffen[12]	verwendete SAF-Menge	SAF-Herkunft bekannt	Investitionen in erneuerbares E-Kerosin (power-to-liquid)	nutzt CO_2-Ausgleich oder bietet diesen an	THG-Emissionen pro Personen-kilometer 2018–2019 [13]	Kopplung der Vergütung von Führungs-kräften an Leistungen im Klimaschutz	Integrität/ Glaubwür-digkeit der Klima-versprechen
	ja/gering-fügig/nein sowie Beschreibung	ja/nein/ künftig/ unbekannt	Tonnen und Jahr	ja/nein sowie Beschreibungn	ja/nein sowie ggf. Beschreibung	ja/nein	Gramm CO_2e pro Pkm	ja/nein sowie ggf. Beschreibung	hoch/mittel/ gering/ sehr gering/ keine
Lufthansa	nein	ja	10.000 Tonnen 2021 (ca. 0,1 % des gesamten Kraftstoffverbrauchs)	nein	*ja	ja	92,1	ja, aber das Fehlen jährlicher Klimaziele schränkt die Wirksamkeit dieser Maßnahme ein	sehr gering
AIRFRANCE / KLM	nein	ja	6.900 Tonnen 2019 (ca. 0.08 % des gesamten Kraftstoffverbrauchs)	nein	unbekannt	ja	79,5	nein	sehr gering
BRITISH AIRWAYS / IAG / IBERIA	geringfügig (es wurde ein höheres Emissions-reduktionsziel festgelegt)	ja	unbekannt	nein	unbekannt	ja	90,8	ja, aber das Fehlen jährlicher Klimaziele schränkt die Wirksamkeit dieser Maßnahme ein	sehr gering
RYANAIR	nein	zukünftig *geplant	-----	-----	unbekannt	ja	66	nein	sehr gering
easyJet	nein	ja (seit *2021)	unbekannt	nein	unbekannt	ja	70,1	ja, aber das Fehlen jährlicher Klimaziele schränkt die Wirksamkeit dieser Maßnahme ein	sehr gering
SAS Scandinavian Airlines	geringfügig (es wurde ein höheres Emissions-reduktionsziel festgelegt: minus 25 % Emissionen bis 2025 statt bis 2030)	ja	670 Tonnen 2020, was für nur 30–40 Flüge ausreicht	*teilweise ja*	unbekannt	ja	95	nein	sehr gering
TAP AIRPORTUGAL	nein	unbekannt	unbekannt	----	unbekannt	ja	96,5	nein	keine

***Ryanair:** *Verwendung von nachhaltigem Flugbenzin (SAF), aber kein Ausschluss von Agrotreibstoffen*[12] **– zukünftig geplant**
***EasyJet:** *Verwendung von nachhaltigem Flugbenzin (SAF), aber kein Ausschluss von Agrotreibstoffen* **– ja** (seit 2021)
***Lufthansa Group:** *Investitionen in erneuerbares E-Kerosin (Power to Liquid)* **– ja**
SAS:** ***SAF-Herkunft bekannt- teilweise ja* - ***aber einer der Hauptlieferanten ist im Palmölgeschäft tätig, das in engem Zusammenhang mit Entwaldung und Biodiversitätsverlust steht**

Aufgrund ihrer schlechten Emissionswerte und des Fehlens einer glaubwürdigen und wirksamen Klimapolitik und entsprechender Selbstverpflichtungen erreichen die europäischen Fluggesellschaften im Bereich „Klima“ einen Durchschnittswert von nur 32 Prozent.

[12] Agrotreibstoffe gelten als SAF. Die Farbeinstufung gibt an, ob ein Unternehmen Agrotreibstoffe aus seiner SAF-Nutzung ausschließt.
[13] Züge in der EU stoßen im Durchschnitt 33 Gramm CO_2 pro Personenkilometer aus. Selbst die Airlines, die etwas weniger Emissionen pro Fluggast verursachen als andere, haben also immer noch mehr als doppelt so hohe Emissionen wie die Bahn. Aus diesem Grund ist die Farbe Orange hier die bestmögliche Bewertung.



- Sechs der sieben untersuchten Luftfahrtkonzerne wollen bis 2050 „CO_2-neutral“ werden. Die meisten Unternehmen haben ihre langfristigen Versprechen nicht untermauert – weder mit kurzfristigen oder jährlichen Klimazielen noch mit Zielvorgaben zur Senkung der Gesamtemissionen noch mit expliziten und glaubwürdigen Fahrplänen zur CO_2-Reduktion. Keine Fluggesellschaft verpflichtet sich zu einer vollständigen Dekarbonisierung bis 2040, die aber notwendig wäre, damit die globale Erwärmung unter 1,5 °C gehalten werden kann. Stattdessen haben die Fluggesellschaften den unwirksamen CO_2-Ausgleich zu einem wesentlichen Bestandteil ihrer Emissionsminderungs-Strategien erkoren. Folglich weisen die Klimaversprechen der Fluggesellschaften einen sehr geringen Grad an Integrität auf.

- Obwohl die Fluggesellschaften staatliche Corona-Beihilfen in Milliardenhöhe erhalten haben, haben im Jahr 2020 nur zwei der sieben untersuchten Fluggesellschaften ihre Zielvorgaben zur Senkung der Treibhausgasemissionen leicht verbessert. (In diesem Coronajahr wurden besonders viele und besonders große Rettungspakete für Airlines geschnürt.)

- Alle sieben Fluggesellschaften setzen weitgehend auf unzureichende, falsche und/oder umweltschädliche Lösungen zur Emissionsminderung, wie z. B. den CO_2-Ausgleich oder das sogenannte „nachhaltige“ Flugbenzin (engl. „Sustainable Aviation Fuel“, kurz: SAF), das in vielen Fällen auf Agrarrohstoffen basiert, sowie auf technologische Innovationen, die auf Jahrzehnte hinaus weder realisierbar noch in der Lage sein werden, das Flugverkehrsaufkommen und -wachstum zu bewältigen.

- Fünf der sieben untersuchten Fluggesellschaften verwenden nachhaltiges Flugbenzin (SAF)[14], und eine hat angekündigt, damit beginnen zu wollen. Allerdings berichten nur drei Fluggesellschaften über den Anteil des verwendeten SAF. Bei der Air France-KLM machte SAF im Jahr 2019 nur 0,08 Prozent des gesamten Kraftstoffverbrauchs des Unternehmens aus. Nur die Lufthansa investiert in E-Kerosin, das zu 100 Prozent mit erneuerbarem Strom hergestellt wird, aber die produzierten und verwendeten Mengen sind sehr gering.

- Nur drei der sieben untersuchten Luftfahrtkonzerne koppeln die Vergütung leitender Angestellter an (schwache) Umweltkriterien. Allerdings ist die Wirksamkeit dieser Maßnahme fraglich, da sich diese Airlines keine Zielvorgaben für eine jährliche Senkung ihrer Emissionen oder sonstigen Klimaziele setzen.

- Vor der COVID-19-Pandemie befanden sich die Treibhausgasemissionen der Luftfahrt im Steigflug. 2019 verursachten die sieben größten europäischen Fluggesellschaften sage und schreibe 170 Millionen Tonnen Treibhausgas-emissionen; das ist mehr als die gesamten jährlichen Emissionen von Norwegen, Schweden, Dänemark und Finnland zusammen. Die Treibhausgasemissionen einer einzigen Fluggesellschaft, nämlich der Lufthansa, sind höher als die Gesamtemissionen Finnlands. Trotz dieser enormen Mengen verpflichtet sich nur einer der sieben untersuchten Luftfahrtkonzerne zu einer Senkung der gesamten CO_2-Emissionen vor dem Jahr 2050.

[14] SAF kann aus unterschiedlichen Rohstoff- und Energiequellen gewonnen werden. Derzeit sind Agrotreibstoffe und aus Abfällen hergestelltes Flugbenzin die beliebtesten SAF-Arten. Greenpeace spricht sich gegen die Verwendung von Agrotreibstoffen aus, da die Produktion von Agrarrohstoffen große Landflächen beansprucht, oftmals Lebensräume mit einer einzigartigen biologischen Vielfalt zerstört und die Menschenrechte indigener Bevölkerungsgruppen gefährdet, wie etwa im Falle der Palmölproduktion.

Zentrale Ergebnisse im Bereich „Soziales und Beschäftigung“

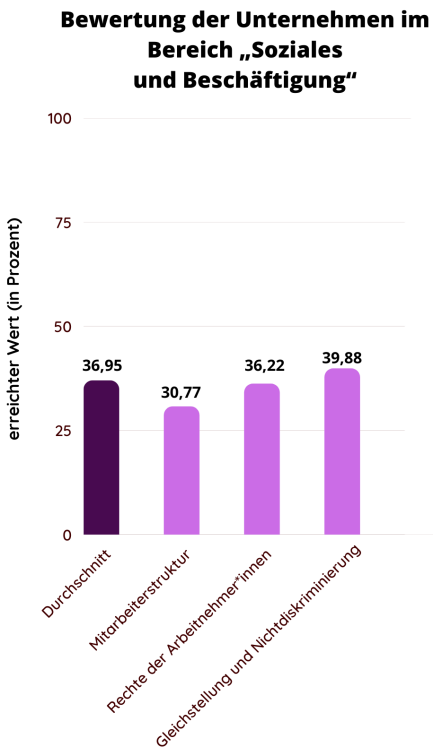
Airline	erreichter Wert im Bereich „Soziales und Beschäftigung“	gibt an, dass für mindestens 80 % der Beschäftigten Tarifverträge gelten[15]	gibt Auskunft über die Beschäftigung von Zeitarbeits-kräften	gibt Auskunft über das Personal-Outsourcing und die Beschäftigung von Leiharbeitskräften	Personalabbau im Coronajahr 2020	Verän-derung der Mitarbeiter-zahlen von 2017 auf 2020
	%	ja/nein sowie ggf. %	ja/nein sowie ggf. %	ja/nein	%	%
Lufthansa	19,21	nur für Deutschland, 83 %	nein	nein	-9,13	-2,2
AIRFRANCE, KLM	60,79	nein	ja, 5 %	nein	-8,71	-5,61
BRITISH AIRWAYS, IAG, IBERIA	60,97	ja, 86 %	ja, 5 %	nein	-8,21	-4,09
RYANAIR	26,4	nein	nein	nein	-13,04	5,37
easyJet	31,16	nein	nein	nein	-1,25	19,75
SAS Scandinavian Airlines	42,06	ja, 99 %	nein	nein	-34,01	-22,92
TAP AIRPORTUGAL	18,06	nein	nein	nein	-24,77	-42,63

[15] Farbeinstufung: unter 80 % = rot; über 80 %, aber keine Angabe für die gesamte Unternehmensgruppe = orange; 80–90 % = gelb; über 90 % = grün.

Airline	gibt an, im Bereich Gesundheits-schutz und Arbeitssicherheit über einen zertifizierten Maßnahmenplan zu verfügen	Frauenanteil im Vorstand (2018)[16]	Frauenanteil im Vorstand (2020)	Verhältnis eines CEO-Gehalts zu einem Durchschnitts-gehalt (2018) – gibt an, um wie viel mehr ein/e CEO verdient	Verhältnis eines CEO-Gehalts zu einem Durchschnitts-gehalt (2020) – gibt an, um wie viel mehr ein/e CEO verdient	fördert die Inklusion von Menschen mit Behinderung und informiert über den Anteil der Mitarbeiter*innen mit Behinderung	berichtet über alters- und geschlechts-spezifische Lohngefälle sowie über Lohngefälle zwischen Berufsgruppen
	ja/nein	%		Verhältnis		Maßnahmen/ Anzahl und ggf. Kommentare	ja/nein und ggf. Kommentare
Lufthansa	nein	35	35	66,36	94,19	Maßnahmen	nein
AIRFRANCE / KLM	ja	41	41	13,03	29,44	Maßnahmen und Anzahl	nein
BRITISH AIRWAYS / IAG / IBERIA	nein	33	45	68,52	29,41	Maßnahmen und Anzahl	ja
RYANAIR	nein	33	40	57,84	64,58	nein	nur Geschlecht (2018)
easyJet	nein	33	45	29,38	15,94	Maßnahmen	nur Geschlecht (UK)
SAS Scandinavian Airlines	ja	50	36	40,75	21,52	nein	nein
TAP AIR PORTUGAL	nein	17	27	unbekannt	unbekannt	Maßnahmen; Anzahl nur für Portugal	nein

Die europäischen Fluggesellschaften erreichen im Bereich „Soziales und Beschäftigung“ einen Durchschnittswert von nur 37 Prozent. Dies ist vor allem auf den starken Personalabbau, die geringe Transparenz beim Outsourcing von Arbeitsverträgen und hinsichtlich des Anteils von befristeten Arbeitsverträgen und Teilzeitverträgen sowie das schlechte Abschneiden bei der Inklusion von Menschen mit Behinderung zurückzuführen.

[16] Farbeinstufung: unter 30 % = rot; unter 40 % = orange; unter 50 % = gelb; 50 % oder darüber = grün; darüber hinaus führt eine Veränderung von 10 % oder mehr von 2018 auf 2020 zu einer besseren bzw. schlechteren Bewertung um eine Stufe.



- Trotz erheblicher Unterstützung durch die Steuerzahler*innen in Form staatlicher Corona-Beihilfen haben die europäischen Fluggesellschaften ihre Belegschaft zwischen 2019 und 2020 im Durchschnitt um 14 Prozent reduziert. Trotz der finanziellen Unterstützung durch die öffentliche Hand hat sich keiner der untersuchten Luftfahrtkonzerne dazu verpflichtet, seinen Arbeitnehmer*innen nicht zu kündigen. Der Personalabbau geht nicht mit der Bereitschaft einher, das Beschäftigungsverhältnis nach Corona wieder herzustellen oder die Wiedereingliederung der gekündigten Arbeitnehmer*innen in das Erwerbsleben zu erleichtern. Es wird allgemein nicht damit gerechnet, dass die Zahl der Beschäftigten wieder ansteigt, und einige Fluggesellschaften haben sogar weitere Personalkürzungen angekündigt. Die ersten verfügbaren Daten für das Jahr 2021 zeigen bei einigen Unternehmen, dass die Mitarbeiterzahlen weiter zurückgegangen sind. In Verbindung mit der Notwendigkeit, die Zahl der Flüge zu reduzieren, ist eine gerechte Verkehrswende bzw. die Sicherstellung eines reibungslosen Arbeitsplatzwechsels für betroffene Arbeitnehmer*innen dringend erforderlich; hierfür gibt es im Luftfahrtsektor jedoch bislang keinerlei Anzeichen.

- Trotz des guten Images, das Fluggesellschaften in Bezug auf die Rechte der Arbeitnehmer*innen in der Vergangenheit hatten, werden im Report von Observatorio RSC erhebliche Schwächen in diesem Bereich festgestellt. Nur die SAS und die IAG geben an, dass für mehr als 80 Prozent ihrer Belegschaft Tarifverträge gelten. Sechs von sieben Fluggesellschaften waren zwischen 2018 und 2020 mit Streiks konfrontiert, wobei Ryanair und die Lufthansa die höchste Anzahl an Streiks und die Air France-KLM das größte Ausmaß an Streiks zu verzeichnen hatten.

- Das Verhältnis des Gehalts eines/einer Geschäftsführers/Geschäftsführerin (CEO) zu einem Durchschnittsgehalt ist im Luftfahrtsektor hoch; das bedeutet, dass die CEOs im Verhältnis zu den übrigen Mitarbeiter*innen viel verdienen. Die Lufthansa hat das höchste Verhältnis: 2020 verdiente ein/e CEO etwa das 94-fache des

Durchschnittsgehalts. Bei Ryanair verdiente ein/e CEO 2020 das 64-fache des Durchschnittsgehalts. Trotz der Coronakrise ist bei der Hälfte der untersuchten Fluggesellschaften das Verhältnis des CEO-Gehalts zum Durchschnittsgehalt im Vergleich zu Vor-Corona-Zeiten gestiegen.

- Die Informationskultur bezüglich Richtlinien zur Gleichstellung und Nichtdiskriminierung ist im Allgemeinen mangelhaft. Nur die IAG berichtet über alters- und geschlechtsspezifische Lohngefälle sowie über Lohngefälle zwischen verschiedenen Berufsgruppen. Nur zwei Unternehmen informieren über den Anteil der Mitarbeiter*innen mit Behinderung.

- Frauen sind in den Vorständen aller untersuchten Fluggesellschaften unterrepräsentiert, insbesondere als deren Vorsitzende. 2020 lag der Frauenanteil im Vorstand zwischen lediglich 27 und 45 Prozent, und nur der Vorstand der Air France-KLM wird von einer Frau geleitet.

- Nur die SAS und die Air France-KLM geben an, im Bereich Gesundheitsschutz und Arbeitssicherheit über einen zertifizierten Maßnahmenplan für Beschäftigte zu verfügen. Die Zusammenarbeit mit unabhängigen externen Expert*innen für Gesundheits- und Sicherheitsfragen wird als wichtig erachtet, wenn es darum geht, bei der Überprüfung von Arbeitsplätzen hinsichtlich Gesundheitsschutz und Sicherheit Schwachstellen aufzudecken und Verbesserungen umzusetzen.

© Marten van Dijl / Greenpeace

Zentrale Ergebnisse im Bereich „Dividenden und finanzielle Anreize“

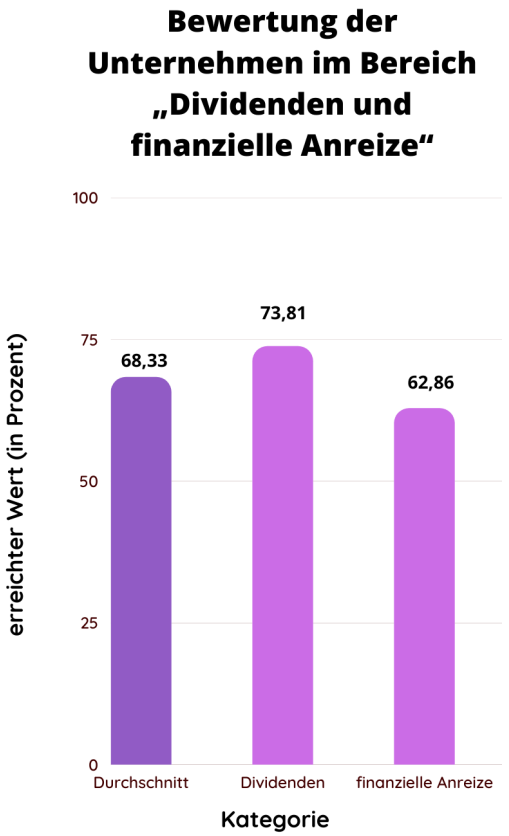
Airline	erreichter Wert im Bereich „Dividenden und finanzielle Anreize“	Dividenden-Ausschüttung von 2018 bis 2020[17]	Bonuszahlungen an leitende Angestellte 2019[18]	Bonuszahlungen an leitende Angestellte 2020	Kopplung der variablen Vergütung von Führungskräften an ESG-Kriterien (Schwerpunkt: Klimaschutz)
	%	Millionen/ Milliarden Euro und Jahr(e)	Millionen Euro		Beschreibung
Lufthansa	88,33	380 Millionen (2018)	9,92	1,06	30 % der Vergütung sind an die Senkung der CO_2-Emissionen (nicht näher spezifiziert) gekoppelt
AIRFRANCE / KLM	58,33	0	0,37	0,77	15 % der Vergütung sind an „Umweltverpflichtungen und CSR-Ziele (Corporate Social Responsibility)“ (nicht spezifiziert) gekoppelt
BRITISH AIRWAYS / IAG / IBERIA	73,33	1,88 Milliarden (2018 bis 2019)	3,40	0	Berücksichtigung einer „CO_2-Effizienz-Metrik“ (nicht näher spezifiziert)
RYANAIR	85	0	2,97	2,31	Erwähnung von Umweltzielen (nicht spezifiziert)
easyJet	48,33	635,5 Millionen (2018 bis 2020)	1,22	0	Erwähnung von Klimazielen (nicht spezifiziert)
SAS Scandinavian Airlines	85	0	0,18	0	keine näheren Angaben; keine Kopplung der Vergütung an Klimaschutzmaßnahmen
TAP AIR PORTUGAL	40	0	unbekannt	unbekannt	unbekannt

Die europäischen Fluggesellschaften erreichen im Bereich „Dividenden und finanzielle Anreize“ einen Durchschnittswert von 68,33 Prozent; dies ist der beste Durchschnittswert, der in den untersuchten Themenbereichen erzielt wurde. Die relativ hohe Prozentzahl ist vor allem auf die geringe Anzahl der ausgeschütteten Dividenden zurückzuführen. Aufgrund der wirtschaftlichen Lage des Luftfahrtsektors im Jahr 2020 wurden hohe Verluste

[17] Farbeinstufung: keine Bonuszahlungen im Jahr 2020 = grün; Kürzung der Bonuszahlungen um mehr als 75 % im Jahr 2020 im Vergleich zu 2019 = gelb; geringfügige Kürzung der Bonuszahlungen im Jahr 2020 im Vergleich zu 2019 = orange; Erhöhung der Bonuszahlungen im Jahr 2020 im Vergleich zu 2019 oder keine Daten veröffentlicht = rot.

[18] Farbeinstufung: keine Bonuszahlungen im Jahr 2020 = grün; Kürzung der Bonuszahlungen um mehr als 75 % im Jahr 2020 im Vergleich zu 2019 = gelb; geringfügige Kürzung der Bonuszahlungen im Jahr 2020 im Vergleich zu 2019 = orange; Erhöhung der Bonuszahlungen im Jahr 2020 im Vergleich zu 2019 oder keine Daten veröffentlicht = rot.

erwirtschaftet, weshalb viele Fluggesellschaften keine Dividenden ausschütteten und in vielen Fällen die Anreizzahlungen an die Führungskräfte eingefroren wurden.



- Vier der sieben untersuchten Fluggesellschaften schütteten im Zeitraum von 2018 bis 2020 keine Dividende aus. Die restlichen drei Airlines haben jedoch hohe Summen an ihre Aktionäre ausgeschüttet. So hat die IAG allein im Jahr 2019 mehr als 1,3 Milliarden Euro an ihre Aktionäre ausgeschüttet. Dies ist das 3,7-fache des Betrags, den die IAG in den kommenden 20 Jahren in alternative Kraftstoffe investieren will. Darüber hinaus haben die hohen Dividenden, die diese drei Fluggesellschaften ausgeschüttet haben, den Bedarf an öffentlichen Geldern in Form von Rettungspaketen erhöht; dies zeugt von mangelnder Verantwortung, wenn es darum geht, die Resilienz, sprich die Widerstandsfähigkeit der Branche, während der Krise sicherzustellen.

- Die Mehrzahl der Fluggesellschaften bot ihren Führungskräften hohe Bonuszahlungen an, was den Bedarf an öffentlicher Unterstützung zur Überwindung der Coronakrise erhöhte. Die Air France-KLM erhöhte sogar seine Bonuszahlungen im Jahr 2020, als die COVID-19-Pandemie ihren Anfang nahm.

- Sechs der sieben untersuchten Fluggesellschaften haben die variable Vergütung ihrer Führungskräfte an einige ESG-Kriterien (Umwelt, Soziales und Unternehmensführung) gekoppelt; fünf davon beziehen sich auf den Klimaschutz und die Umwelt. Allerdings sind diese Kriterien nicht klar genug definiert, und im besten Beispiel sind nur 30 Prozent der Vergütung an nichtfinanzielle Kriterien gekoppelt.

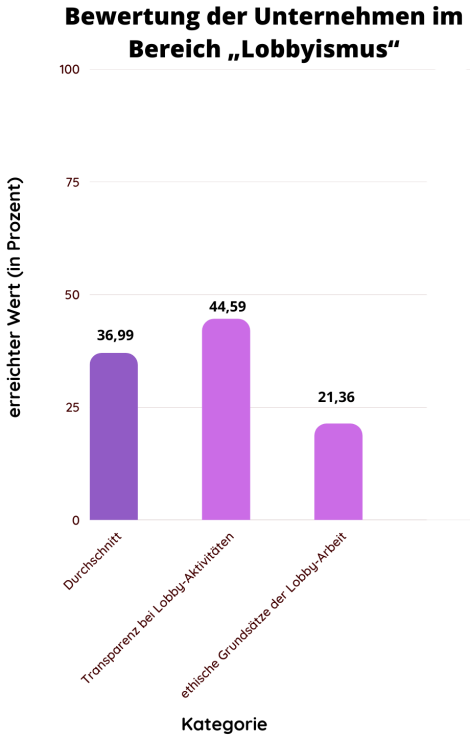
Zentrale Ergebnisse im Bereich „Lobbyismus“

			Transparenz bei Lobby-Aktivitäten			
	erreichter Wert im Bereich „Lobbyismus“	Eintragung im EU-Transparenz-register	informiert über die Eintragung in nationalen Transparenz-registern	legt Lobby-Ausgaben offen	informiert über Lobbying für staatliche Beihilfen und Rettungsmaß-nahmen	informiert über Lobbying im Bereich der Arbeitsgesetz-gebung
Airline	**%**	**ja/nein**	**ja/nein und ggf. Kommentare**	**ja/nein und ggf. Kommentare**	**ja/nein/ teilweise**	**ja/nein**
Lufthansa	39,9	ja	nein – seit 2022 im deutschen Transparenz-register aufgeführt	nein	teilweise	nein
AIRFRANCE / KLM	58,41	ja	ja	ja, aber nicht in Bezug auf einzelne Lobby-Organisationen	nein	nein
BRITISH AIRWAYS / IAG / IBERIA	43,56	ja	nein	nein	nein	nein
RYANAIR	29,7	ja	nein	nein	nein	nein
easyJet	49,43	ja	nein	nein	nein	nein
SAS Scandinavian Airlines	26,59	nein[19]	nein	nein	nein	nein
TAP AIR PORTUGAL	11,82	ja	nein	nein	nein	nein

[19] Die Eintragung in das EU-Transparenzregister ist nur erforderlich, wenn Lobby-Arbeit auf EU-Ebene stattfindet. Es gibt keine Anhaltspunkte dafür, dass dies bei der SAS der Fall ist; daher sind die Bewertung und die Farbeinstufung hier „neutral“ bzw. „nicht anwendbar“.

	ethische Grundsätze der Lobby-Arbeit			
	lobbyiert gegen strengere Klimavorschriften	unterstützt das CO2-Kompensations-system CORSIA	verbietet Spenden an politische Parteien, deren Kandidat*innen und Stiftungen	Vorstand und Geschäftsleitung erhalten Schulungen zu ökologischen und/oder sozialen Themen
Airline (in der Reihenfolge des Umsatzes absteigend aufgelistet)	ja/nein/ unbekannt	ja/nein/ unbekannt	ja/nein und ggf. Kommentare	ja/nein
Lufthansa	ja	ja	nein	nein
AIRFRANCE / KLM	ja	ja	ja	nein
BRITISH AIRWAYS / IAG / IBERIA	ja	ja	ja	nein
RYANAIR	ja	ja	verfügt über keine entsprechende Richtlinie, gibt aber an, keine derartigen Spenden zu leisten	nein
easyJet	ja	ja	ja	nein
SAS Scandinavian Airlines	ja	ja	nein	nein
TAP AIR PORTUGAL	unbekannt	unbekannt, aber gut möglich	nein	Umweltthemen: nein, soziale Themen: ja

Im Durchschnitt schneiden die europäischen Fluggesellschaften im Bereich „Lobbyismus“ mit 37 Prozent schlecht ab; dies liegt vor allem an der geringen Transparenz und ihren Bemühungen, die Klimapolitik durch Lobby-Aktivitäten zu untergraben.



- Bis auf eine Ausnahme sind alle untersuchten Fluggesellschaften Mitglied in mindestens zwei Lobby-Verbänden der Branche, die auf europäischer Ebene aktiv sind. Sechs der sieben untersuchten Fluggesellschaften sind im EU-Transparenzregister eingetragen. Die Air France-KLM informiert als einzige der untersuchten Airlines darüber, dass sie auch in nationalen Transparenzregistern verzeichnet ist. Die Lufthansa steht erst seit 2022 im deutschen Transparenzregister. Die Unternehmen stellen in der Regel nur die erforderlichen Mindestinformationen zur Verfügung.

- Nur die Air France-KLM legt ihre gesamten Ausgaben für Lobby-Arbeit offen; keine der untersuchten Fluggesellschaften gibt an, wie viel sie für bestimmte Lobby-Interessen und -gruppen ausgibt. Vollständige Transparenz bei den Lobby-Ausgaben ist entscheidend, wenn es darum geht herauszufinden, wo die wesentlichen politstrategischen Prioritäten der Unternehmen liegen.

- Die Kommunikation der Unternehmen bezüglich ihrer Lobbying-Aktivitäten im Bereich der sozialrechtlichen und finanziellen Vorschriften ist außerordentlich dürftig. Nur die Lufthansa liefert einige Informationen über ihre Lobby-Arbeit im Zusammenhang mit der Coronakrise.

- Aus dem Report von Observatorio RSC geht hervor, dass die europäischen Fluggesellschaften durch Lobbyismus gezielt Umweltvorschriften aushebeln, um die Klimapolitik zu untergraben, während freiwillige Maßnahmen als Alternativen propagiert werden. Die meisten Fluggesellschaften haben beispielsweise versucht, die Erneuerbare-Energien-Richtlinie und die Energiesteuerrichtlinie der EU zu beeinflussen, um höhere Steuern und Energiekosten für Airlines zu verhindern. Keine Fluggesellschaft unterstützt eine nationale Luftverkehrssteuer, und die meisten Fluggesellschaften lobbyieren gezielt dagegen. Die meisten Fluggesellschaften unterstützen ausdrücklich das internationale CO_2-Kompensationssystem CORSIA, das Greenpeace als Greenwashing betrachtet, da es die Entwicklung und Umsetzung eines Fahrplans zur vollständigen Dekarbonisierung der Fluggesellschaften untergräbt.

- Nur drei Fluggesellschaften verfügen über eine Richtlinie, die Spenden an politische Parteien und deren Kandidat*innen ausdrücklich verbietet. Von den vier Fluggesellschaften, die über keine entsprechende Richtlinie verfügen, gibt eine an, nicht an politische Parteien und deren Kandidat*innen zu spenden. Finanzielle Zuwendungen an politische Parteien und ihre Kandidat*innen können zu Interessenkonflikten führen. Dies kann besonders problematisch sein, wenn politische Entscheidungsträger*innen, die finanzielle Zuwendungen von Fluggesellschaften erhalten haben, die Vorschriften, die für den Luftfahrtsektor gelten, verschärfen müssen. Da sich die Fluggesellschaften gegen strengere nationale und europäische Klimaschutzmaßnahmen aussprechen, ist zu befürchten, dass neue ehrgeizige klimapolitische Vorschriften durch finanzielle Zuwendungen seitens der Airlines aufgeweicht oder verzögert werden.

- Keiner der leitenden Angestellten der untersuchten Fluggesellschaften hat eine Schulung zu Umweltthemen erhalten. Eine solche Schulung ist eine wichtige Maßnahme, die sicherstellt, dass ein umfassendes Wissen über die Klima- und Biodiversitätskrise vorhanden ist, bevor versucht wird, durch Lobby-Aktivitäten Einfluss auf die Umweltgesetzgebung zu nehmen.

Greenwashing in der Luftfahrt

Was versteht man unter Greenwashing?

Greenwashing ist eine PR-Taktik, die dazu dient, ein Unternehmen oder Produkt umwelt- und klimafreundlich zu präsentieren, ohne dass dessen Umweltauswirkungen nennenswert reduziert werden. Die Definition des englischen Verbs „greenwash" im Cambridge Dictionary lautet (in deutscher Übersetzung): „Menschen glauben machen, dass ihr Unternehmen mehr für den Umweltschutz tut, als tatsächlich der Fall ist." In diesem Sinne fallen die Propagierung falscher Lösungen, das finanzielle Sponsoring von Klimainitiativen wie der Weltklimakonferenz sowie die übertriebene Darstellung und Bewerbung „grüner" Maßnahmen im Report von Observatorio RSC unter den Begriff „Greenwashing".

Was versteht man unter einer falschen Lösung?

Eine „falsche" Lösung ist eine von Regierungen oder Unternehmen präsentierte Lösung des Klimaproblems, die sich entweder als aktiv schädlich für den Planeten und/oder Gemeinschaften erwiesen hat oder die so wenig erforscht bzw. in so geringem Umfang entwickelt ist, dass sie nicht als echte Alternative angesehen werden kann, die zu einer erheblichen Verringerung der Treibhausgasemissionen führen wird. Dazu zählen der CO_2-Ausgleich, Agrotreibstoffe, Kraftstoffe aus Abfällen oder große batterieelektrische Flugzeuge.

Flugzeuge mit geringerem Treibstoffverbrauch sind an sich keine falsche Lösung, aber diese Maßnahme allein wird niemals ausreichen, um eine echte Dekarbonisierung in Gang zu bringen. Darüber hinaus ist es ökologisch bedenklich, wenn neue Flugzeuge ältere Flugzeuge vor dem Ende ihrer Lebensdauer ersetzen und/oder wenn ältere Flugzeuge an andere Unternehmen und Länder weitergegeben werden (typischerweise verkaufen Fluggesellschaften des globalen Nordens ihre alten Flugzeuge an ärmere Länder im globalen Süden).

Nachhaltiges Flugbenzin (SAF)

Sogenanntes „nachhaltiges" Flugbenzin (engl. „Sustainable Aviation Fuel", kurz: SAF) ist ein Sammelbegriff für eine Reihe relativ neuer Flugkraftstoffarten, die das auf fossilen Rohstoffen basierende herkömmliche Kerosin ersetzen sollen.

Bestimmte Kraftstoffe, die auf Basis von Strom aus erneuerbaren Energiequellen hergestellt werden (wie etwa E-Kerosin und potenziell grüner Wasserstoff), könnten es den Fluggesellschaften ermöglichen, die Treibhausgasemissionen bei jenen Flugreisen langfristig zu senken, die – nach einer drastischen Reduzierung der Anzahl der Flüge – nicht vermieden oder auf die Schiene verlagert werden können. Wasserstoff wird derzeit hauptsächlich aus fossilen Rohstoffen hergestellt; die breite Nutzung von Kraftstoffen, die auf Basis von erneuerbarem Strom hergestellt werden, wird einige Zeit in Anspruch nehmen, und es wird unweigerlich einen zunehmenden Wettbewerb um diese Kraftstoffe mit anderen Sektoren (wie etwa der Stahlindustrie) geben. „Nachhaltiges" Flugbenzin (SAF) auf der Basis von Biomasse oder Abfällen ist entweder nicht nachhaltig oder nicht in ausreichenden Mengen verfügbar, um einen wesentlichen Beitrag zur Dekarbonisierung des Flugverkehrs zu leisten.

Vor der COVID-19-Pandemie wurden weltweit weniger als 200.000 Tonnen SAF produziert – ein winziger Bruchteil der 300 Millionen Tonnen Kerosin, die von kommerziellen

Fluggesellschaften in einem normalen Jahr benötigt werden. Die Internationale Energieagentur (IEA) geht davon aus, dass SAF bis 2040 einen Anteil von 19 Prozent an den Flugkraftstoffen haben wird; das bedeutet, dass herkömmliches Kerosin aus fossilen Quellen immer noch 81 Prozent der Flugkraftstoffe ausmachen wird. Diese voraussichtliche SAF-Entwicklung ist definitiv nicht ambitioniert genug, um die Treibhausgasemissionen aus dem Flugverkehr mit dem Pariser Klimaabkommen in Einklang zu bringen.

Trotz dieser offenkundigen Einschränkungen ist SAF neben dem CO_2-Ausgleich die beliebteste „Strategie" der Fluggesellschaften, wenn es um langfristige Emissionsminderung geht; zudem machen Airlines häufig Werbung für SAF, um sich ein grünes Image zu verschaffen. Den Fluggesellschaften fehlen jedoch die kurzfristigen Strategien, die erforderlich sind, um den Flugverkehr in den kommenden acht Jahren im Einklang mit den Pariser Klimazielen zu dekarbonisieren.

SAF-Arten

- **Agrotreibstoffe aus Pflanzen** (zumeist aus Ölsaaten)**:** Das weltweit am häufigsten für Agrotreibstoffe verwendete Pflanzenöl ist Palmöl. Die Verwendung von Palmöl für Agrotreibstoffe ist jedoch für Klima und Umwelt höchst problematisch. Palmöl wird hauptsächlich auf Plantagen in tropischen Regenwaldgebieten wie Indonesien und Malaysia angebaut, die von Abholzung betroffen sind; die Palmölproduktion hat verheerende Auswirkungen auf die biologische Vielfalt, die Ernährungssicherheit, die Menschenrechte und den Zugang zu Trinkwasser.
  Palmöl ist in Bezug auf die Umweltzerstörung bei weitem der schlimmste Agrotreibstoff, aber ähnliche Probleme gibt es auch bei Sojaöl, das aus Sojabohnen gewonnen wird, die im Amazonasgebiet angebaut werden. Aber auch die Produktion von Ölsaaten in Europa hat negative ökologische Auswirkungen, vor allem weil beim Anbau viel Energie verbraucht wird und ein hoher Bedarf an landwirtschaftlichen Flächen besteht, die auch für die Erzeugung von Nahrungsmitteln für die Bevölkerung genutzt werden könnten. Die Flächennutzung für heimische Agrotreibstoffe wird daher zu steigenden Importen anderer landwirtschaftlicher Erzeugnisse aus Übersee führen, deren Anbau häufig in Zusammenhang mit Entwaldung steht.

- **Agrotreibstoffe aus Abfällen:** Der am einfachsten in kerosinähnlichen Treibstoff umzuwandelnde Abfall ist Altspeiseöl aus Haushalten und der Gastronomie. Dies könnte zwar eine ökologische Option sein, aber die Mengen an Altspeiseöl werden niemals ausreichen, den gesamten Luftfahrtsektor als Hauptenergiequelle zu versorgen. In Deutschland fallen beispielsweise nur etwa 250.000 Tonnen Abfälle aus natürlichen Ölen und Fetten pro Jahr an, was etwa 3 Prozent des jährlichen Kerosinverbrauchs des Landes entspricht. Da der größte Teil des Altspeiseöls bereits zur Herstellung von Agrardiesel für den Straßenverkehr verwendet wird, ist sein Anwendungspotential in der Luftfahrt noch weiter eingeschränkt.

- **E-Kerosin (Power to Liquid):** E-Kerosin ist synthetisches Kerosin, das aus Strom und einer Kohlenstoffquelle, z. B. CO_2 und/oder kohlenstoffhaltigen Abfällen, hergestellt wird und in bestehenden Flugzeugen bzw. mit vorhandenen Flugzeugtechnologien eingesetzt werden kann. E-Kerosin ist einer der wenigen alternativen Kraftstoffe, die auf relativ umweltfreundliche Weise hergestellt werden können. Voraussetzung dafür ist allerdings, dass der Strom zu 100 Prozent aus erneuerbaren Energiequellen (Sonne, Wind, Erdwärme usw.) stammt – und davon sind wir zum jetzigen Zeitpunkt noch weit entfernt. Eine Ausweitung der Produktion ist möglich, erfordert jedoch erhebliche Investitionen in die Erzeugung von Strom aus erneuerbaren Energiequellen sowie in die Forschung und Entwicklung dieser Technologie.

Darüber hinaus besteht ein Wettbewerb mit anderen Wirtschaftssektoren um erneuerbaren Strom, und selbst unter Annahme des optimistischsten Szenarios hinsichtlich der Entwicklung von E-Kerosin für die Luftfahrt wird es notwendig sein, den Flugverkehr zu reduzieren, um die Treibhausgasemissionen dieses Sektors mit dem Pariser Klimaabkommen in Einklang zu bringen. Da alle anderen Verkehrsmittel energieeffizienter sind, müssen so viele Flüge wie möglich auf andere öffentliche Verkehrsmittel wie die Bahn verlagert werden. E-Kerosin ist derzeit nur in sehr geringen Mengen und zu hohen Preisen erhältlich. Die weltweit erste und einzige kommerzielle E-Kerosin-Produktionsanlage in Deutschland arbeitet derzeit mit einer Kapazität von 25.000 Litern pro Jahr; das entspricht gerade einmal 0,00004 Prozent des gesamten jährlichen Kerosinbedarfs in der EU.

- **Grüner Wasserstoff:** Wie E-Kerosin muss auch grüner Wasserstoff mit Strom erzeugt werden, der zu 100 Prozent aus erneuerbaren Energien stammt, um als nachhaltig zu gelten – und davon ist man im Moment noch weit entfernt. Für die Produktion von grünem Wasserstoff wird keine Kohlenstoffquelle benötigt, und er ist bereits so weit entwickelt, dass er in großem Maßstab produziert werden könnte. Der große Nachteil von grünem Wasserstoff ist, dass es noch keine kommerziell erhältlichen Flugzeuge gibt, die damit betrieben werden können. Die Entwicklung einer neuen, auf Wasserstoff basierenden Flugzeugtechnologie wird noch Jahrzehnte in Anspruch nehmen – für eine vollständige Dekarbonisierung des Flugverkehrs bis spätestens 2040 dauert das viel zu lange. Wie bei E-Kerosin besteht auch hier ein Wettbewerb mit anderen Sektoren um erneuerbaren Strom.

CO_2-Ausgleich

Beim CO_2-Ausgleich bzw. der CO_2-Kompensation erwirbt ein Verursacher von Treibhausgasemissionen Emissionszertifikate oder -gutschriften aus Projekten zur CO_2-Bindung aus der Atmosphäre, um so die von ihm verursachte Klimabelastung zu kompensieren. Es handelt sich um nichts anderes als einen Freibrief, der es dem Verursacher gestattet, weiterhin das Klima zu belasten, wenn er dafür Emissionszertifikate aus Projekten einkauft, bei denen es darum geht, in Zukunft Emissionen einzusparen, z. B. durch Baumpflanzungen oder Naturschutzprojekte. Untersuchungen haben jedoch gezeigt, dass viele dieser Projekte in der Realität nicht zu Emissionseinsparungen führen.[20]

Wenn Fluggesellschaften CO_2-Zertifikate zur „Kompensation" ihrer Emissionen erwerben oder anbieten, die Emissionen ihrer Fluggäste freiwillig „auszugleichen", verringern sie damit weder ihre Emissionen noch ändern sie die schädlichen Auswirkungen ihrer Emissionen, die durch die Verbrennung von fossilem Kerosin in der Atmosphäre entstehen. Vielmehr fließt das für die sogenannte Kompensation ausgegebene Geld in Projekte, die vielleicht irgendwann in der Zukunft Emissionen einsparen – oder auch nicht. Eine Untersuchung von *Unearthed*, dem Investigativ-Team von Greenpeace UK, hat gezeigt, dass viele große europäische Fluggesellschaften CO_2-Ausgleichsprojekte unterstützen, mit denen Wälder „gerettet" werden sollen, die nicht wirklich bedroht sind, oder in CO_2-Ausgleichsprogramme investieren, von denen nicht einmal erwartet wird, dass sie lange genug dauern, um die durch fossile Energieträger verursachten Emissionen wirksam auszugleichen. Einige Waldschutzprogramme wurden sogar direkt von Abholzungsunternehmen betrieben, die für den Bau von Straßen durch Regenwälder verantwortlich waren.

[20] 2017 untersuchte das Öko-Institut im Auftrag der Europäischen Kommission 5.000 CO_2-Ausgleichsprojekte. Nur 2 Prozent dieser Projekte führen tatsächlich zu einer Senkung der CO_2-Emissionen.

CO_2-Neutralität („net zero“) und vollständige Dekarbonisierung („real zero“) – worin besteht eigentlich der Unterschied?

Die meisten Fluggesellschaften verpflichten sich, bis zum Jahr 2050 CO_2-neutral zu werden, d. h. ihre Emissionen bis 2050 auf netto null (engl. „net zero“) zu senken. Das klingt gut, aber CO_2-Neutralität bedeutet nicht, dass die Fluggesellschaften bis dahin vollständig auf Kerosin aus fossilen Energieträgern verzichten werden. Die Fluggesellschaften werden ihren Verbrauch an fossilen Energieträgern wahrscheinlich nur so weit reduzieren, wie dies ohne größere Anstrengungen möglich ist – und das wird nicht ausreichen, um die Emissionen aus dem Flugverkehr mit den Pariser Klimazielen in Einklang zu bringen. Emissionen, die nicht einfach vermieden werden können, wollen die Unternehmen durch den Erwerb von Emissionszertifikaten „ausgleichen“. Vollständige Dekarbonisierung bedeutet, die CO_2-Emissionen zu stoppen und sie – ohne CO_2-Ausgleich – tatsächlich auf null (engl. „real zero“) zu senken. Das bedeutet, dass mit Hochdruck auf folgende Ziele hingearbeitet werden muss: wirksame Vorschriften zur Beschränkung umweltschädlicher Verkehrsträger und -mittel; Reduzierung des Verkehrsbedarfs; konsequente Bevorzugung klimafreundlicher Verkehrsträger und -mittel; Transformation des Verkehrssystems in ein System, das weniger Energie verbraucht und zu 100 Prozent auf erneuerbare Energiequellen setzt. Greenpeace fordert eine vollständige Dekarbonisierung des Flugverkehrs bis 2040, d. h. einen vollständigen Ausstieg aus allen fossilen Energieformen, eine Reduzierung des Flugverkehrs und – für den verbleibenden Flugverkehr – den Ersatz fossiler Flugkraftstoffe durch Kraftstoffe, die zu 100 Prozent aus erneuerbaren Energiequellen gewonnen werden.

Greenwashing-Strategien von Fluggesellschaften

Der Report von Observatorio RSC zeigt eine breite Palette von Greenwashing-Beispielen in der Luftfahrt auf, angefangen bei irreführender Kommunikation über das Sponsoring klimafreundlicher Initiativen (obwohl keine konkreten Maßnahmen zur Verringerung der Klimaauswirkungen der Luftfahrt ergriffen werden) bis hin zur Propagierung falscher und/oder unzureichender Lösungen zur Bewältigung der ökologischen und sozialen Defizite der Branche, wie z. B. CO_2-Ausgleichsprogramme und die Verwendung von sogenanntem „nachhaltigem“ Flugbenzin (SAF). Es besteht eine große Diskrepanz zwischen den „grünen“ PR-Versprechen der Fluggesellschaften und ihren tatsächlichen Emissions-minderungsplänen; diese sind auch nicht besonders glaubwürdig.

Übertriebene Werbeaussagen, um sich ein „grünes“ Image zu verschaffen, und Verharmlosung negativer Klimaauswirkungen

Beispiel: Ryanair behauptete, „Europas Airline mit den niedrigsten Tarifen und den geringsten Emissionen“ zu sein

Im Februar 2020 wurde Ryanair wegen „Greenwashing“ verklagt, nachdem die britische Werbeaufsichtsbehörde (Advertising Standards Authority) eine Werbekampagne verboten hatte, in der Ryanair sich selbst als „Europas Fluggesellschaft mit den niedrigsten Tarifen und den geringsten Emissionen“ bezeichnete. Die Behörde kam zu dem Schluss, dass diese Werbeaussage „irreführend“ war. Auf dem Titelblatt ihrer Umweltrichtlinie für das Jahr 2020 behauptet Ryanair, „Europas grünste und sauberste Airline“ zu sein; die Ergebnisse des Reports von Observatorio RSC zeigen jedoch, dass Ryanair unter allen untersuchten Luftfahrtkonzernen einer der schlimmsten Klimasünder ist.

Beispiel: Übertriebene Werbeaussagen über „grüne“ Investitionen

2017 kündigte die IAG an, in den nächsten zwei Jahrzehnten 400 Millionen US-Dollar in die Produktion von nachhaltigem Flugbenzin (SAF) investieren zu wollen. In den

darauffolgenden zwei Jahren war in den Jahresberichten des Unternehmens jedoch kein Wort über Investitionen in SAF zu finden. 2020 investierte die IAG eigenen Angaben zufolge lediglich 500.000 britische Pfund (ca. 570.000 Euro) in ein Projekt zur Erzeugung von SAF aus Abfällen. Ursprünglich war geplant, für dieses Projekt jährlich 20 Millionen US-Dollar auszugeben. Im Vergleich zu den 1,3 Milliarden Euro, die die IAG allein im Jahr 2019 für Dividenden ausgab, erscheint auch dieser Betrag geradezu winzig.

Unterstützung klimafreundlicher Initiativen, um sich ein „grünes" Image zu verschaffen

Beispiel: Sponsoring von Klimaverhandlungen

Eines der Elemente, das häufig in den Informationen der Unternehmen über ihre Öffentlichkeitsarbeit auftaucht, ist ihre Teilnahme an verschiedenen Veranstaltungen, z. B. jenen, die im Zusammenhang mit der Festlegung der Agenda der Vereinten Nationen zum Klimawandel stehen. So trat Iberia (eine spanische Tochtergesellschaft der IAG) beispielsweise als „Silbersponsor" der COP25-Klimakonferenz auf, die im Dezember 2019 in Madrid abgehalten wurde. In ihrem Nachhaltigkeitsbericht 2019 hebt Iberia hervor: „Im Rahmen der Klimakonferenz erhielt Iberia eine Auszeichnung für ihre unternehmerische Vorreiterrolle in Sachen Klimaschutz. Diese Auszeichnung wurde von der Kampagne ‚Business Ambition for 1.5 °C' der Initiative ‚Global Compact España', der Iberia vor kurzem beigetreten ist, verliehen." Die Umweltleistungen von Iberia stehen jedoch keineswegs mit dem 1,5-°C-Klimaziel in Einklang, da das Unternehmen keine glaubwürdigen Pläne für eine vollständige Dekarbonisierung oder eine jährliche Senkung der Emissionen vorgelegt hat.

Propagierung falscher Lösungen, um sich ein „grünes" Image zu verschaffen

Beispiel: Unzutreffende Werbeaussagen über sogenanntes „nachhaltiges" Flugbenzin (SAF)

Der Luftfahrtsektor betrachtet SAF – insbesondere Agrotreibstoffe und SAF aus Abfällen – als wirksame Maßnahme zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen. Aus ökologischer Sicht müssen Agrotreibstoffe aufgrund ihrer negativen Auswirkungen auf die Landnutzung (z. B. Umwidmung von Flächen, die eigentlich für die Nahrungsmittelproduktion vorgesehen sind; Beeinträchtigung indigener Gemeinschaften) und die biologische Vielfalt vollständig abgelehnt werden. SAF aus (organischen) Abfällen ist akzeptabler, aber diese SAF-Art wird niemals in ausreichender Menge zur Verfügung stehen, um den Bedarf der Luftfahrt (und anderer Sektoren), wie er derzeit besteht, zu decken.

Die Tatsache, dass SAF weitgehend klima- und umweltschädlich ist und nicht in ausreichendem Maße zur Verfügung steht, hindert die Fluggesellschaften jedoch nicht daran, seine Bedeutung überzubewerten, um sich nachhaltiger und umweltfreundlicher darzustellen, als sie tatsächlich sind. Dies ermöglicht es ihnen, sich als Vorreiter neuer „grüner" Technologien zu profilieren und damit ihr Image weiter aufzupolieren. Damit nähren sie Technologiemythen, die die dringend benötigten Fortschritte im Klimaschutz beim Flugverkehr massiv ausbremsen.

So behauptete Air France, die französische Tochtergesellschaft der Air France-KLM, im Mai 2021, als erste Airline einen Langstreckenflug mit SAF französischer Herkunft durchgeführt zu haben. Bei diesem Flug betrug der SAF-Anteil jedoch nur 16 Prozent; die restlichen 84 Prozent entfielen auf herkömmliches Kerosin. Diese Tatsache wurde von Air France-KLM verschwiegen. Auch die niederländische Airline KLM wurde von der niederländischen Werbekodex-Kommission aufgefordert, eine Werbeaussage zu ändern, nachdem sie behauptet hatte, bis zu 50 Prozent Agrotreibstoffe zu verwenden, während der tatsächliche Anteil an Agrotreibstoffen nur 0,18 Prozent des gesamten Kraftstoffverbrauchs

des Unternehmens ausmacht. Von den im Report analysierten Fluggesellschaften weisen nur drei Airlines auf die Menge des verwendeten SAF hin, und diese Mengen sind im Vergleich zu ihrem Gesamtbedarf an Flugkraftstoffen unbedeutend: So entfielen im Jahr 2019 nur 0,08 Prozent des gesamten Kraftstoffverbrauchs der Air France-KLM auf SAF (6.900 Tonnen). Bei der Lufthansa Group betrug der SAF-Anteil am gesamten Kraftstoffverbrauch im Jahr 2021 ca. 0,1 Prozent (10.000 Tonnen).

Beispiel: CO_2-Ausgleich

Trotz seiner Unwirksamkeit und schädlichen Auswirkungen auf die Umwelt setzen die europäischen Fluggesellschaften im Wesentlichen auf den CO_2-Ausgleich; dieser gilt bei allen untersuchten Airlines als Schlüsselstrategie zur Erreichung von CO_2-Neutralität. So kündigte British Airways an, im Rahmen ihrer Selbstverpflichtung, bis 2050 Netto-Null-Emissionen zu erreichen, ab 1. Januar 2020 auf allen Flügen innerhalb des Vereinigten Königreichs mit dem CO_2-Ausgleich zu beginnen. Konkret kündigte British Airways an, dass Fluggäste durch den Kauf von Emissionszertifikaten, mit denen Schutzprogramme für bedrohte Wälder finanziert werden, „CO_2-neutral fliegen" könnten. Eine Untersuchung von *Unearthed*, dem Investigativ-Team von Greenpeace UK, und der britischen Tageszeitung *The Guardian* hat jedoch Beweise gefunden, die ernsthafte Zweifel daran aufkommen lassen, dass diese und andere angepriesene CO_2-Ausgleichsprogramme tatsächlich in der Lage sind, die Emissionen so wirksam zu kompensieren, wie es die großen Fluggesellschaften behaupten. Die Untersuchung bezieht sich auf eines der wichtigsten CO_2-Ausgleichsprojekte von British Airways, das im peruanischen Nationalpark Cordillera Azul durchgeführt wird; dieser beherbergt mehrere bedrohte Arten und erstreckt sich bis in den peruanischen Regenwald. Der Untersuchung zufolge besteht bei diesem Projekt aufgrund des demografischen Drucks ein hohes Abholzungsrisiko; dies erschwert eine realistische Berechnung der CO_2-Emissionen, die durch dieses Projekt ausgeglichen werden können. Dem REDD-Monitor zufolge wird das CO_2-Ausgleichsprojekt „Madre de Dios Amazon REDD+" in Peru, an dem sich easyJet beteiligt, von Abholzungsunternehmen betrieben.

© Lorraine Turci / Greenpeace

Vorbildliche und schlechte Praktiken in der Luftfahrt[21]

BEISPIELE FÜR VORBILDLICHE GESCHÄFTSPRAKTIKEN

- Die Lufthansa startete eine Kooperation mit den Bundesbahnen in Deutschland, Österreich und der Schweiz (DB, ÖBB und SBB) mit dem Ziel, Fluggäste zwischen Flughafen-Drehkreuzen mit der Bahn zu befördern, anstatt Kurzstrecken-Anschlussflüge durchzuführen.
- Die Air France-KLM ist die einzige Airline, die Angaben zu ihren Investitionen in Lobby-Aktivitäten macht.
- Für 99,9 Prozent der Beschäftigten der SAS gelten Tarifverträge.
- EasyJet, die IAG und Air France verbieten ausdrücklich direkte Spenden an politische Parteien und deren Kandidat*innen.
- Die Air France-KLM und die IAG sind die einzigen Fluggesellschaften, die ihren Anteil an Zeitarbeitskräften offenlegen; dieser ist in beiden Fällen mit rund 5 Prozent eher gering.
- Die SAS und die Air France-KLM sind die einzigen Fluggesellschaften, die angeben, im Bereich Gesundheitsschutz und Arbeitssicherheit über einen zertifizierten Maßnahmenplan für Beschäftigte zu verfügen.
- Die IAG, easyJet und die SAS verzichteten im Jahr 2020, als sie staatliche Corona-Beihilfen erhielten, auf Bonuszahlungen an ihre Führungskräfte.
- Die SAS ist die einzige Fluggesellschaft, die sich verpflichtet hat, ihre gesamten CO_2-Emissionen bis 2025 zu reduzieren (und zwar um 25 Prozent im Vergleich zu 2005).
- Die TAP ist die einzige Fluggesellschaft mit einem Präsidenten, der eine Ausbildung zu sozialen Themen absolviert hat.
- Die Lufthansa ist die einzige Fluggesellschaft, die gezielt in alternative Kraftstoffe aus erneuerbaren Energien investiert. (Allerdings sind die geplanten Mengen für die nächsten Jahre äußerst gering und werden den derzeitigen Bedarf an Flugkraftstoff unter keinen Umständen ausreichend decken können.)

[21] Falls nicht anders angegeben, sind die Beispiele dem vollständigen Report von Observatorio RSC entnommen.

BEISPIELE FÜR SCHLECHTE GESCHÄFTSPRAKTIKEN

Die von der TAP kolportierten Lobby-Ausgaben sind eindeutig niedriger als die tatsächlich für Lobby-Arbeit ausgegebenen Beträge. Die angegebenen 10.000 Euro pro Jahr decken nämlich nicht einmal den jährlichen Mitgliedsbeitrag für die Internationale Luftverkehrs-Vereinigung (International Air Transport Association, kurz: IATA).

Die Air France-KLM und die SAS leugnen den ökologischen Nutzen einer nationalen Flugsteuer (Umweltsteuer auf Flugtickets).

Die von easyJet und der IAG von 2018 bis 2020 ausgeschütteten Dividenden weisen auf eine aggressive Strategie hin, die Investoren anlocken soll. Im Falle der IAG beliefen sich die 2018 und 2019 ausgeschütteten Dividenden auf 53 Prozent des Betrags, den die öffentliche Hand diesem Unternehmen 2020 in Form von Rettungskrediten zur Verfügung gestellt hat. Air France-KLM erhöhte sogar ihre Bonuszahlungen im Jahr 2020, als die COVID-19-Pandemie ihren Anfang nahm.

Die Werbeaufsichtsbehörde in Großbritannien bzw. den Niederlanden verbannte Werbung der Fluggesellschaften Ryanair und KLM wegen irreführendem Greenwashing. Im Falle von Ryanair lag es an der „irreführenden" Behauptung, „Europas Airline mit den niedrigsten Emissionen zu sein", und bei der KLM an falschen bzw. übertriebenen Angaben, was die Verwendung von Agrotreibstoffen betrifft.

Die TAP ist die einzige Fluggesellschaft, die sich auf kein einziges Klimaziel festlegt und nicht einmal das vage Versprechen abgibt, ihre Emissionen bis 2050 auf netto null („net zero") zu senken bzw. CO_2-neutral zu werden, wie es alle anderen untersuchten Fluggesellschaften tun.[22]

Alle Fluggesellschaften (mit Ausnahme der TAP, deren Position nicht bekannt ist) unterstützen das internationale CO_2-Kompensationssystem CORSIA bzw. favorisieren es gegenüber strengeren EU-Klimaschutzvorschriften. Greenpeace lehnt den CO_2-Ausgleich (und insbesondere CORSIA) ab, da diese Maßnahme unwirksam ist und die Umsetzung eines Fahrplans zur vollständigen Dekarbonisierung untergräbt.

Die Lufthansa, Ryanair, die TAP und easyJet verfügen über keine spezifischen Richtlinien, die die Gleichstellung und Nichtdiskriminierung ihrer Mitarbeiter*innen fördern.

Keine Fluggesellschaft legt einen Fahrplan zur vollständigen Dekarbonisierung bis 2040 vor.

Keine Fluggesellschaft ist transparent, was das Outsourcing von Personal und die Beschäftigung von Leiharbeitskräften angeht. Das Personal-Outsourcing

[22] Die Selbstverpflichtung eines Unternehmens, bis 2050 Netto-Null-Emissionen zu erreichen, reicht nicht aus, da dies nicht zu einem Ausstieg aus den verwendeten fossilen Energieträgern führt. Stattdessen fordert Greenpeace eine vollständige Dekarbonisierung des Flugverkehrs („real zero").

ist eine von Gewerkschaften besonders häufig und stark thematisierte Problematik.

Lauda Europe, eine Tochtergesellschaft von Ryanair, und Eurowings Europe, eine Tochtergesellschaft der Lufthansa, haben ihren Betrieb von Österreich nach Malta verlegt; den Gewerkschaften zufolge erfolgte dies aus Gründen der Steuerersparnis.

Zentrale Ergebnisse des Reports von Observatorio RSC für jede Fluggesellschaft[23]

Lufthansa Group

Die deutsche Lufthansa AG ist – gemessen am Umsatz – der drittgrößte Luftfahrtkonzern der Welt, und – gemessen an der Zahl der geflogenen Personenkilometer und der Anzahl der Flugzeuge – die größte europäische Fluggesellschaft. Gemessen an den Fluggastzahlen ist Ryanair größer, da der Schwerpunkt dieses Unternehmens auf Kurzstreckenflügen in Europa liegt.

- Anzahl der Flugzeuge: 713
- Anzahl der Fluggäste (2019): 145 Millionen
- Umsatz (2019): 36,4 Milliarden Euro
- Anzahl der Beschäftigten (2019): 138.000
- Wichtige Marken und Tochtergesellschaften: Austrian Airlines, Brussels Airlines, Swiss und die Billigfluggesellschaft Eurowings

Bewertung des Verantwortungsbewusstseins und Engagements der Airline:

Lufthansa

Themenbereich	erreichter Wert in Prozent	Kategorie mit dem niedrigsten Wert	Kategorie mit dem höchsten Wert
Gesamtbewertung	42,71	Soziales und Beschäftigung	Dividenden und finanzielle Anreize
Klima	39,41	THG-Emissionen	Management-System
Soziales und Beschäftigung	19,21	Gleichstellung und Nichtdiskriminierung	Mitarbeiterstruktur
Dividenden und finanzielle Anreize	88,33	(nicht anwendbar)	finanzielle Anreize
Lobbyismus	39,39	ethische Grundsätze der Lobby-Arbeit	Lobby-Aktivität

[23] Der Report von Observatorio RSC ist die maßgebliche Quelle für alle Abschnitte in diesem Kapitel. Greenpeace hat einige Informationen hinzugefügt, insbesondere neue Daten, die nach Ablauf der Frist veröffentlicht wurden, bis zu der veröffentlichte Daten in den Report eingeflossen sind; die Quellen für diese zusätzlichen Informationen sind immer angegeben.

Klima: Aufgrund ihrer Größe ist die Lufthansa der größte CO_2-Verursacher im europäischen Luftfahrtsektor; in den Jahren vor der COVID-19-Pandemie belastete das Unternehmen das Klima jährlich mit über 44 Millionen Tonnen CO_{2e}. Im Zeitraum von 2018 bis 2019 sind die Gesamtemissionen der Airline weiter gestiegen. Obwohl das Unternehmen mit 9 Milliarden Euro aus vier Ländern der zweitgrößte Empfänger von Rettungsgeldern ist, hat es seine Klimapolitik und seine Leistungen im Klimaschutz im Jahr 2020 nicht wesentlich verbessert. Lediglich die Rettungsgelder für die Austrian Airlines waren an einige unbedeutende Klimaschutzmaßnahmen gekoppelt, wie z. B. die Einstellung von zwei Inlandsflügen in Österreich – Maßnahmen, die aus Umweltsicht bestenfalls symbolisch waren und kaum Auswirkungen auf die Umweltleistungen der Lufthansa Group hatten. 2020 verpflichtete sich die Lufthansa, bis 2050 CO_2-neutral zu werden; 2021 folgte die Ankündigung eines Emissionsreduktionsziels für 2030. Der Konzern verpflichtete sich jedoch weder zu einer kurzfristigen Senkung seiner Gesamtemissionen noch zu einer jährlichen oder kurzfristigen (5 Jahre) Senkung seiner Emissionen. Seit 2020 verwendet die Lufthansa nach eigenen Angaben nachhaltiges Flugbenzin (SAF). Der Luftfahrtkonzern macht jedoch keine detaillierten Angaben zu den Rohstoff- und Energiequellen der verwendeten Kraftstoffe; es kann daher nicht ausgeschlossen werden, dass nicht-nachhaltige oder sogar kontraproduktive alternative Kraftstoffe zum Einsatz kommen. Folglich ist es unmöglich zu beurteilen, ob sich die verwendeten SAF-Arten bislang positiv oder negativ auf die Umwelt ausgewirkt haben. Etwas positiver ist, dass die Lufthansa die einzige Fluggesellschaft ist, die E-Kerosin (Power to Liquid) einsetzt; abgesehen vom begrenzt verfügbaren Flugbenzin aus Abfällen ist dies der einzige alternative Treibstoff, der für Greenpeace akzeptabel ist, wenn er zu 100 Prozent mit erneuerbarem Strom hergestellt wird. Die produzierten Mengen belaufen sich jedoch lediglich auf 25.000 Liter pro Jahr, was nur für einen einzigen Hin- oder Rückflug ausreicht.

2021 schloss die Lufthansa eine Vereinbarung mit der Deutschen Bahn (DB) ab und verstärkte ihre Zusammenarbeit mit den Österreichischen und Schweizerischen Bundesbahnen (ÖBB und SBB) mit dem Ziel, Fluggäste zwischen Flughafen-Drehkreuzen mit der Bahn statt mit dem Flugzeug zu befördern, insbesondere wenn es sich bei den Anschlussverbindungen um Kurzstrecken handelt. Die österreichische Lufthansa-Tochter Austrian Airlines (AUA) verkauft Codeshare-Zugtickets für die Verbindung zwischen Salzburg und dem Flughafen Wien (der als wichtige Drehscheibe fungiert), nachdem – als Teil des staatlichen Rettungspakets für diese Fluglinie – vereinbart worden war, die AUA-Flugverbindung Salzburg–Wien einzustellen. In Deutschland hat die Vereinbarung zwischen der Lufthansa und der DB noch nicht zur Einstellung von Kurzstreckenflügen geführt. Der einzige Inlandsflug in Deutschland, den die Lufthansa bisher eingestellt hat, der 150 km lange Flug zwischen Nürnberg und München, wurde 2020 durch eine direkt von der Lufthansa betriebene Busverbindung ersetzt.

Aus den Angaben und Erklärungen der Lufthansa geht hervor, dass der Konzern nicht wirklich bereit ist, den Klimaschutz zu einem festen Bestandteil seines Geschäftsmodells zu machen. Mit den Klimaschutzmaßnahmen, die auf Unternehmensebene getroffen wurden, kann bis 2040 keine vollständige Dekarbonisierung erreicht werden.

Soziales und Beschäftigung: 2019 war bei der Lufthansa das Verhältnis des Gehalts eines/einer Geschäftsführers/Geschäftsführerin (CEO) zu einem Durchschnittsgehalt von allen sieben untersuchten Fluggesellschaften am höchsten (und damit am schlechtesten). Dieses Verhältnis stieg im Corona-Jahr 2020 zudem deutlich an; im selben Jahr nahm das Unternehmen von allen untersuchten Fluggesellschaften den stärksten Personalabbau während der Pandemie vor: 12.577 Personen verloren so ihren Arbeitsplatz. Mit 34 Prozent beschäftigt die Lufthansa Group einen hohen Anteil an Teilzeitkräften. Was das Personal-Outsourcing anbelangt, so gibt die Lufthansa keine Auskunft über die Anzahl ihrer ausgelagerten Mitarbeiter*innen und die Arbeitsbedingungen, denen diese unterliegen. Die

Anzahl relevanter Streiks war in den Jahren 2018 und 2019 im Vergleich zu den anderen im Report analysierten europäischen Fluggesellschaften außergewöhnlich hoch. Was den Frauenanteil im Vorstand angeht, so weist nur eine der untersuchten Fluggesellschaften einen geringeren Anteil auf als die Lufthansa.

Dividenden und finanzielle Anreize: Während die Lufthansa Group in den Jahren 2018 und 2019 den zweitgrößten Gewinn nach Steuern auswies, verzeichnete der Konzern 2020 den drittgrößten Verlust unter den untersuchten Fluggesellschaften (6,7 Milliarden Euro). Vor der Coronakrise wurden gemäß der Dividendenpolitik des Konzerns 20 bis 40 Prozent des Nettogewinns in Form von Dividenden an die Aktionäre ausgeschüttet. Im Jahr 2020 wurden keine Dividenden ausgeschüttet, da dies eine Voraussetzung für die Genehmigung sämtlicher Corona-Finanzhilfen war. Dennoch wurden im selben Jahr über 1 Million Euro in Form von Bonuszahlungen an das Management ausgezahlt – was bei der Hälfte der anderen untersuchten Fluggesellschaften nicht der Fall war.

Lobbyismus: Die Lufthansa ist Mitglied in drei internationalen bzw. europäischen Airline-Interessenverbänden (IATA, A4E und ACP). Darüber hinaus engagiert sich die Lufthansa in nationalen Interessenverbänden wie dem deutschen BDI (Bundesverband der Deutschen Industrie). In der Gesamtbewertung bleibt der Luftfahrtkonzern im Bereich „Lobbyismus“ unter 40 Prozent; dafür gibt es mehrere Gründe. Beispielsweise gibt der Konzern keine Auskunft über seine Mitgliedsbeiträge und Spenden an Interessenverbände. Er ist im EU-Transparenzregister und seit 2022 auch im deutschen Transparenzregister aufgeführt. Darüber hinaus wird die Öffentlichkeit nur begrenzt über die Themen informiert, zu denen lobbyiert wird: So gibt die Lufthansa an, Lobby-Arbeit im Bereich Umwelt und Klima zu leisten, unter anderem bei der EU-Richtlinie für erneuerbare Energien. Ferner kann die Lufthansa nach eigenen Angaben ihre gesamte Lobby-Arbeit im Bereich der Arbeitsgesetzgebung durch ihre Mitgliedschaft im AGVL (Arbeitgeberverband Luftverkehr) bündeln. Wie die meisten Fluggesellschaften unterstützt die Lufthansa das internationale CO_2-Kompensationsprogramm CORSIA (das Greenpeace entschieden ablehnt) bzw. favorisiert es gegenüber nationalen und EU-weiten Klimaschutzvorschriften. Wie die meisten anderen Fluggesellschaften ist auch die Lufthansa gegen nationale Klimaabgaben. Lufthansa verbietet Spenden an politische Parteien nicht ausdrücklich und gibt nicht an, ob die Führungsetage Schulungen zu ökologischen und/oder sozialen Themen erhält.

Air France-KLM

Die französisch-niederländische Air-France-KLM-Group ist – gemessen am Umsatz – der zweitgrößte europäische Luftfahrtkonzern und – gemessen an den Fluggastzahlen – die viertgrößte europäische Airline-Gruppe.

- Anzahl der Flugzeuge: 554
- Anzahl der Fluggäste (2019): 104 Millionen
- Umsatz (2019): 27,2 Milliarden Euro
- Anzahl der Beschäftigten (2019): 83.000
- Wichtige Marken und Tochtergesellschaften: Air France, KLM, Hop, Transavia

Bewertung des Verantwortungsbewusstseins und Engagements der Airline:

AIRFRANCE

KLM

Themenbereich	erreichter Wert in Prozent	Kategorie mit dem niedrigsten Wert	Kategorie mit dem höchsten Wert
Gesamtbewertung	46,34	Klima	Soziales und Beschäftigung
Klima	33,34	THG-Emissionen	Management-System
Soziales und Beschäftigung	60,79	Rechte der Arbeitnehmer*innen	Gleichstellung und Nichtdiskriminierung
Dividenden und finanzielle Anreize	58,33	finanzielle Anreize	Dividenden
Lobbyismus	58,41	ethische Grundsätze der Lobby-Arbeit	Lobby-Aktivität

Klima: Aufgrund ihrer Flottengröße ist die Air France-KLM der drittgrößte CO_2-Verursacher im europäischen Luftfahrtsektor; in den Jahren vor der COVID-19-Pandemie belastete das Unternehmen das Klima jährlich mit über 34 Millionen Tonnen CO_{2e}. Im Zeitraum von 2018 bis 2019 sind die Gesamtemissionen der Airline weiter gestiegen. Obwohl das Unternehmen mit nahezu 13 Milliarden Euro (8 Milliarden Euro aus Frankreich und nahezu 5 Milliarden Euro aus den Niederlanden) der bei weitem größte Empfänger von Rettungsgeldern ist, hat es seine Klimapolitik und seine Leistungen im Klimaschutz im Jahr 2020 nicht wesentlich verbessert. Lediglich die Rettungsgelder aus der französischen Staatskasse waren an einige unbedeutende Klimaschutzmaßnahmen gekoppelt, wie etwa die Einstellung einiger weniger Ultrakurzstreckenflüge in Frankreich. Aus Umweltsicht waren diese Maßnahmen bei weitem nicht ausreichend und hatten so gut wie keine Auswirkungen auf die Umweltleistungen der Air France-KLM.

Wie die meisten anderen Fluggesellschaften verpflichtete sich auch die Air France-KLM, bis 2050 Netto-Null-Emissionen („net zero“) zu erreichen. Darüber hinaus verpflichtete sie sich, bis 2030 um 30 Prozent weniger CO_2 pro Personenkilometer zu verursachen, was einer Senkung der Gesamtemissionen um 12 Prozent entspricht. Dieses Ziel bezieht sich jedoch nur auf die Air France und nicht auf die anderen Tochtergesellschaften der Air France-KLM. Darüber hinaus verpflichtete sich die Air France-KLM weder zu einer mittelfristigen Senkung ihrer Gesamtemissionen noch zu einer jährlichen Senkung ihrer Emissionen.

Seit 2019 verwendet die Air France-KLM nach eigenen Angaben nachhaltiges Flugbenzin (SAF). Die Air France-KLM ist eine von nur zwei Fluggesellschaften, die Angaben zur verwendeten SAF-Menge machen; auch bei der Air France-KLM ist diese Menge mit 0,08 Prozent des gesamten Kraftstoffverbrauchs sehr gering. Die Airline-Gruppe macht jedoch keine detaillierten Angaben zu den Mengen und den Rohstoff- und Energiequellen der verwendeten Flugkraftstoffe; es kann daher nicht ausgeschlossen werden, dass nicht-nachhaltige oder sogar kontraproduktive alternative Kraftstoffe zum Einsatz kommen.

Folglich ist es unmöglich zu beurteilen, ob sich die verwendeten SAF-Arten bislang positiv oder negativ auf die Umwelt ausgewirkt haben.
Aus den Angaben und Erklärungen der Air France-KLM geht hervor, dass die Airline-Gruppe nicht wirklich bereit ist, den Klimaschutz zu einem festen Bestandteil ihres Geschäftsmodells zu machen.

Soziales und Beschäftigung: Obwohl die Air France-KLM während der Coronakrise staatliche Beihilfen in Höhe von 13 Milliarden Euro erhalten hat, sank die Zahl der Beschäftigten um 8.254 Personen; damit hat das Unternehmen unter den untersuchten Fluggesellschaften den zweitstärksten Personalabbau während der Pandemie zu verzeichnen. Dies führte im Jahr 2020 zu Gehaltseinsparungen in Höhe von 930 Millionen Euro gegenüber dem Jahr 2019. Mit 30 Prozent ist der Anteil an Teilzeitkräften bei der Air France-KLM hoch. Die Air France-KLM ist eine von nur zwei Fluggesellschaften, die ihren Anteil an Zeitarbeitskräften offenlegen; dieser liegt bei rund 5 Prozent. Wie alle anderen untersuchten Unternehmen ist die Air France-KLM jedoch nicht transparent, was das Outsourcing von Personal und die Beschäftigung von Leiharbeitskräften angeht. Die Anzahl der gemeldeten Streiks von Beschäftigten der Air France-KLM war im Zeitraum von 2018 bis 2020 im Vergleich zu anderen Fluggesellschaften durchschnittlich. Im Jahr 2020 fand bei den untersuchten Fluggesellschaften jedoch nur ein einziger Streik statt, und zwar bei der französischen Tochtergesellschaft „Hop“ von Air France-KLM.

Positiv zu vermerken ist, dass bei der Air France-KLM das Verhältnis des Gehalts eines/einer Geschäftsführers/Geschäftsführerin (CEO) zu einem Durchschnittsgehalt von allen sieben untersuchten Fluggesellschaften am geringsten (und damit besten) ist. Darüber hinaus liegt der Frauenanteil im Vorstand der Air France-KLM mit 41 Prozent leicht über dem Durchschnitt. Die Air France-KLM ist zudem die einzige der untersuchten Fluggesellschaften, bei denen eine Frau den Vorstandsvorsitz innehat. Des Weiteren ist die Air France-KLM eines der wenigen Unternehmen, die über den Anteil der Mitarbeiter*innen mit Behinderung Auskunft geben; bei der Air France-KLM sind es rund 5 Prozent.

Dividenden und finanzielle Anreize: Während die Air France-KLM in den Jahren 2018 und 2019 moderate Gewinne nach Steuern erzielte (0,7 Milliarden Euro in zwei Jahren), verzeichnete das Unternehmen 2020 den größten Verlust (7,1 Milliarden Euro) unter den untersuchten Fluggesellschaften. Von 2018 bis 2020 schüttete die Air France-KLM keine Dividenden an ihre Aktionäre aus. Die Gesamtvergütung für leitende Angestellte war – in absoluten Zahlen – die zweitniedrigste unter den untersuchten Fluggesellschaften und liegt knapp über der von TAP Air Portugal (die wesentlich kleiner ist als die Air France-KLM). Air France-KLM erhöhte im Jahr 2020 seine Bonuszahlungen sogar. Die Hälfte der anderen untersuchten Fluggesellschaften verzichtete im Coronajahr 2020 auf Bonuszahlungen.

Die Air France-KLM ist eine der wenigen Fluggesellschaften, die die variable Vergütung ihrer Führungskräfte an eine Reihe von ESG-Kriterien (Umwelt, Soziales und Unternehmensführung) koppeln, darunter die Senkung der CO_2-Emissionen und die Erhöhung des Frauenanteils im Vorstand. Leitende Angestellte der Air France-KLM erhalten also nur dann Zulagen, wenn sie bestimmte ESG-Kriterien erfüllen. Allerdings sind diese Kriterien nicht klar genug definiert, und nur ein kleiner Teil der Vergütung ist an nichtfinanzielle Kriterien gekoppelt.

Lobbyismus: Die Air France-KLM ist Mitglied in drei internationalen bzw. europäischen Airline-Interessenverbänden (IATA, A4E und ACP); darüber hinaus gehört sie dem Lobbyismus-Verband BusinessEurope (Dachverband europäischer Industrie- und Arbeitgeberverbände) an. Was ihre Lobby-Aktivitäten betrifft, so scheint die Air France-KLM die transparenteste unter den untersuchten Fluggesellschaften zu sein. Sie liefert recht umfangreiche Informationen über ihre öffentlichen Positionen und Interventionsbereiche. Als einzige der untersuchten Luftfahrtkonzerne legt die Air France-KLM zudem eine Schätzung

ihrer Ausgaben für Lobby-Aktivitäten vor. 2020 gab der Konzern eine beträchtliche Summe – 3,27 Millionen Euro – für Lobby-Arbeit und die Beeinflussung der Politik zu seinen Gunsten aus, fast doppelt so viel wie 2018. Die Air France-KLM ist im EU-Transparenzregister eingetragen und informiert als einzige der untersuchten Airlines darüber, dass sie auch in nationalen Transparenzregistern verzeichnet ist.

Wie die meisten Fluggesellschaften unterstützt die Air France-KLM das internationale CO_2-Kompensationsprogramm CORSIA (das Greenpeace entschieden ablehnt) bzw. favorisiert es gegenüber nationalen und EU-weiten Klimaschutzvorschriften. Die Air France-KLM hat auch versucht, die EU-Richtlinie für erneuerbare Energien zu ihren Gunsten zu beeinflussen. Darüber hinaus spricht sich die Air France-KLM vehement gegen die Einführung einer Umweltsteuer auf Flugtickets in den Niederlanden und Frankreich aus; nationale Flugsteuern könnten verhindern, dass Flugtickets günstiger zu haben sind als Zugtickets, und damit zu klimagerechten Preisen im Personenverkehr beitragen.

Greenwashing: Es gibt Beispiele, die belegen, dass Air France-KLM Greenwashing betreibt. So behauptete die Fluggesellschaft im Mai 2021, als erste Airline einen Langstreckenflug mit nachhaltigem Flugbenzin (SAF) französischer Herkunft durchgeführt zu haben. In einer Stellungnahme von Air France-KLM wurde dieser „Erfolg“ dem Engagement des Unternehmens für die Dekarbonisierung des Flugverkehrs zugeschrieben; nicht kommuniziert wurde allerdings, dass der SAF-Anteil zum damaligen Zeitpunkt bei dieser Airline nur 16 Prozent betrug; die restlichen 84 Prozent entfielen auf herkömmliches Kerosin. Ein weiterer Greenwashing-Versuch im Zusammenhang mit Agrotreibstoffen wurde von der niederländischen Werbekodex-Kommission im Jahr 2020 gestoppt; diese forderte die niederländische Airline KLM auf, den Inhalt ihrer Blog-Beiträge dahingehend zu ändern, dass der Prozentanteil der in ihrer Flotte verwendeten Agrotreibstoffe ausgewiesen wird; damit sollte eine Irreführung der Verbraucher*innen vermieden werden. Dieser Schritt erfolgte, nachdem festgestellt worden war, dass das Unternehmen seinen Einsatz von Agrotreibstoffen übertrieben dargestellt hatte. Edie.net zufolge hat die KLM zwar eine ausgewählte Anzahl von Flügen mit einer 50-prozentigen Agrotreibstoff-Beimischung durchgeführt und vor der Pandemie bei mindestens einem Flug pro Tag eine Agrotreibstoff-Mischung verwendet; dennoch betrug der Anteil von Agrotreibstoffen am gesamten Kraftstoffverbrauch dieser Fluggesellschaft im Jahr 2019 nur 0,18 Prozent. Greenpeace spricht sich nachdrücklich gegen die Verwendung von Agrotreibstoffen aus, da ihre Herstellung häufig irreversible Umweltschäden verursacht, z. B. die Abholzung von Primärwäldern für die Palmölproduktion. Außerdem darf der Anbau von Pflanzen zur Gewinnung von Agrotreibstoffen nicht mit der Nahrungsmittelproduktion konkurrieren. Aus Umweltsicht sind Agrotreibstoffe nur dann akzeptabel, wenn sie aus organischen Abfällen hergestellt werden; Agrotreibstoffe aus organischen Abfällen werden jedoch nie in ausreichender Menge produziert werden, um den Bedarf des Luftfahrtsektors zu decken.

The International Airlines Group (IAG)

Die britisch-spanische International Airlines Group (kurz: IAG) ist – gemessen am Umsatz und an den Fluggastzahlen – der drittgrößte europäische Luftfahrtkonzern.

- Anzahl der Flugzeuge: 531
- Anzahl der Fluggäste (2019): 118 Millionen
- Umsatz (2019): 25 Milliarden Euro
- Anzahl der Beschäftigten (2019): 63.500
- Wichtige Marken und Tochtergesellschaften: British Airways, Iberia, Vueling, Aer Lingus

Bewertung des Verantwortungsbewusstseins und Engagements der Airline:

BRITISH AIRWAYS

IAG

IBERIA

Themenbereich	erreichter Wert in Prozent	Kategorie mit dem niedrigsten Wert	Kategorie mit dem höchsten Wert
Gesamtbewertung	50,29	Klima	Dividenden und finanzielle Anreize
Klima	41,12	THG-Emissionen	Management-System
Soziales und Beschäftigung	60,97	Rechte der Arbeitnehmer*innen	Gleichstellung und Nichtdiskriminierung
Dividenden und finanzielle Anreize	73,33	Dividenden	finanzielle Anreize
Lobbyismus	43,56	ethische Grundsätze der Lobby-Arbeit	Lobby-Aktivität

Klima: Aufgrund ihrer Größe ist die IAG der zweitgrößte CO_2-Verursacher im europäischen Luftfahrtsektor; in den Jahren vor der COVID-19-Pandemie belastete das Unternehmen das Klima jährlich mit über 40 Millionen Tonnen CO_{2e}. Im Zeitraum von 2014 bis 2019 sind die Gesamtemissionen der Airline um über 30 Prozent gestiegen. Obwohl das Unternehmen mit einem Kredit in Höhe von 3,64 Milliarden Euro aus dem Vereinigten Königreich, Spanien und Irland der drittgrößte Empfänger von Rettungsgeldern ist, hat es seine Klimapolitik und seine Leistungen im Klimaschutz im Jahr 2020 nicht wesentlich verbessert – abgesehen von etwas strengeren Selbstverpflichtungen, um bis 2050 das „net zero"-Ziel bzw. die CO_2-Neutralität zu erreichen. Kein einziges Rettungsabkommen zwischen dem Unternehmen und einem dieser drei Staaten war an ökologische oder soziale Kriterien gebunden.

Die IAG hat bislang keine Zielvorgaben zur Senkung ihrer Gesamtemissionen vorgelegt. 2019 verpflichtete sich die IAG als erste Airline, bis 2050 CO_2-neutral zu werden, veröffentlicht aber keine konkreten Angaben darüber, wie dieses Ziel erreicht werden soll. Darüber hinaus legte die IAG ein Klimaziel für 2030 fest und verpflichtete sich zu einer kurzfristigen Senkung ihrer Emissionen (5-Jahres-Ziel); es gibt jedoch keine Zielvorgaben für eine jährliche Emissionsminderung.

Seit 2018 verwendet die IAG nach eigenen Angaben nachhaltiges Flugbenzin (SAF). Das Unternehmen berichtet jedoch nicht über den Anteil des verwendeten SAF und macht auch keine detaillierten Angaben zu den Rohstoff- und Energiequellen der verwendeten Flugkraftstoffe. Greenpeace kann daher nicht ausschließen, dass die IAG nicht-nachhaltige oder sogar kontraproduktive alternative Kraftstoffe wie Palmöl verwendet. Folglich ist es unmöglich zu beurteilen, ob sich die verwendeten SAF-Arten bislang positiv oder negativ auf die Umwelt ausgewirkt haben.

2017 kündigte die IAG an, in den nächsten zwei Jahrzehnten 400 Millionen US-Dollar in die

Produktion von SAF investieren zu wollen. Abgesehen davon, dass dieser Betrag (20 Millionen US-Dollar pro Jahr) im Vergleich zu den gesamten Treibstoffkosten sehr gering ist, hat die IAG in den Jahren 2018 und 2019 nicht einmal bekannt gegeben, ob sie tatsächlich etwas in SAF investiert hat. Im Jahr 2020 gab das Unternehmen an, 500.000 britische Pfund (ca. 570.000 EUR) in ein SAF-Projekt investiert zu haben, was im Vergleich zu seinen gesamten Kraftstoffkosten ein vernachlässigbarer Betrag ist.

Aus den Angaben und Erklärungen der IAG geht hervor, dass das Unternehmen nicht wirklich bereit ist, den Klimaschutz zu einem festen Bestandteil seines Geschäftsmodells zu machen.

Soziales und Beschäftigung: Obwohl die IAG während der Coronakrise staatliche Beihilfen in Höhe von 3,64 Milliarden Euro erhalten hat, sank die Zahl der Beschäftigten um ca. 6.100 Personen; damit hat die Airline-Gruppe unter den untersuchten Luftfahrtkonzernen – in absoluten Zahlen – den drittstärksten Personalabbau während der Pandemie zu verzeichnen. Dies führte im Jahr 2020 zu Gehaltseinsparungen in Höhe von 1,09 Milliarden Euro gegenüber dem Jahr 2019.

Die IAG ist relativ transparent, was den Anteil an Zeitarbeitskräften bzw. befristeten Arbeitsverträgen anbelangt. Der Anteil an Teilzeitkräften ist mit 25 Prozent relativ hoch, aber niedriger als bei den anderen großen traditionellen Fluggesellschaften. Die IAG ist eine von nur zwei Fluggesellschaften, die ihren Anteil an Zeitarbeitskräften am Gesamtpersonal offenlegen; dieser liegt bei etwa 5 Prozent. Wie alle anderen untersuchten Unternehmen gibt die IAG keine Auskunft über das Outsourcing von Personal und die Beschäftigung von Leiharbeitskräften. Die IAG ist auch eine von nur zwei Fluggesellschaften, die angeben, für wie viel Prozent der Beschäftigten Tarifverträge gelten. 2020 fielen 86 Prozent ihrer Beschäftigten unter einen Tarifvertrag; dieser Anteil ist geringer als bei der SAS, wo für 99,9 Prozent der Beschäftigten Tarifverträge gelten.

Das Verhältnis des Gesamtgehalts eines/einer Geschäftsführers/Geschäftsführerin (CEO) zu einem Durchschnittsgehalt ist bei der IAG eines der höchsten (und damit der schlechtesten) unter den untersuchten Fluggesellschaften und liegt knapp unter dem der Lufthansa.[24] Darüber hinaus weist die IAG das zweitniedrigste Verhältnis der Lohnkosten zum EBITDA auf, d. h. dem Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (engl. „Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization“). Mit anderen Worten: Die gesamten Lohnkosten sind im Vergleich zu dem vom Unternehmen erzielten Gewinn äußerst gering. Nur Ryanair schneidet in dieser Hinsicht noch schlechter ab.

Positiv zu vermerken ist, dass die IAG – zumindest für die Führungsetage – eine spezielle Richtlinie zur Gleichstellung und Nichtdiskriminierung eingeführt hat. Der Frauenanteil im Vorstand ist mit 45 Prozent der höchste unter den untersuchten Fluggesellschaften. Was die Inklusion von Menschen mit Behinderung anbelangt, so ist die IAG eines der wenigen Unternehmen, das nach eigenen Angaben über ein Programm für Menschen mit Behinderung verfügt und über den Anteil der Mitarbeiter*innen mit Behinderung am Gesamtpersonal Auskunft gibt; dieser liegt bei etwa 5 Prozent.

Dividenden und finanzielle Anreize: Während die IAG in den Jahren 2018 und 2019 von allen untersuchten Fluggesellschaften den größten Gewinn nach Steuern auswies (2,9 bzw. 1,72 Milliarden Euro), verzeichnete die Airline-Gruppe 2020 den zweitgrößten Verlust (nahezu 7 Milliarden Euro). Die IAG war eine von nur zwei Fluggesellschaften, die 2019 Dividenden an ihre Aktionäre ausschütteten, und eine von drei Airlines, die dies 2018 taten.

[24] Über dieses Verhältnis gibt die TAP keine Auskunft.

Im Vergleich zu dem vom Unternehmen erzielten Gewinn nach Steuern waren die Dividenden mit 1,3 bzw. 0,58 Milliarden Euro sehr hoch. Insgesamt entsprach die Höhe der ausgeschütteten Dividenden fast 53 Prozent der staatlichen Finanzhilfen, die das Unternehmen während der Coronakrise erhalten hatte. Wie die meisten anderen Fluggesellschaften schüttete auch die IAG im Jahr 2020 keine Dividenden aus und gehört zu jener Hälfte der untersuchten Fluggesellschaften, die in diesem Jahr auf Bonuszahlungen verzichteten.

Lobbyismus: Die IAG ist Mitglied in drei internationalen bzw. europäischen Airline-Interessenverbänden (IATA, A4E und A4D); darüber hinaus gehört sie einigen nicht Airline-spezifischen Interessenverbänden im Vereinigten Königreich und in Spanien an.

Die IAG ist nicht transparent, was die Höhe ihrer Mitgliedsbeiträge und Spenden an Interessenverbände betrifft. Sie ist im EU-Transparenzregister eingetragen, gibt jedoch keine Auskunft über Eintragungen in nationalen Transparenzregistern.

Die IAG informiert die Öffentlichkeit nur in begrenztem Umfang über die Themen, zu denen sie Lobby-Arbeit betreibt: Das Unternehmen gibt an, dass es Lobby-Arbeit zu Umwelt- und Klimathemen betreibt (unter anderem zur Überarbeitung der Energiesteuerrichtlinie der EU), geht aber nicht auf seine Lobby-Aktivitäten zu anderen Themen ein (wie etwa zur Arbeitsgesetzgebung). Wie die meisten Fluggesellschaften unterstützt die IAG das internationale CO_2-Kompensationsprogramm CORSIA (das Greenpeace entschieden ablehnt) bzw. favorisiert es gegenüber nationalen und EU-weiten Klimaschutzvorschriften. Wie die meisten anderen Fluggesellschaften ist auch die IAG gegen nationale Klimaabgaben. Die IAG verbietet finanzielle Zuwendungen an politische Parteien.

Greenwashing: Es gibt einige Beispiele, die belegen, dass die IAG, insbesondere ihre Tochtergesellschaften, Greenwashing betreibt. So kündigte die British Airways, eine Tochtergesellschaft der IAG, an, die CO_2-Emissionen sämtlicher Flüge innerhalb des Vereinigten Königreichs ab 2020 auszugleichen. Eine Untersuchung von *Unearthed*, dem Investigativ-Team von Greenpeace UK, hat jedoch Beweise gefunden, die ernsthafte Zweifel daran aufkommen lassen, dass die CO_2-Ausgleichsprogramme von British Airways tatsächlich in der Lage sind, die Emissionen so zu kompensieren, wie es die Airline behauptet.

Ein weiteres Beispiel für Greenwashing ist der Umstand, dass Iberia, eine spanische Tochtergesellschaft der IAG, 2019 als „Silbersponsor“ der COP25-Klimakonferenz in Madrid auftrat, obwohl das Unternehmen keine Klimapolitik verfolgt, die in Einklang mit dem Pariser Klimaabkommen (einem weltweiten Klimaschutzabkommen) steht. Das Sponsoring der Veranstaltung ist zwar durchaus eine begrüßenswerte Initiative, steht aber im krassen Gegensatz zu den schlechten Umweltleistungen und der geringen Anzahl umweltbezogener Selbstverpflichtungen der Iberia-Mutter IAG.

Ryanair

Die irische Billigfluggesellschaft Ryanair ist – gemessen an den Fluggastzahlen – die größte europäische Fluggesellschaft.

- Anzahl der Flugzeuge: 505
- Anzahl der Fluggäste (2019): 152 Millionen
- Umsatz (2019): 7,9 Milliarden Euro
- Anzahl der Beschäftigten (2019): 16.800
- Wichtige Marken und Tochtergesellschaften: Ryanair, Buzz, Malta Air, Lauda

Bewertung des Verantwortungsbewusstseins und Engagements der Airline:

RYANAIR

Themenbereich	erreichter Wert in Prozent	Kategorie mit dem niedrigsten Wert	Kategorie mit dem höchsten Wert
Gesamtbewertung	33,15	Klima	Dividenden und finanzielle Anreize
Klima	21,33	THG-Emissionen	Klimapolitik und Selbstverpflichtungen
Soziales und Beschäftigung	26,4	Rechte der Arbeitnehmer*innen	Gleichstellung und Nichtdiskriminierung
Dividenden und finanzielle Anreize	85	finanzielle Anreize	Dividenden
Lobbyismus	29,7	ethische Grundsätze der Lobby-Arbeit	Lobby-Aktivität

Klima: 2019 belastete Ryanair das Klima mit 12,54 Millionen Tonnen CO_{2e}. Da Ryanair hauptsächlich in Europa tätig ist, verzeichnet das Unternehmen von allen untersuchten Fluggesellschaften in der EU den höchsten Anteil an CO_2-Emissionen. Zählt man andere Branchen hinzu, gehört das Unternehmen sogar zu den 10 größten Verursachern von CO_2-Emissionen in Europa und befindet sich damit in einer Liga mit großen Kohlekraftwerken. Branchenweit zählen die CO_2-Emissionen pro Personenkilometer zu den niedrigsten, was nach Angaben von Ryanair auf den hohen Besetzungsgrad der Flugzeuge zurückzuführen ist. Ryanair lässt die Öffentlichkeit jedoch im Unklaren darüber, wie diese Berechnung zustande gekommen ist; daher ist die zuletzt genannte Information bis zu einem gewissen Grad fragwürdig.

Wie die meisten anderen Fluggesellschaften verpflichtete sich auch Ryanair, bis 2050 Netto-Null-Emissionen („net zero“) zu erreichen. Das einzige weitere Klimaziel, zu dem sich Ryanair verpflichtet hat, bezieht sich auf das Jahr 2030. Das Unternehmen verpflichtete sich weder zu einer kurzfristigen Senkung seiner Emissionen noch zu einer Senkung seiner Gesamtemissionen. Letzteres ist besonders schwerwiegend, da Ryanair in den letzten beiden Jahren vor der Coronakrise von allen untersuchten Fluggesellschaften den zweitgrößten Emissionsanstieg verzeichnete. Obwohl das Unternehmen im Zuge der staatlichen Corona-Finanzhilfen einen Rettungskredit in Höhe von 670 Millionen Euro aus dem Vereinigten Königreich erhielt, hat es seine Klimapolitik und seine Leistungen im Klimaschutz im Jahr 2020 nicht wesentlich verbessert. Der Rettungskredit war an keinerlei ökologische oder soziale Kriterien geknüpft.

Ryanair hat angekündigt, künftig nachhaltiges Flugbenzin (SAF) zu verwenden, ohne nähere Angaben zu dessen Rohstoff- und Energiequellen zu machen. Die Airline gibt an, in großem Umfang in die Erneuerung ihrer Flotte zu investieren; nichtsdestotrotz ist das Durchschnittsalter ihrer Flugzeuge im Zeitraum von 2018 bis 2020 von 6,7 auf 8 Jahre gestiegen.

Aus den Angaben und Erklärungen von Ryanair geht hervor, dass die Fluggesellschaft nicht wirklich bereit ist, den Klimaschutz zu einem festen Bestandteil ihres Geschäftsmodells zu machen.

Soziales und Beschäftigung: Obwohl Ryanair während der Coronakrise einen Rettungskredit erhalten hat, sank die Zahl der Beschäftigten um etwa 13 Prozent; damit hat die Airline unter den untersuchten Fluggesellschaften – prozentual – den drittstärksten Personalabbau während der Pandemie zu verzeichnen. Trotz des starken Personalabbaus im Coronajahr 2020 war in diesem Jahr die Beschäftigtenzahl immer noch um 5 Prozent höher als einige Jahre vor der Pandemie, nämlich 2017. Die gesamten Personalkosten waren bei Ryanair im Jahr 2020 im Vergleich zu 2019 um 57,3 Prozent rückläufig. Dies ist mit Abstand der größte Rückgang der Personalkosten unter den untersuchten Unternehmen; es ist zu vermuten, dass auch die Kosten für die verbliebenen Mitarbeiter*innen erheblich zurückgegangen sind.

Ende 2017 nahm die Billgfluggesellschaft einen Kurswechsel vor und schloss erste existenzsichernde Tarifverträge für seine Beschäftigten ab. Diese Entwicklung hin zu besseren Arbeitsbedingungen ging mit zahlreichen Streitigkeiten einher und wurde von der Unternehmensleitung als Risiko für den Cashflow der Fluggesellschaft angesehen. Insgesamt war Ryanair in den Jahren 2018 und 2019 mit anhaltenden Streiks in neun verschiedenen Ländern konfrontiert. Über die Umsetzung der Tarifverträge liegen keine öffentlichen Informationen vor.

Ryanair veröffentlicht keine Daten über den Anteil an Teilzeitkräften, befristeten Arbeitsverträgen und ausgelagerten Mitarbeiter*innen. Dies ist der Hauptgrund für die schlechte Bewertung der Airline in der Kategorie „Mitarbeiterstruktur“. Darüber hinaus wird Ryanair von Gewerkschaften häufig wegen schlechter Arbeitsbedingungen kritisiert; diese erstrecken sich auf sämtliche ihrer Geschäftstätigkeiten. Ryanair weist das niedrigste Verhältnis der Lohnkosten zum EBITDA auf, d. h. dem Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (engl. „Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization“).

40 Prozent der Mitglieder im Vorstand von Ryanair sind Frauen, was leicht über dem Durchschnitt der untersuchten Fluggesellschaften liegt. Ryanair ist die einzige der untersuchten Fluggesellschaften, die darauf hingewiesen hat, dass es ein geschlechtsspezifisches Lohngefälle gibt; das war 2018. Seither schweigt die Airline wieder

zu diesem Thema. 2018 betrug das Lohngefälle zwischen männlichen und weiblichen Beschäftigten bei Ryanair 64 Prozent; laut Ryanair ist dieses Gefälle auf den hohen Anteil an männlichen Piloten zurückzuführen. Ryanair gibt keine Auskunft über die Inklusion von Menschen mit Behinderung.

Dividenden und finanzielle Anreize: Ryanair meldete 2018 und 2019 hohe Gewinne und 2020 einen großen Verlust. Die Billigfluggesellschaft ist eine von nur zwei Unternehmen, deren Gewinne in den beiden Jahren vor der Coronakrise höher ausfielen als der anschließende Verlust. Ryanair hat seit 2015 keine Dividenden mehr ausgeschüttet, was ein Grund dafür ist, dass das Unternehmen viel weniger auf Corona-Finanzhilfen angewiesen war. Die Gesamtvergütung für leitende Angestellte ging 2020 um mehr als ein Drittel zurück, während die Bonuszahlungen im Vergleich zu 2018 und 2019 nahezu unverändert blieben. Die Airline gibt an, dass die Hälfte der Vergütung ihres Geschäftsführers (CEO) an bestimmte Kriterien gekoppelt ist, zu denen auch Umweltziele gehören; diese Ziele werden jedoch nicht näher erläutert.

Lobbyismus: Ryanair ist Mitglied in zwei europäischen Airline-Interessenverbänden (A4E und A4D). Die Airline ist im EU-Transparenzregister eingetragen, gibt jedoch keine Auskunft über Eintragungen in nationalen Transparenzregistern. Das Unternehmen legt die Höhe seiner Mitgliedsbeiträge und Spenden an Interessenverbände nicht offen. Zudem informiert das Unternehmen die Öffentlichkeit nur in begrenztem Umfang über die Themen, zu denen es Lobby-Arbeit betreibt: Es gibt an, dass es Lobby-Arbeit zu Umwelt- und Klimathemen betreibt (unter anderem zur Überarbeitung der EU-Richtlinie für erneuerbare Energien[25]), geht aber nicht auf seine Lobby-Aktivitäten zur Arbeitsgesetzgebung ein. Wie die meisten anderen Fluggesellschaften ist auch Ryanair gegen nationale Klimaabgaben. Ryanair verbietet Spenden an politische Parteien nicht ausdrücklich, behauptet aber, bisher darauf verzichtet zu haben.

Greenwashing: Es gibt einige Beispiele, die belegen, dass Ryanair Greenwashing betreibt. So bezeichnet sich die Billigfluggesellschaft wiederholt als „Europas grünste und sauberste Airline“. Dieser Slogan bezieht sich in erster Linie auf die Emissionen pro Personenkilometer, die nach den eigenen Berechnungen von Ryanair branchenweit am niedrigsten sind, ignoriert jedoch die Tatsache, dass Ryanair innerhalb Europas der größte Treibhausgas-Verursacher im Luftfahrtsektor ist.[26] Im Februar 2020 gab die britische Werbeaufsichtsbehörde (Advertising Standards Authority) Beschwerden über eine Werbekampagne statt, in der Ryanair sich selbst als „Europas Fluggesellschaft mit den niedrigsten Tarifen und den geringsten Emissionen“ bezeichnete, und verbot diese Kampagne.

easyJet

Die britische Billigfluggesellschaft easyJet ist – gemessen am Umsatz und an den Fluggastzahlen – die fünftgrößte Linienfluggesellschaft innerhalb der EU und des Vereinigten Königreichs.

- Anzahl der Flugzeuge: 318
- Anzahl der Fluggäste (2019): 96 Millionen
- Umsatz (2019): 7,65 Milliarden Euro
- Anzahl der Beschäftigten (2019): 15.000

[25] In der Neufassung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED II) legt die EU Regeln fest, die dazu führen sollen, dass sich der Anteil der erneuerbaren Energien am Gesamtenergieverbrauch in der EU bis zum Jahr 2030 auf mindestens 32 Prozent erhöht.

[26] Die Lufthansa-Group, die Air France-KLM und die IAG verursachen aufgrund ihrer weltweiten Geschäftstätigkeiten insgesamt höhere Treibhausgasemissionen.

Bewertung des Verantwortungsbewusstseins und Engagements der Airline:

easyJet

Themenbereich	erreichter Wert in Prozent	Kategorie mit dem niedrigsten Wert	Kategorie mit dem höchsten Wert
Gesamtbewertung	45,42	Soziales und Beschäftigung	Lobbyismus
Klima	31,37	THG-Emissionen	Management-System
Soziales und Beschäftigung	31,16	Mitarbeiterstruktur	Gleichstellung und Nichtdiskriminierung
Dividenden und finanzielle Anreize	48,33	finanzielle Anreize	Dividenden
Lobbyismus	49,43	ethische Grundsätze der Lobby-Arbeit	Lobby-Aktivität

Klima: Die gesamten CO_{2e}-Emissionen von easyJet beliefen sich im Jahr 2019 auf 10,44 Millionen Tonnen – fast eine Million Tonnen mehr als im Jahr davor. EasyJet verursacht nach Ryanair die geringsten Emissionen pro Personenkilometer; dies ist offensichtlich darauf zurückzuführen, dass Billigfluggesellschaften im Vergleich zu traditionellen Fluggesellschaften einen höheren Besetzungsgrad der Flugzeuge anstreben. Unter den untersuchten Fluggesellschaften ist easyJet die einzige, deren Emissionen pro Personenkilometer im Jahr 2020 nicht gestiegen sind.

Obwohl das Unternehmen im Zuge der staatlichen Corona-Finanzhilfen Rettungsgelder in Höhe von 2,24 Milliarden Euro aus dem Vereinigten Königreich erhielt, hat es seine Klimapolitik und seine Leistungen im Klimaschutz im Jahr 2020 nicht wesentlich verbessert. Keines der Rettungsabkommen mit easyJet war an ökologische oder soziale Kriterien gebunden; lediglich die größeren Rettungspakete, die für easyJet geschnürt wurden, sahen eine Dividendenbeschränkung vor.

Die Vergütung leitender Angestellter ist an die Senkung der CO_2-Emissionen gekoppelt.

2021 verpflichtete sich easyJet, bis 2050 CO_2-neutral zu werden. Die Billigfluggesellschaft ist eine von zwei Airlines, die kein Klimaziel für 2030 festgelegt haben. Abgesehen von einem wenig ehrgeizigen 5-Jahres-Ziel (minus 10 Prozent CO_2 pro Personenkilometer) werden gegenüber der Öffentlichkeit keine Klimaziele kommuniziert. 2021 begann easyJet auch mit der Verwendung von nachhaltigem Flugbenzin (SAF). Das Unternehmen berichtet jedoch nicht über den Anteil des verwendeten SAF und macht auch keine detaillierten Angaben zu den Rohstoff- und Energiequellen der verwendeten Flugkraftstoffe. Greenpeace kann daher nicht ausschließen, dass easyJet nicht-nachhaltige alternative Kraftstoffe

verwendet. EasyJet hat sich als einzige der untersuchten Fluggesellschaften dazu verpflichtet, 100 Prozent ihrer direkten CO_2-Emissionen zu kompensieren; die vom Unternehmen veröffentlichten Informationen reichen jedoch nicht aus, um eine Aussage über die Qualität der CO_2-Ausgleichsprojekte, in die es investiert, zu treffen. Greenpeace lehnt den CO_2-Ausgleich als falsche Lösung ab und fordert stattdessen eine Senkung der direkten Emissionen.

Aus den Angaben und Erklärungen von easyJet geht hervor, dass die Fluggesellschaft nicht wirklich bereit ist, den Klimaschutz zu einem festen Bestandteil ihres Geschäftsmodells zu machen.

Soziales und Beschäftigung: EasyJet ist die Fluggesellschaft, die 2020 von allen untersuchten Fluggesellschaften den geringsten Personalabbau verzeichnete. „Nur" 185 Beschäftigten wurde gekündigt, was einem Anteil von 1,25 Prozent aller Beschäftigten entspricht. Im Zeitraum von 2017 bis 2019 stieg die Anzahl der Beschäftigten um 21 Prozent. Damit ist easyJet eines von nur zwei Unternehmen, die 2020 mehr Mitarbeiter*innen beschäftigten als 2017; der Anstieg der Gesamtzahl der Beschäftigten ist der höchste unter allen untersuchten Fluggesellschaften.

EasyJet veröffentlicht keine Daten über den Anteil an Teilzeitkräften, befristeten Arbeitsverträgen und ausgelagerten Mitarbeiter*innen. Dies ist der Hauptgrund für die schlechte Bewertung der Airline in der Kategorie „Mitarbeiterstruktur". Auch in der Kategorie „Rechte der Arbeitnehmer*innen" schneidet die Airline schlecht ab. Für einen Großteil ihrer Beschäftigten gelten keine Tarifverträge. Darüber hinaus werden gegenüber der Öffentlichkeit keine standardisierten und unabhängig verifizierten Maßnahmenpläne oder Regelungen im Bereich Gesundheitsschutz und Arbeitssicherheit kommuniziert.

In der Kategorie „Gleichstellung und Nichtdiskriminierung" scheidet easyJet relativ gut ab. Der Frauenanteil im Vorstand ist mit 45 Prozent der höchste unter den untersuchten Fluggesellschaften. 2018 wurde für Pilot*innen eine Frauenquote von 20 Prozent eingeführt, die jedoch im Zuge der Coronakrise wieder ausgesetzt wurde. Das Unternehmen informiert über die Inklusion von Menschen mit Behinderung am Arbeitsplatz und gibt an, diese gleich zu behandeln und zu unterstützen.

Das Verhältnis des Gesamtgehalts eines/einer Geschäftsführers/Geschäftsführerin (CEO) zu einem Durchschnittsgehalt ist bei easyJet das zweitniedrigste (und damit zweitbeste) unter den untersuchten Fluggesellschaften und ging in den Jahren 2018 und 2019 noch weiter zurück.

Dividenden und finanzielle Anreize: Während easyJet in den Jahren 2018 und 2019 Gewinne nach Steuern verzeichnete (rund 400 Millionen Euro pro Jahr), musste das Unternehmen 2020 einen Verlust von 790 Millionen Euro hinnehmen. Diese Zahlen zeigen, dass easyJet – als einzige der untersuchten Fluggesellschaften – im Jahr 2020 einen geringeren Verlust auswies als den Gesamtgewinn der beiden Jahre zuvor. Die Höhe der ausgeschütteten Dividenden ist jedoch hoch. Obwohl easyJet erhebliche Summen an staatlichen Corona-Beihilfen erhielt, schüttete das Unternehmen im Coronajahr 2020 – als einziges – 190 Millionen Euro an Dividenden aus. Die Gesamtvergütung für leitende Angestellte ging 2020 um über 30 Prozent zurück; außerdem wurden 2020 keine Bonuszahlungen getätigt.

Lobbyismus: EasyJet ist Mitglied in zwei europäischen Airline-Interessenverbänden (A4E und A4D). Das Unternehmen ist kein Mitglied der Internationalen Luftverkehrs-Vereinigung (IATA), des weltweit größten Dachverbands von Fluggesellschaften. EasyJet ist im EU-Transparenzregister eingetragen, gibt jedoch keine Auskunft über Eintragungen in nationalen Transparenzregistern.

Die Airline informiert die Öffentlichkeit nicht über die Höhe ihrer Mitgliedsbeiträge und Spenden an Interessenverbände. Auch in Bezug auf die Themen, zu denen easyJet Lobby-Arbeit betreibt, ist die Airline nicht sonderlich transparent: Sie gibt an, dass sie Lobby-Arbeit zu Umwelt- und Klimathemen betreibt (unter anderem zur Überarbeitung der ReFuelEU-Aviation-Richtlinie der EU, mit der die Emissionsminderung im Flugverkehr und die Markteinführung von SAF vorangetrieben werden sollen), geht aber nicht auf ihre Lobby-Aktivitäten zur Arbeitsgesetzgebung ein. Wie die meisten Fluggesellschaften unterstützt easyJet das internationale CO_2-Kompensationsprogramm CORSIA (das Greenpeace entschieden ablehnt) bzw. favorisiert es gegenüber nationalen und EU-weiten Klimaschutzvorschriften. Wie die meisten anderen Fluggesellschaften ist auch easyJet gegen nationale Klimaabgaben. EasyJet verbietet ausdrücklich Spenden an politische Parteien.

Greenwashing: EasyJet wurde vorgeworfen, im Zusammenhang mit dem CO_2-Ausgleich Greenwashing zu betreiben. 2019 behauptete die Airline, als erste große Fluggesellschaft der Welt Flüge mit Netto-Null-Emissionen (d. h. CO_2-neutrale Flüge) in ihrem gesamten Streckennetz durchzuführen. Es wurden jedoch nur etwa 0,35 Euro pro Flugticket in CO_2-Ausgleichsprojekte investiert, sodass die Auswirkungen auf das Klima vernachlässigbar sind und viel zu gering,[27] um das Netto-Null-Ziel zu erreichen.

SAS Scandinavian Airlines (SAS)

Die SAS Scandinavian Airlines (kurz: SAS) ist die führende Fluggesellschaft Schwedens, Dänemarks und Norwegens. Es handelt sich um eine traditionelle Fluggesellschaft und – gemessen am Umsatz – um die sechstgrößte innerhalb der EU und des Vereinigten Königreichs.

- Anzahl der Flugzeuge: 164
- Anzahl der Fluggäste (2019): 30 Millionen
- Umsatz (2019): 4,4 Milliarden Euro
- Anzahl der Beschäftigten (2019): 10.445

[27] Bei einem EU-weiten CO_2-Preis von rund 50 Euro pro Tonne CO_2 würde ein einzelner Kurzstreckenflug, bei dem 20 Tonnen Treibhausgase ausgestoßen werden, Kosten in Höhe von rund 1.000 Euro verursachen; angenommen, dass das Flugzeug 200 Personen befördert, wären das 5 Euro pro Flugticket.

Bewertung des Verantwortungsbewusstseins und Engagements der Airline:

SAS Scandinavian Airlines

Themenbereich	erreichter Wert in Prozent	Kategorie mit dem niedrigsten Wert	Kategorie mit dem höchsten Wert
Gesamtbewertung	49,44	Lobbyismus	Dividenden und finanzielle Anreize
Klima	48,57	THG-Emissionen	Management-System
Soziales und Beschäftigung	42,06	Mitarbeiterstruktur	Rechte der Arbeitnehmer*innen
Dividenden und finanzielle Anreize	85	finanzielle Anreize	Dividenden
Lobbyismus	26,59	ethische Grundsätze der Lobby-Arbeit	Lobby-Aktivität

Klima: Unter den untersuchten Fluggesellschaften verzeichnet die SAS im Zeitraum von 2018 bis 2020 die höchsten bzw. zweithöchsten CO_2-Emissionen pro Personenkilometer.[28]

Die SAS hat sich verpflichtet, bis 2050 CO_2-neutral zu werden, legt jedoch keine Zielvorgaben zur kurzfristigen oder jährlichen Senkung ihrer CO_2-Emissionen vor. Das einzige Klimaziel des Unternehmens umfasst eine Emissionsminderung um 25 Prozent bis 2030, die in dem Jahr, als die Airline staatliche Corona-Beihilfen erhielt, auf 2025 vorverlegt wurde. Die SAS ist eine von zwei Fluggesellschaften, die ihr Klimaziel im Coronajahr 2020 (als besonders viele und besonders große Rettungspakete für Airlines geschnürt wurden) verbessert haben. Obwohl die SAS Rettungsgelder in Höhe von 1,1 Milliarden Euro aus Schweden, Dänemark und Norwegen erhielt, hat sie ihre Klimapolitik und ihre Leistungen im Klimaschutz im Jahr 2020 nicht verbessert. Von den untersuchten Fluggesellschaften ist die SAS die einzige, die sich zu einer Senkung ihrer Gesamtemissionen verpflichtet hat, aber es bleibt unklar, wie das Unternehmen dieses Ziel erreichen will.

Es hat den Anschein, dass die SAS den CO_2-Ausgleich mittels marktorientierter Kompensationsprogramme sowie den Einsatz von nachhaltigem Flugbenzin (SAF) als Schlüsselstrategien zur Abmilderung ihrer Klimaauswirkungen betrachtet. Als eines von nur drei Unternehmen berichtet die SAS über den Anteil des verwendeten SAF, der im Vergleich zu herkömmlichem Kerosin nach wie vor sehr gering ist. Das Unternehmen macht jedoch

[28] Die SAS erklärt dies mit dem hohen Anteil an Kurzstreckenflügen innerhalb Schwedens, Dänemarks und Norwegens, die zur „wesentlichen Infrastruktur" dieser drei Länder zählen würden.

keine detaillierten Angaben zu den Mengen und den Rohstoff- und Energiequellen der verwendeten Flugkraftstoffe; Greenpeace kann daher nicht ausschließen, dass nicht-nachhaltige oder sogar kontraproduktive alternative Kraftstoffe zum Einsatz kommen. Ein wichtiger Kraftstofflieferant der SAS mischt kräftig im Palmölgeschäft mit. Palmöl ist die klima- und umweltschädlichste SAF-Art. Folglich ist es unmöglich zu beurteilen, ob sich die von der SAS verwendeten SAF-Arten bislang positiv oder negativ auf die Umwelt ausgewirkt haben.[29] Die SAS ist auch an einem Projekt zur Entwicklung von Elektroflugzeugen beteiligt; der Umfang dieses Projekts und die dafür vorgesehenen Mittel sind jedoch bisher nicht bekannt.

Soziales und Beschäftigung: Obwohl die SAS während der Coronakrise staatliche Beihilfen in Höhe von 1,1 Milliarden Euro erhalten hat, sank die Zahl der Beschäftigten im Jahr 2020 um 34 Prozent; damit hat die Airline unter den untersuchten Fluggesellschaften den mit Abstand stärksten Personalabbau während der Pandemie zu verzeichnen. Insgesamt wurde rund 5.000 Mitarbeiter*innen gekündigt. Interessanterweise wurde bereits im Geschäftsbericht 2018, als das Unternehmen noch deutlich in der Gewinnzone lag, ein Personalabbau angekündigt.

Die SAS ist nicht sehr transparent, was ihre Mitarbeiterstruktur angeht. Das Unternehmen gibt keine Auskunft über den Anteil an Teilzeitkräften, befristeten Arbeitsverträgen und Leiharbeitskräften. Die SAS gibt an, dass sie angemessene Beschäftigungsbedingungen für ihre Leiharbeitskräfte verlangt, erläutert aber nicht, was dies im Einzelnen bedeutet.

Positiv zu vermerken ist, dass das Arbeitsverhältnis von 99,9 Prozent der SAS-Mitarbeiter*innen unter einen Tarifvertrag fällt – nur die Mitglieder der Geschäftsleitung sind von Tarifverträgen ausgenommen. Die SAS ist eine von nur zwei Fluggesellschaften, die im Bereich Gesundheitsschutz und Arbeitssicherheit über einen standardisierten und unabhängig verifizierten Maßnahmenplan für Beschäftigte verfügen. Im April 2019 kam es nach Angaben der SAS in allen drei nordischen Ländern, in denen die Airline tätig ist, zu Streiks.

Die SAS verzeichnet unter den untersuchten Luftfahrtkonzernen nach der portugiesischen Fluggesellschaft TAP den drittniedrigsten Frauenanteil im Vorstand, was für ein nordisches Unternehmen ziemlich überraschend ist. Die SAS ist die einzige der untersuchten Fluggesellschaften, bei der der Frauenanteil im Vorstand seit 2018 noch weiter zurückgegangen ist. Positiv zu vermerken ist, dass das Verhältnis eines Durchschnittsgehalts zum Gehalts eines/einer Geschäftsführers/Geschäftsführerin (CEO) relativ hoch und im Zeitraum von 2018 bis 2020 deutlich gestiegen ist.

Dividenden und finanzielle Anreize: Während die SAS in den Jahren 2018 und 2019 moderate Gewinne nach Steuern verzeichnete (220 Millionen Euro in zwei Jahren), musste das Unternehmen 2020 einen hohen Verlust (0,92 Milliarden Euro) hinnehmen; dieser ist im Vergleich zu den Einnahmen, die das Unternehmen im selben Jahr erzielte (1,34 Milliarden Euro), erheblich. Im Zeitraum von 2018 bis 2020 schüttete die SAS keine Dividenden an ihre Aktionäre aus. Im Coronajahr 2020 (als besonders viele und besonders große Rettungspakete für Airlines geschnürt wurden) kürzte das Unternehmen die Gesamtvergütung für leitende Angestellte im Vergleich zu 2019 um mehr als ein Drittel und verzichtete auf Bonuszahlungen.

Dem Jahresbericht der SAS zufolge enthält der Kriterienkatalog für die variable Barvergütung von Führungskräften „weniger als 30 Prozent nichtfinanzielle Kriterien"; daraus lässt sich ableiten, dass bis zu 30 Prozent der Vergütung möglicherweise an soziale oder

[29] Weitere Informationen zu SAF finden Sie im Abschnitt „Greenwashing in der Luftfahrt".

ökologische Bedingungen geknüpft sind; dies lässt sich jedoch nicht verifizieren, da die SAS hierzu keine Angaben macht.

Lobbyismus: Die SAS ist nur Mitglied der Internationalen Luftverkehrs-Vereinigung (IATA) und verzichtet im Gegensatz zu vielen anderen Fluggesellschaften auf die Mitgliedschaft in anderen Interessenverbänden. Die SAS ist als einzige der untersuchten Fluggesellschaften nicht im EU-Transparenzregister eingetragen. Sie gibt keine Auskunft darüber, ob sie in nationalen Transparenzregistern erfasst ist. Darüber hinaus informiert die SAS die Öffentlichkeit nicht über Lobby-Ausgaben oder Lobby-Aktivitäten. Die mangelnde Transparenz ist der Hauptgrund, warum das Unternehmen im Bereich „Lobbyismus" schlecht abschneidet.

Wie die meisten Fluggesellschaften unterstützt die SAS das internationale CO_2-Kompensationsprogramm CORSIA (das Greenpeace entschieden ablehnt) bzw. favorisiert es gegenüber nationalen und EU-weiten Klimaschutzvorschriften. Darüber hinaus lehnt die SAS nationale Steuern oder Abgaben auf Flugreisen in Norwegen und Schweden vehement ab und behauptet, dass solche Abgaben „in keinem Zusammenhang mit Emissionen oder Klimaschutzmaßnahmen" stünden. Greenpeace unterstützt generell die Besteuerung von Flugtickets als Mittel, den Personenverkehr von der Luft auf die Schiene zu verlagern.

SAS ist ein starker Verfechter von Agrotreibstoffen und hat Verbindungen zu Agrotreibstoff-Herstellern, die Palmöl verwenden. Die Kommunikation, die SAS im Zusammenhang mit sogenannten „nachhaltigen" Agrotreibstoffen betreibt, kann – zumindest teilweise – als Greenwashing betrachtet werden.

Die SAS verbietet Spenden an politische Parteien nicht ausdrücklich. Die Airline gibt nicht an, ob die Führungsetage Schulungen zu ökologischen und/oder sozialen Themen erhält.

TAP Air Portugal

Die mehrheitlich im Staatsbesitz befindliche portugiesische Fluggesellschaft TAP Air Portugal (kurz: TAP) ist – gemessen am 2019 erzielten Umsatz – die siebtgrößte Linienfluggesellschaft innerhalb der EU und des Vereinigten Königreichs.

- Anzahl der Flugzeuge: 94
- Anzahl der Fluggäste (2019): 17 Millionen
- Umsatz (2019): 2,91 Milliarden Euro
- Anzahl der Beschäftigten (2019): 9.000

Bewertung des Verantwortungsbewusstseins und Engagements der Airline:

TAP AIR PORTUGAL

Themenbereich	erreichter Wert in Prozent	Kategorie mit dem niedrigsten Wert	Kategorie mit dem höchsten Wert
Gesamtbewertung	15,88	Klima	Dividenden und finanzielle Anreize
Klima	8,99	Klimapolitik und Selbstverpflichtungen	Management -System
Soziales und Beschäftigung	18,06	Gleichstellung und Nichtdiskriminierung	Rechte der Arbeitnehmer*innen
Dividenden und finanzielle Anreize	40	finanzielle Anreize	Dividenden
Lobbyismus	11,82	ethische Grundsätze der Lobby-Arbeit	Lobby-Aktivität

Klima: Von den sieben untersuchten Fluggesellschaften schneidet die TAP im Bereich „Klima“ am schlechtesten ab. Sie ist das einzige Unternehmen, das seine CO_2-Gesamtemissionen nicht veröffentlicht. 2018 und 2020 verzeichnete die TAP unter den untersuchten Fluggesellschaften die höchsten CO_2-Emissionen pro Personenkilometer; 2019 war sie von allen untersuchten Fluggesellschaften der zweitgrößte CO_2-Verursacher. Als einzige der untersuchten Fluggesellschaften legt sich die TAP auf kein einziges Klimaziel fest – weder für 2050 noch für 2030 noch für die kommenden fünf Jahre. Darüber hinaus verpflichtet sich die Airline-Gruppe nicht zu einer Senkung ihrer Gesamtemissionen. Ferner ist die TAP die einzige der untersuchten Luftfahrtkonzerne, die über kein Umweltmanagement-System verfügt. Das Unternehmen gibt keine Auskunft darüber, ob es nachhaltiges Flugbenzin (SAF) verwendet. Da Fluggesellschaften in der Regel mit der Verwendung von SAF Werbung machen, ist es sehr unwahrscheinlich, dass die TAP SAF verwendet. Somit ist die TAP die einzige der untersuchten Fluggesellschaften, die kein Greenwashing mit SAF betreibt.

Obwohl das Unternehmen im Zuge der staatlichen Corona-Finanzhilfen Rettungsgelder in Höhe von 1,72 Milliarden Euro aus Portugal erhielt, hat es seine Klimapolitik und seine Leistungen im Klimaschutz im Jahr 2020 nicht wesentlich verbessert. Keines der drei Rettungsabkommen zwischen der TAP und der portugiesischen Regierung war an ökologische oder soziale Kriterien gebunden.

Aus den Angaben und Erklärungen der TAP geht hervor, dass die Fluggesellschaft nicht wirklich bereit ist, den Klimaschutz zu einem festen Bestandteil ihres Geschäftsmodells zu machen.

Soziales und Beschäftigung: Obwohl die TAP während der Coronakrise umfangreiche staatliche Beihilfen erhalten hat, sank die Zahl der Beschäftigten im Jahr 2020 um nahezu

25 Prozent; damit hat die TAP unter den untersuchten Fluggesellschaften den zweitstärksten Personalabbau während der Pandemie zu verzeichnen. Die TAP ist die einzige Fluggesellschaft, die die Zahl ihrer Beschäftigten bereits im Zeitraum von 2017 bis 2019 reduziert hat (um 18 Prozent). Die TAP veröffentlicht keine Daten über den Anteil an befristeten Arbeitsverträgen und ausgelagerten Mitarbeiter*innen. Der Frauenanteil im Vorstand ist bei der TAP der niedrigste unter den untersuchten Fluggesellschaften; immerhin stieg er zwischen 2019 und 2020 von 17 auf 27 Prozent. Von allen untersuchten Fluggesellschaften verzeichnet die TAP mit nur einem kurzen Streik im Jahr 2018 die geringste Anzahl von Streiks. Im Allgemeinen erweist sich die TAP hinsichtlich der Arbeitsbedingungen als intransparent; beispielsweise legt die Airline nicht offen, wie viel ein/e Geschäftsführer/in (CEO) verdient.

Dividenden und finanzielle Anreize: Die TAP hat als einzige der untersuchten Fluggesellschaften in den Jahren 2018 und 2019 einen Verlust zu verzeichnen. Während der Verlust in den beiden Jahren vor der Coronakrise relativ moderat ausfiel, stieg er im Jahr 2020 dramatisch an: von knapp über 100 Millionen Euro pro Jahr auf 1,42 Milliarden Euro. Die TAP hat in keinem der drei untersuchten Jahre Dividenden an ihre Aktionäre ausgeschüttet. Die Gesamtvergütung für leitende Angestellte ist relativ niedrig, ging aber 2020 lediglich um etwa 10 Prozent zurück, während fünf der anderen untersuchten Fluggesellschaften einen Rückgang von mindestens 30 Prozent verzeichneten. Die TAP gibt keine Auskunft darüber, ob sie Bonuszahlungen tätigt oder die variable Vergütung ihrer Führungskräfte an ESG-Kriterien (Umwelt, Soziales und Unternehmensführung) koppelt.

Lobbyismus: Die TAP ist Mitglied in drei internationalen bzw. europäischen Airline-Interessenverbänden (IATA, A4E und ACP). Sie informiert die Öffentlichkeit nicht über die Höhe ihrer Mitgliedsbeiträge und finanziellen Zuwendungen an Interessenverbände. Die TAP ist im EU-Transparenzregister eingetragen, gibt jedoch keine Auskunft über Eintragungen in nationalen Transparenzregistern. Die TAP gab 2020 im EU-Transparenzregister an, weniger als 10.000 Euro für Lobby-Arbeit ausgegeben zu haben. Es ist sehr wahrscheinlich, dass diese Ausgaben heruntergespielt wurden, zumal sich allein der jährliche feste Mitgliedsbeitrag bei der Internationalen Luftverkehrs-Vereinigung (IATA) auf rund 11.000 Euro beläuft. Die TAP stellt der Öffentlichkeit keine Informationen über Lobby-Aktivitäten oder Lobby-Interessen zur Verfügung. Positiv zu vermerken ist, dass die TAP als einzige der untersuchten Fluggesellschaften einen Präsidenten hat, der eine fundierte Ausbildung zu sozialen Themen absolviert hat und über entsprechende Erfahrungen verfügt.

Die TAP verbietet Spenden an politische Parteien nicht ausdrücklich.

Schlussfolgerungen und politische Forderungen

Zur Begrenzung des weltweiten Temperaturanstiegs auf 1,5° C gegenüber dem vorindustriellen Niveau ist eine vollständige Dekarbonisierung des Flugverkehrs erforderlich. Diese kann nur durch eine erhebliche Verringerung der Zahl der Flüge und einen vollständigen Umstieg auf synthetische Flugkraftstoffe (sog. E-Fuels), die zu 100 Prozent auf erneuerbaren Energien basieren und keine Agrotreibstoffe sein dürfen, erreicht werden. In einem optimistischen Szenario muss die Gesamtzahl der geflogenen Personenkilometer (bei Flügen, die auf einem EU-Flughafen starten oder landen) bis 2040 um mindestens 33 Prozent und bis 2050 um 50 Prozent (im Vergleich zu 2019) zurückgehen, um den Luftfahrtsektor bis 2040 vollständig zu dekarbonisieren; dies geht aus einer Studie aus dem Jahr 2020 hervor, mit der Greenpeace Belgien einen Fahrplan zur Transformation und Dekarbonisierung des europäischen Verkehrssystems bis zum Jahr 2040 vorgelegt hat („Fahrplan Verkehr 2040"). In einem weniger optimistischen Szenario, das von einer begrenzteren Verfügbarkeit von synthetischen Flugkraftstoffen auf der Grundlage erneuerbarer Energien ausgeht, muss der Personenflugverkehr noch viel weiter und viel rascher eingeschränkt werden. Die weltweite Produktion von E-Fuels beläuft sich derzeit auf nur etwa 0,00004 Prozent des in der EU jährlich benötigten Flugkraftstoffs; aus diesem Grund sind synthetische Flugkraftstoffe aus heutiger Sicht noch sehr weit davon entfernt, im erforderlichen Umfang zur Verfügung zu stehen. Daher muss die Produktion von synthetischen Kraftstoffen mithilfe von Strom, der zu 100 Prozent aus erneuerbaren Energiequellen stammt, in den nächsten Jahren massiv ausgebaut werden.

In einem ersten Schritt hin zu einer nachhaltigen Emissionsminderung könnte ein Drittel der 250 am meisten genutzten Kurzstreckenflüge (ohne Inselverbindungen) in Europa sofort gestrichen werden, da es auf diesen Strecken gute Bahnverbindungen mit weniger als 6 Stunden Fahrtzeit gibt; dies geht aus einem aktuellen Greenpeace-Report hervor. Berücksichtigt man weitere alternative Bahnverbindungen, etwa Nachtzüge und Verbindungen mit bis zu zweimaligem Umsteigen, könnten rund 80 Prozent aller Kurzstreckenflüge durch Bahnreisen ersetzt werden. Kurzstreckenflüge sind im Verhältnis zur zurückgelegten Strecke besonders klimaschädlich. Dies liegt daran, dass beim Start besonders viel Kerosin verbraucht und damit erhebliche Mengen an schädlichen Emissionen ausgestoßen werden.

Darüber hinaus könnten nach Schätzungen von Greenpeace etwa 30 Prozent der Geschäftsflüge, die einen Marktanteil von etwa 20 Prozent haben, vermieden werden, wenn man stattdessen auf virtuelle Lösungen wie Videokonferenzen setzen würde. Allein mit diesen Maßnahmen könnten in der EU jährlich 20,9 Millionen Tonnen Treibhausgas-emissionen eingespart werden. Durch bessere und leistbare Bahnverbindungen in ganz Europa könnten auch Privat- und Freizeitflüge nach und nach durch Bahnreisen ersetzt werden.

Welche Maßnahmen müssen die Fluggesellschaften ergreifen?

10 zentrale Forderungen für eine vollständige Dekarbonisierung und eine transparente sowie sozial gerechte Transformation des Flugverkehrs[30]

1. Die Fluggesellschaften müssen realistische und verbindliche Pläne ausarbeiten, die darauf abzielen, bis spätestens 2040 eine vollständige Dekarbonisierung, d. h. einen vollständigen Ausstieg aus fossilen Energieträgern, zu erreichen, wie im „Fahrplan Verkehr 2040“ von Greenpeace vorgesehen.

2. Die Fahrpläne der Fluggesellschaften zur Dekarbonisierung des Luftverkehrs müssen verbindliche Zielvorgaben zur Senkung der Gesamtemissionen enthalten, und zwar sowohl für eine jährliche Emissionsminderung als auch für eine Senkung der Emissionen innerhalb von fünf und zehn Jahren. Für die Dekarbonisierung dürfen keine falschen Lösungen wie der CO_2-Ausgleich oder die Verwendung von Agrotreibstoffen (mit Ausnahme von abfallbasierten Kraftstoffen) herangezogen werden. Auch Kraftstoffe aus Abfällen werden immer eine kleine Nische bleiben und dürfen nicht mit den Grundsätzen der Abfallvermeidung und der Kreislaufwirtschaft in Konflikt geraten. Die Dekarbonisierungspläne müssen ihren Fokus auf die folgenden beiden Schlüsselstrategien legen: Reduzierung des Flugverkehrs und Entwicklung von Kraftstoffen, die zu 100 Prozent auf erneuerbaren Energien basieren. Weitere Strategien, wie effizientere Flugzeuge, bessere Auslastung, bessere Logistik usw., können diese beiden Schlüsselstrategien ergänzen, dürfen sie aber nicht ersetzen.

3. Als ersten Schritt hin zu einer wirksamen Emissionsminderung müssen die europäischen Fluggesellschaften die Anzahl ihrer Flüge um mindestens 2 Prozent[31] pro Jahr reduzieren, beginnend mit der schrittweisen Einstellung von Kurzstreckenflügen, einschließlich Umsteigeverbindungen. Kurzstreckenflüge, für die es bereits gute Alternativen in Form von schnellen Bahn- oder Fährverbindungen gibt, sollten zuerst eingestellt bzw. ersetzt werden.

4. Die Fluggesellschaften müssen eine enge und ehrgeizige Zusammenarbeit mit Eisenbahnunternehmen in ganz Europa einleiten bzw. bestehende Kooperationen intensivieren, um den Fluggästen attraktive Dienstleistungen anbieten zu können; dies gilt insbesondere für kombinierte Flug- und Bahnreisen, bei denen Kurzstrecken-Anschlussflüge durch Bahnreisen ersetzt werden sollen.

5. Der gesamte Luftfahrtsektor muss massiv in die Entwicklung und Verwendung synthetischer Flugkraftstoffe (sog. E-Fuels), die zu 100 Prozent auf erneuerbaren Energien basieren, zu investieren beginnen. Aus heutiger Sicht ist synthetisches Kerosin (E-Kerosin) die beste Option. Grüner Wasserstoff könnte eine Option werden, je nachdem, wie schnell neue Flugzeuge entwickelt werden, die damit

[30] Weitere Empfehlungen an Fluggesellschaften finden Sie im vollständigen Report von Observatorio RSC.

[31] Diese 2 Prozent basieren auf einem optimistischen Szenario, wie es im „Fahrplan Verkehr 2040“ von Greenpeace beschrieben wird. Demnach wird in Zukunft ausreichend E-Kerosin für alle jene verbleibenden Flüge zur Verfügung stehen, die nicht vermieden oder auf die Schiene verlagert werden können.

betrieben werden können. Die Lufthansa-Group ist offenbar der einzige Konzern unter den sieben größten europäischen Fluggesellschaften, der derzeit in Flugkraftstoffe investiert, die mit erneuerbarem Strom hergestellt werden; die produzierten und verwendeten Mengen sind jedoch sehr gering.

6. Die Fluggesellschaften müssen jegliche Greenwashing-Versuche einstellen, insbesondere die Propagierung falscher, unwirksamer oder nicht verfügbarer Lösungen und das Sponsoring von Klimaschutz-Veranstaltungen.

7. Die Fluggesellschaften dürfen die hohen Dividenden-Ausschüttungen und Bonuszahlungen aus Vor-Corona-Zeiten nicht wieder aufnehmen, sondern müssen diese Gelder in dringende klimaschützende und soziale Maßnahmen investieren. Darüber hinaus müssen die Fluggesellschaften das Verhältnis des Gesamtgehalts eines/einer Geschäftsführers/Geschäftsführerin (CEO) zu einem Durchschnitts-gehalt reduzieren (und damit verbessern).

8. Die Fluggesellschaften müssen in Bezug auf ihre Lobby-Aktivitäten volle Transparenz gewährleisten. Dazu gehört die Offenlegung von Eintragungen in relevanten Transparenzregistern, die Veröffentlichung aller Mitgliedsbeiträge und Lobby-Ausgaben sowie eine genaue Information über die Interessen und Ziele, die mit der Lobby-Arbeit verfolgt werden. Die Fluggesellschaften müssen sicherstellen, dass für alle Interessenverbände, in denen sie Mitglied sind (wie etwa IATA oder A4E), dieselben Standards gelten.

9. Die Fluggesellschaften müssen sich verpflichten, die Arbeitsbedingungen zu verbessern und zusätzliche Instabilität für die Beschäftigten zu verhindern, indem sie auf das Outsourcing von Personal verzichten und den Anteil an befristeten Arbeitsverhältnissen reduzieren. Die Unternehmen müssen besser mit den Gewerkschaften zusammenarbeiten, Tarifverträge für nahezu die gesamte Belegschaft abschließen und die Arbeitnehmer*innen in Diskussionen und Entscheidungen einbeziehen, insbesondere wenn diese die notwendige Transformation des Luftfahrtsektors betreffen.

10. Nicht zuletzt müssen die Fluggesellschaften mit der Umsetzung einer fairen Übergangsregelung bzw. Sicherstellung eines reibungslosen Jobwechsels für Arbeitnehmer*innen beginnen, die aufgrund des unvermeidlichen und notwendigen Abbaus von Flügen von Arbeitslosigkeit bedroht sind. Dies erfordert eine enge und erfolgreiche Zusammenarbeit mit Gewerkschaften, Regierungen und öffentlichen Einrichtungen.

Welche Maßnahmen müssen die EU und die Regierungen der Mitgliedstaaten ergreifen?

10 zentrale Forderungen für eine Reduzierung des Flugverkehrs, umweltfreundliche Verkehrslösungen und eine sozial gerechte Verkehrswende

Die Treibhausgasemissionen aus dem Flugverkehr müssen mit dem Pariser Klimaabkommen in Einklang gebracht werden; Ziel dieses weltweiten Abkommens ist es, den weltweiten Temperaturanstieg auf 1,5 °C gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen. Dies setzt voraus, dass die Fluggesellschaften zu einer jährlichen Senkung ihrer Gesamtemissionen verpflichtet werden müssen und folglich der Flugverkehr im Vergleich zu Vor-Corona-Zeiten deutlich zurückgehen muss.

1. Als ersten Schritt hin zu einer Senkung der Treibhausgasemissionen muss die EU ein **Verbot von Kurzstreckenflügen** überall dort einführen, wo gute Bahnverbindungen zur Verfügung stehen; außerdem muss die EU dafür sorgen, dass die Slots (Zeitnischen) auf Flughäfen, die durch die Streichung von Kurzstreckenflügen frei werden, nicht für längere Flüge genutzt werden. Dieses Verbot kann in der EU-Verordnung über Luftverkehrsdienste, die derzeit überarbeitet wird, umgesetzt werden. Artikel 20 dieser Verordnung erlaubt es den Mitgliedstaaten derzeit, bestimmte Flüge aufgrund von Umweltbedenken zu verbieten. Greenpeace fordert die Europäische Kommission auf, einen Vorschlag zu unterbreiten, der ein Verbot aller Kurzstreckenflüge vorsieht, für die es vernünftige Alternativen in Form von Bahn- oder Fährverbindungen gibt.

2. Eine Dekarbonisierung des Flugverkehrs erfordert folgende drastische Maßnahmen zur Verringerung von Angebot und Nachfrage: eine strenge Regulierung des Flugverkehrs, eine **Verkehrsverlagerung auf weniger CO_2-intensive Verkehrsmittel** sowie Maßnahmen zur Verringerung des Mobilitätsbedarfs (wie etwa die vermehrte Förderung moderner Meeting-Technologien für Unternehmen und eine stärkere Förderung des Lokaltourismus). Daneben sollten auch andere Maßnahmen in Betracht gezogen werden, z. B. die Abschaffung von Airline-Treueprogrammen oder ein Verbot von Werbung für Flugreisen. Die Europäische Kommission sollte einen Aktionsplan entwickeln, der Initiativen zur Regulierung des Flugverkehrs und der Nachfrage nach Flugreisen, zur Förderung einer Verkehrsverlagerung und zur Verringerung bestimmter Mobilitätsbedürfnisse umfasst.

3. Um die notwendige Verkehrsverlagerung zu ermöglichen, muss die EU **alle Subventionen für fossile Energieträger** im Luftfahrtsektor (einschließlich der Flughäfen) **streichen** und sicherstellen, dass ein wirkungsvolle Kerosinsteuer eingeführt und mittels Neufassung der Energiesteuerrichtlinie zügig auf sämtliche Flüge erhoben wird; darüber hinaus müssen angemessene Flugticket- und/oder CO_2-Steuern erhoben werden.

4. Da mit erneuerbarem Strom hergestellte Flugkraftstoffe noch nicht in kommerziellem Umfang zur Verfügung stehen und dies auch in vielen kommenden Jahren nicht der Fall sein wird, muss die Luftfahrtindustrie durch eine **verbindliche Quote für umweltfreundliche Kraftstoffe** dazu verpflichtet werden, in die Entwicklung und Verwendung dieser Kraftstoffarten zu investieren. Diese Maßnahme muss mit einer Verringerung des Flugverkehrs und der Erzeugung von zusätzlichem Strom aus erneuerbaren Energien kombiniert werden. Die Quoten könnten auf einem niedrigen Niveau beginnen, müssen aber exponentiell ansteigen, um spätestens im Jahr 2040 100 Prozent zu erreichen. Die erforderlichen Rechtsvorschriften müssen falsche Lösungen wie z. B. Agrotreibstoffe ausschließen.

5. Die EU muss die derzeitige Regelung abschaffen, die leere oder fast leere „**Geisterflüge**" begünstigt. Die derzeitige EU-Verordnung über die Zuweisung von Slots auf Flughäfen (Zeitnischen-Verordnung), nach der die Fluggesellschaften einen bestimmten Prozentsatz an Flügen durchführen müssen, um ihre Start- und Landerechte auf den Flughäfen zu behalten, muss dahingehend geändert werden, dass die Fluggesellschaften nicht mehr gezwungen sind, „Geisterflüge" durchzuführen; damit würde die Gesamtzahl der Flüge auf europäischen Flughäfen sinken.

6. Diese Maßnahmen müssen durch eine vollständige und rasche Einbeziehung aller Emissionen aus dem Flugverkehr – einschließlich der Emissionen aus dem internationalen EU-Flugverkehr – in das EU-Emissionshandelssystem (EU-ETS) unterstützt werden; außerdem muss die Zuteilung kostenloser Emissionszertifikate an Fluggesellschaften umgehend gestrichen und der internationale Emissionsausgleich aus dem EU-ETS ausgeschlossen werden.

7. Die Europäische Kommission muss ihren im Dezember 2021 veröffentlichten umfassenden **Aktionsplan zur Stärkung des Schienenpersonenverkehrs auf Fern- und grenzüberschreitenden Strecken** umsetzen; dazu gehören die Einrichtung zusätzlicher Tages- und Nachtzugverbindungen, ein einheitliches Fahrkartensystem, eine rechtliche und technische Harmonisierung der verschiedenen Eisenbahnsysteme in Europa, Maßnahmen zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit von Bahnreisen gegenüber Flugreisen sowie Investitionen in neues Rollmaterial. Zur Unterstützung des Aktionsplans der Europäischen Kommission müssen die Mitgliedstaaten die ihnen durch die Strukturfonds und die Konjunkturpakete zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel nutzen, um massiv in die Schieneninfrastruktur, das Rollmaterial und das Personal zu investieren.

8. Die EU und die europäischen Regierungen müssen eine **sozial gerechte Transformation des Flugverkehrs** bzw. faire Übergangsregelungen für betroffene Arbeitnehmer*innen sicherstellen und der zunehmenden Instabilität der Arbeitsbedingungen ein Ende setzen. Die Mitgliedstaaten müssen die Empfehlungen des Europäischen Rats zur Gewährleistung einer sozial gerechten Transformation hin zur CO_2-Neutralität unterstützen und umsetzen, indem sie gemeinsam mit den Gewerkschaften und Sozialpartnern faire und verbindliche Übergangsstrategien vereinbaren. Ebenso müssen die politischen Entscheidungsträger*innen der EU rasch einen geeigneten Rechtsrahmen verabschieden, der eine sozial gerechte Verkehrswende gewährleistet, bei der die Rechte der Arbeitnehmer*innen im Mittelpunkt stehen, neue berufliche Perspektiven eröffnet werden und niemand zurückgelassen wird. Die Schlüsselkomponenten einer fairen Transformation sind: verstärkte soziale Sicherheitsnetze, regionale Entwicklungspläne, die Schaffung neuer Arbeitsplätze außerhalb des

Luftfahrtsektors sowie transparente und partizipative Rahmenbedingungen. Es gilt, das Einkommen bzw. den Lebensunterhalt der betroffenen Arbeitnehmer*innen sowie deren Gesundheitsversorgung sicherzustellen und Menschen, die von Personalabbau betroffen sind, Möglichkeiten zur Umschulung zu bieten und einen reibungslosen Arbeitsplatzwechsel zu ermöglichen.

9. Viele Regierungen haben die Ausschüttung von Dividenden an die Aktionäre von Fluggesellschaften vorübergehend eingeschränkt, aber es wird keine weiteren Einschränkungen geben, sobald die Fluggesellschaften die ihnen gewährten Rettungskredite zurückgezahlt haben. Die EU muss die **Ausschüttung von Dividenden** sowie hohe Bonuszahlungen an Führungskräfte **einschränken**, wenn ein Unternehmen sich nicht zu einer jährlichen Senkung seiner Treibhausgasemissionen verpflichtet bzw. seine jährlichen Klimaziele nicht erreicht und keinen verbindlichen Fahrplan vorgelegt hat, wie das Unternehmen bis spätestens 2040 vollständig dekarbonisiert werden soll. Dieser Schritt ist aus mindestens drei Gründen notwendig:

    a) Er soll sicherstellen, dass die Fluggesellschaften über ausreichende finanzielle Reserven für künftige Krisen verfügen.

    b) Er soll sicherstellen, dass die Fluggesellschaften über ausreichende finanzielle Mittel verfügen, um in Klimaschutzmaßnahmen und -technologien sowie in die soziale Absicherung ihrer Beschäftigten zu investieren. Idealerweise sollte die EU die Fluggesellschaften verpflichten, einen Mindestanteil ihrer Gewinne und Einnahmen in umweltfreundliche Technologien zu investieren.

    c) Er soll sicherstellen, dass Aktionäre und Finanzmärkte sich nicht weiterhin an wirtschaftlichen Aktivitäten, die hohe Treibhausgasemissionen verursachen, beteiligen.

    Wenn den Fluggesellschaften aufgrund des Ukrainekriegs neue staatliche Finanzhilfen gewährt werden, dann müssen diese an strenge ökologische und soziale Kriterien geknüpft werden. Das wichtigste Umweltkriterium muss die Vorlage eines verbindlichen Plans sein, aus dem hervorgeht, wie das Unternehmen bis spätestens 2040 vollständig dekarbonisiert werden soll und der für jedes kommende Jahr verbindliche Zielvorgaben und Maßnahmen enthält.

10. Um eine vollständige **Transparenz der Lobby-Aktivitäten** im Flugverkehr zu erreichen, muss die EU von den Fluggesellschaften verlangen, alle relevanten Informationen über ihre Lobby-Aktivitäten offenzulegen; dazu gehören die Mitgliedsbeiträge für alle Interessenverbände, alle anderen Ausgaben für Lobby-Arbeit, alle Themen, zu denen lobbyiert wird, und die damit verbundenen Absichten sowie ethische Prinzipien und Standards, die für die Lobby-Arbeit und die Zusammenarbeit mit dem öffentlichen Sektor gelten.