

Für eine faire Finanzierung globaler Zukunftsaufgaben

Policy Brief zur progressiven Ergänzung der Luftverkehrsteuer für Business-, First-Class-Flüge und Stärkung der Kerosinsteuer auf Privatjets in Deutschland

November 2025

Hintergrund und Zielsetzung

Die internationale Gemeinschaft steht vor einer massiven Finanzierungslücke bei der Bewältigung der Klima- und Entwicklungskrise. Der jährliche Finanzierungsbedarf des Globalen Südens liegt bei über 2,4 Billionen US-Dollar für Klimaschutz und Anpassung sowie rund 4 Billionen US-Dollar für die Ziele nachhaltiger Entwicklung. Dem gegenüber stehen nur 137 Milliarden US-Dollar an internationaler Klimafinanzierung für das Jahr 2024 und 170 Milliarden US-Dollar offizieller Entwicklungszusammenarbeit für das Jahr 2025.¹

Angesichts international wachsender Staatsschulden und sinkender Entwicklungszusammenarbeit, braucht es neue, gerechte Finanzierungsquellen, die internationale Solidarität und Klimagerechtigkeit stärken. Deutschland kann dazu beitragen, indem es bestehende Instrumente, etwa die Luftverkehrsteuer und die Kerosinsteuer auf Privatjets, entsprechend anpasst.

Eine progressive Ergänzung der Luftverkehrsteuer auf Business-, First-Class-Flüge, und eine Stärkung der Kerosinsteuer auf Privatjets, können hierzu einen konkreten, umsetzbaren Beitrag leisten. Sie verbinden ökologische Verantwortung mit internationaler Solidarität und ermöglichen ohne Mehrbelastung des Bundeshaushalts eine spürbare Stärkung der nationalen und internationalen Klima- und Entwicklungsfinanzierung.

Konzept

Das erste vorgeschlagene Instrument besteht aus einer sehr geringen und gestaffelten Ergänzung der Luftverkehrsteuer, die ausschließlich auf Flüge in Premium Segmenten erhoben wird. Die erzielten Einnahmen würden sowohl für nationale, als auch internationale Klima- und Entwicklungsmaßnahmen verwendet werden.

Eine solche Ergänzung könnte im Rahmen einer Anpassung der bestehenden Luftverkehrsteuer, die bereits unabhängig von der Buchungsklasse erhoben wird, umgesetzt werden. Ein klarer Vorteil der vorgeschlagenen Ergänzung ist die sehr geringe Preissensitivität der Premium Segmente und somit das Verhindern von negativen wirtschaftlichen Effekten auf die Flugindustrie. Dies zeigt das Beispiel der Malediven, die insbesondere Business- und First-Class Flüge stark besteuern (120 US\$ für Business, das doppelte für First-Class) und deren Passagierzahlen seit der Erhöhung der Steuer angestiegen sind.² Darüber hinaus dient die Anpassung als konkrete Umsetzung des

¹ "Cuts in Official Development Assistance: Full Report." OECD, June 2025.

https://www.oecd.org/en/publications/cuts-in-official-development-assistance_8c530629-en/full-report.html.

"MDBs Mit Rekord-Klimafinanzierungen von 137 Mrd. US-Dollar." Europäische Investitionsbank, September 2025. <https://www.eib.org/de/press/all/2025-328-multilateral-development-banks-hit-record-usd137-billion-in-climate-finance-to-drive-sustainable-development-worldwide>.

² Daniel Mulé, Clémentine Baldon, und Juliette Robert. "Levies on Premium Flyers Legal Handbook." Global Solidarity Levies Task Force, November 2025. (S.51-52) https://solidaritylevies.org/app/uploads/2025/11/V5_8UP_SL_ImplementationGuide-1.pdf.

“Common, But Differentiated Responsibilities” Prinzips des Pariser Klimaabkommens, denn Premiumflüge verursachen deutlich höhere CO₂-Emissionen.

Zusammenfassend ist eine Anpassung der bestehenden Luftverkehrsteuer technisch einfach umsetzbar, wirtschaftlich unbedenklich und sozial gerecht. Sie kann an bestehende Buchungssysteme angebunden und durch Luftverkehrsunternehmen automatisch abgeführt werden.

Das zweite vorgeschlagene Instrument besteht aus einer Stärkung der bereits bestehenden Kerosinsteuer auf Privatjets. Im Segment der Privatjets erhebt Deutschland eine Kerosinsteuer von 654,50 € je 1.000 Liter, die auf der EU Energiesteuerrichtlinie (ETD) basiert und im Energiesteuergesetz kodifiziert ist. Mit dem aktuellen Satz sollte die Steuer jährlich 63,9 Millionen Euro generieren. Durch das Verwenden von legalen Schlupflöchern, gelingt es jedoch den meisten Nutzer*innen von Privatjets, der Steuer auszuweichen. Auch hier verhindert die geringe Preissensitivität der Nutzer*innen von Privatjets jegliche negative wirtschaftliche Auswirkungen.³

Internationale Erfahrungen

Frankreich hat seit 2006 eine Luftverkehrsteuer eingeführt, deren Einnahmen direkt in die internationale Klima-, Gesundheits-, und Entwicklungsfinanzierung fließen. Seit der Einführung wurden über zwei Milliarden US-Dollar mobilisiert. Darüber hinaus wurde das Modell von über neun weiteren Ländern effektiv repliziert. Trotz Kritik aus der Luftfahrtbranche sind dort keine Wettbewerbsnachteile oder Rückgänge der Passagierzahlen eingetreten. Das Beispiel zeigt: Solidarische Abgaben sind gesellschaftlich akzeptiert, wirtschaftlich tragfähig und international anschlussfähig, insbesondere bei koordinierter Einführung.

Im Segment der Privatjets zeigen andere EU Länder, dass die Rate der Kerosinsteuer auch ohne negative Auswirkungen erhöht werden kann. Beispielsweise erhebt Finnland eine Steuer von €766.3/1,000 L und Frankreich €725.6/1,000 L.

Einnahmepotenzial und Verwendung

Mit einer progressiven Ergänzung der Luftverkehrsteuer spezifisch auf das Business- und First-Class Segment, werden, je nach Ausgestaltung, in Deutschland **jährliche Einnahmen zwischen 158 Millionen und 1,1 Milliarden Euro** erwartet.

Eine Erhöhung der Kerosinsteuer für Privatjets kann laut einer Studie des Think Tanks Transport & Environment zu zusätzlichen jährlichen Einnahmen in beträchtlicher Höhe führen.⁴

Die Einnahmen sollen sowohl national als auch international für Klima- und Entwicklungsfinanzierung verwendet werden und durch ein Äquivalenzprinzip aufgeteilt werden. Somit würden schuldenfreie neue Staatseinnahmen generiert und der deutsche Beitrag zu internationaler Solidarität deutlich erhöht werden.

Wirtschaftliche und gesellschaftliche Auswirkungen

Die wirtschaftlichen Effekte der vorgeschlagenen Ergänzung der Luftverkehrsteuer, durch einen Zuschlag für Premium-Segmente, sowie der Stärkung der Kerosinsteuer auf Privatjets, sind gering. Dies liegt daran, dass die preis-sensitive Economy-Class strikt ausgenommen

³ Nouhaila Zaki. Harnessing Aviation for Mitigation, Adaptation, and Equity: An Introductory Look at Options. 2024. https://www.germanwatch.org/sites/default/files/germanwatch_fact_sheet_aviation_taxation.pdf.

Daniel Mulé, Clémentine Baldon, und Juliette Robert. “Levies on Premium Flyers Legal Handbook.” Global Solidarity Levies Task Force, November 2025. https://solidaritylevies.org/app/uploads/2025/11/V5_8UP_SL_ImplementationGuide-1.pdf.

⁴ Marte van der Graaf. “Wer Könnte Die E-Kerosin-Produktion in Deutschland Finanzieren?” Transport & Environment, Mai 2024. <https://www.transportenvironment.org/uploads/files/Luftverkehrsteuer-Briefing.docx-6.pdf>.

wird und das Premiumsegment nur eine sehr geringe Preissensitivität aufweist. Erfahrungen zeigen, dass Anpassungen mit dieser Grundlage und Größenordnung das Buchungsverhalten von Fluggästen kaum bis gar nicht beeinflussen. Auch internationale Wettbewerbsrisiken oder internationale Standardsverlagerungen sind nicht dokumentiert und aufgrund der geringen Zuschlagsraten auszuschließen. Darüber hinaus verursacht die Umsetzung über bestehende Buchungssysteme keine nennenswerten Verwaltungskosten.

Rechtliche und politische Machbarkeit

Die Ergänzung der Luftverkehrsteuer und die Stärkung der Kerosinsteuer auf Privatjets, ist rechtlich unbedenklich und mit EU- sowie ICAO-Recht vereinbar. Sie kann rasch eingeführt, transparent überwacht und einfach politisch legitimiert werden. Eine koordinierte Umsetzung mit europäischen Partnern, insbesondere Frankreich und Spanien, und innerhalb der Premium Flyers Solidarity Coalition stärkt Akzeptanz und Wettbewerbsneutralität.

Empfohlener Einführungspfad

1. COP30: Beitritt Deutschlands zur *Global Solidarity Levies Task Force* und zur *Premium Flyers Solidarity Coalition*
2. Vorbereitungs- und Pilotphase (18 Monate)
 - o Interministerielle Machbarkeitsstudie unter Beteiligung von BMW, BMF, BMUKN, BMV, und BMZ
 - o Ergänzung der bisherigen Luftverkehrsteuer und der Kerosinsteuer auf Privatjets mit begleitendem Monitoring
3. Skalierungsphase (anschließend)
 - o Evaluierung der Ergebnisse und schrittweise Anpassung der Abgabesätze
 - o Koordination mit EU-Partnern und mögliche Ausweitung auf Privat- und Geschäftsflüge

Schlussfolgerung und Empfehlung an die Bundesregierung

Eine progressive Ergänzung der Luftverkehrsteuer für Business-, First-Class- und eine Stärkung der Kerosinsteuer auf Privatjets, ist ökonomisch tragfähig, sozial ausgewogen und politisch realisierbar. Sie würden zusätzliche Einnahmen für Zukunftsaufgaben, ohne Belastung des Bundeshaushalts, ermöglichen. Deutschland hat die Chance, mit den beschriebenen progressiven Ergänzungen, schuldenfreie Staatseinnahmen zu generieren und eine Führungsrolle in internationaler Klima- und Entwicklungsfinanzierung einzunehmen, im Einklang mit seinen Verpflichtungen aus dem Pariser Klimaabkommen und den SDGs.

Nächste Schritte:

- Beitritt Deutschlands als Vollmitglied zur *Global Solidarity Levies Task Force* und der *Premium Flyers Solidarity Coalition*
- Durchführung einer interministeriellen Machbarkeitsstudie
- Einführung einer Pilotphase mit transparentem Monitoring
- Dauerhafte Etablierung bei nachgewiesener Wirksamkeit