



Abgaben auf Premiumflüge für die Aufstockung der Klimafinanzierung in Deutschland

Thomas Hirsch

Impressum

Herausgeber: Global Citizen Deutschland vertreten durch Wendy Courtenay, Geschäftsführerin

Stand: März 2026

Autor: Thomas Hirsch

Redaktion: Camille Couturier, Friederike Meister, David Ryfisch, Ute Sudmann, Zabeth Wagemann, Nouhaila Zaki

Koordination: Zabeth Wagemann

Kontakt: contact@globalcitizen.org

Bildnachweise: Aoi, Unsplash (Titel); Sean Thoman, Unsplash (S. 4)

© 2026 Global Citizen gGmbH

Herausgegeben von:

**GLOBAL
CITIZEN®**

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	5
Hintergrund	6
Erfahrungen mit der französischen Taxe de Solidarité	8
Einnahmepotenzial einer Premium-Ticket-Abgabe in Deutschland	9
Wirtschaftliche Effekte	12
Rechtslage, Verwaltungsaufwand und Politik	13
Steuerlücke bei Privatjets schließen: Kerosin effektiver besteuern	14
Koordinierte Einführung	15
Umsetzungsfahrplan	16
Abschließende Empfehlungen	18
Literatur	19
Abkürzungsverzeichnis	21
Abbildungsverzeichnis	21



Zusammenfassung

Deutschland sollte Abgaben auf Premiumflüge einführen, um zusätzliche Mittel für die internationale Klima- und Entwicklungsfinanzierung zu mobilisieren. Gemeint ist dabei kein isolierter deutscher Alleingang, sondern ein abgestuftes Vorgehen im Rahmen einer Koalition williger Staaten unter dem Dach der Global Solidarity Levies Task Force (GSLTF). Eine solche Koordinierung erhöht die politische Akzeptanz, begrenzt Wettbewerbsrisiken und schafft die Grundlage für eine spätere Ausweitung auf europäischer wie internationaler Ebene.

Frankreich ist hierfür ein wichtiger Referenzfall. Dort wurde bereits 2006 eine Solidaritätsabgabe auf Flugtickets eingeführt. Auch weitere Staaten erheben Abgaben auf Flugtickets beziehungsweise auf Premiumflüge. Diese Erfahrungen zeigen, dass solche Instrumente praktisch umsetzbar sind und zur Finanzierung globaler öffentlicher Güter beitragen können. Zugleich unterstreichen sie, dass koordinierte Modelle gegenüber rein nationalen Ansätzen im Vorteil sind.

In Deutschland wird bislang eine Luftverkehrssteuer auf alle Tickets erhoben. Diese ist nach Flugstreckenlänge gestaffelt, unterscheidet aber nicht nach der Buchungsklasse. Eine zusätzliche Premium-Ticket-Abgabe würde daher gezielt bei Flügen in der Business Class und der First Class ansetzen, wo die Emissionen pro Passagier deutlich höher ausfallen. Damit würde das Verursacherprinzip gestärkt, ohne Durchschnittshaushalte zusätzlich zu belasten. Für Privatjets besteht zudem eine erhebliche Steuerlücke: Nichtgewerbliche Flüge unterliegen nach deutschem Recht grundsätzlich der Kerosinbesteuerung, in der Praxis wird diese jedoch kaum erhoben.

Für Deutschland ergeben sich daraus erhebliche zusätzliche Einnahmepotenziale. Je nach Ausgestaltung der Premium-Ticket-Abgabe und der Besteuerung von Kerosin für Privatjets könnten jährlich 220 Millionen bis 1,37 Milliarden EUR mobilisiert werden. Diese Mittel könnten dazu beitragen, Einschnitte bei der Klima- und Entwicklungsfinanzierung teilweise auszugleichen und zugleich soziale Ausgleichsmaßnahmen im Rahmen der Klimapolitik zu finanzieren, ohne den Bundeshaushalt zusätzlich zu belasten.

Die wirtschaftlichen Auswirkungen dürften begrenzt bleiben. Preissensible Segmente wie die Economy Class würden ausgenommen, während Premiumsegmente deutlich weniger empfindlich auf Preisänderungen reagieren. Gleichwohl spricht vieles dafür, die Einführung von Beginn an mit Partnerstaaten zu koordinieren. Gerade im Rahmen einer Koalition williger Staaten unter der GSLTF lassen sich Wettbewerbsverlagerungen und Standortrisiken minimieren und verlässliche politische Rahmenbedingungen schaffen.

Auch die administrative Umsetzung ist grundsätzlich einfach. Bestehende Buchungs- und Abrechnungssysteme können genutzt werden. Vorgeschlagen wird daher ein dreistufiger Einführungspfad: eine Vorbereitungsphase mit dem Ausbau der deutschen Rolle in GSLTF und Premium Flyers Solidarity Coalition, eine Pilotphase mit moderater Premium-Ticket-Abgabe und wirksamerer Besteuerung von Privatjets sowie eine Skalierungsphase mit abgestimmter Weiterentwicklung der Sätze und perspektivischer Ausweitung auf weitere Partnerstaaten. Die Einnahmen sollten für die internationale Klima- und Entwicklungsfinanzierung verwendet werden. Empfohlen wird ein regelmäßiges Monitoring von Einnahmen, Nachfrageeffekten und Mittelverwendung.

Hintergrund

Der globale Bedarf an Klima- und Entwicklungsfinanzierung übersteigt die bereitgestellten Mittel um ein Vielfaches. Allein für den Globalen Süden werden rund 2,4 Billionen jährlich für Klimafinanzierung benötigt.¹ Für das Erreichen der Ziele nachhaltiger Entwicklung (SDGs) wird die jährliche Finanzierungslücke von den Vereinten Nationen mit rund 4 Billionen USD jährlich beziffert.² Im Jahr 2024 stellten die OECD-Staaten rund 214,5 Milliarden USD an Mitteln für öffentliche Entwicklungszusammenarbeit bereit, während 115,9 Milliarden USD an internationaler Klimafinanzierung mobilisiert wurden (bezogen auf den letzten verfügbaren Berichtszeitraum).

Hinzu kommt, dass der relative Anteil der Zuschüsse und vergünstigten Kredite sinkt, während marktnähere Finanzierungsinstrumente an Bedeutung gewinnen. Im Zeitraum 2016 bis 2022 lag der Anteil konzessionärer Finanzierungen in der bilateralen Finanzierung laut OECD bei rund 79 %, bei multilateralen Fonds bei 41 % und bei multilateralen Entwicklungsbanken lediglich bei 23 %.³ Dadurch verschlechtert sich die Finanzierungssituation insbesondere ärmerer Länder, während zugleich ihre Auslandsverschuldung steigt. Besonders dramatisch wirkt sich dies auf Länder mit hohem Klimaanpassungsbedarf aus. Das verdeutlicht, wie wichtig es ist, vor allem den Anteil von Zuschüssen bei der Klima- und Entwicklungsfinanzierung zu erhöhen.

Zentral bleibt es dabei, dass die Geberländer ihre bestehenden Verpflichtungen zur Klima- und Entwicklungsfinanzierung vollständig erfüllen und weiter ausbauen, etwa im Rahmen des neuen kollektiven quantifizierten Klimafinanzierungsziels. Solidaritätsabgaben auf Premiumflügen setzen hier an: nicht als Ersatz, sondern als Ergänzung zu öffentlichen Haushaltsmitteln. Sie folgen dem Verursacherprinzip und erschließen neue und zusätzliche Finanzierungsquellen, um den wachsenden Finanzierungsbedarf für Klima- und Entwicklungsmaßnahmen zu decken.

Gleichzeitig nimmt der Handlungsdruck zur Bewältigung der Klimakrise weiter zu. Die finanzielle Unterstützung von Ländern des Globalen Südens bei der Umsetzung gemeinsamer Klimaziele ist gemäß Pariser Klimaabkommen eine völkerrechtlich verbindliche Verpflichtung. Sie liegt zudem im Eigeninteresse der Länder des Globalen Nordens: zur Stabilisierung des globalen Klimasystems und der internationalen Ordnung, zur Vermeidung humanitärer Katastrophen und klimabedingter Vertreibung, zur Stärkung der Resilienz von Lieferketten sowie zur Diversifizierung wirtschaftlicher Beziehungen und zur Vertiefung von Partnerschaften.

Vor diesem Hintergrund ist es sinnvoll, neue Finanzierungsquellen zu erschließen, um Klima- und Entwicklungsfinanzierung zu stärken, ohne die öffentlichen Haushalte zusätzlich zu belasten. Das gilt besonders für Abgaben, die gezielt emissionsintensive und einkommensstarke Gruppen betreffen. Trotz höherer Sätze werden sie eher als sozial gerecht wahrgenommen. Dadurch bleiben negative Auswirkungen insgesamt begrenzt. Diese Bedingungen sind bei Abgaben auf Premiumflügen, wie sie die Global Solidarity Levy Task Force (GSLTF) als Möglichkeit der Transformationsfinanzierung unter dem Überbegriff Solidaritätsabgabe (Solidarity Levy) vorschlägt, erfüllt.

¹ Independent High-Level Expert Group on Climate Finance, [2022](#), [2023](#)

² <https://financing.desa.un.org/iatf/report/financing-sustainable-development-report-2024>

³ https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2024/09/multilateral-development-finance-2024_4d90da16/8f1e2b9b-en.pdf

7 Abgaben auf Premiumflüge für die Aufstockung der Klimafinanzierung in Deutschland

Nach Definition der GSLTF sind Solidaritätsabgaben international koordinierte, aber national verwaltete Abgaben. Sie dienen dem Schutz globaler öffentlicher Güter wie Klimaschutz und Klimaanpassung.⁴

Anders als neue globale Steuern werden Solidaritätsabgaben im Rahmen nationaler Souveränität im Inland erhoben, ihre Einnahmen dienen jedoch gemeinsamen internationalen Zielen. Sie bieten einen Mittelweg zwischen freiwilligen Beiträgen und verbindlich geregelten multilateralen Abgaben und lassen sich vergleichsweise einfach umsetzen. Entscheidend ist dabei ihr kooperativer Charakter: Solidaritätsabgaben werden von einzelnen Staaten eingeführt, sind aber von Beginn an auf eine Ausweitung im Rahmen von Koalitionen williger Staaten angelegt. Genau diesen Ansatz verfolgt die GSLTF.

Die **Global Solidarity Levies Task Force** (GSLTF) wurde im November 2023 auf der COP 28 gegründet und wird von Barbados, Frankreich und Kenia geleitet. Weitere Mitglieder der Coalition for Solidarity Levies sind etwa Antigua & Barbuda, Dänemark, Dschibuti, Fidschi, Kolumbien, die Marshallinseln, Sambia, Senegal, Sierra Leone, Somalia und Spanien. Deutschland hat Beobachterstatus. Zu den Unterstützern zählen u.a. die Vereinten Nationen, die Weltbank und der Internationale Währungsfonds, die Afrikanische Union, die Europäische Kommission und die OECD. Die GSLTF entwickelt Optionen für Solidaritätsabgaben in verschiedenen Sektoren, darunter im Luftverkehr, und wirbt für politische Unterstützung und breite Allianzen zu ihrer Umsetzung. Die Ergebnisse wurden bei der COP 30 vorgestellt. Zugleich wurde das Mandat der GSLTF um weitere drei Jahre verlängert.

Beim Financing for Development Summit in Sevilla wurde 2025 zudem die **Premium Flyers Solidarity Coalition** gegründet, um klimagerechte Abgaben auf Privatjets sowie Flüge in der Business und First Class voranzubringen. Inzwischen hat sie neun Mitgliedstaaten⁵.

Beispiele für Solidaritätsabgaben sind die französische Flugticketabgabe, die 2006 eingeführt wurde und der sich insgesamt neun weitere Staaten angeschlossen haben, darunter unter anderem Südkorea und Chile sowie Norwegen in abgewandelter Form. Hinzu kommen eine Abgabe auf geförderte Rohstoffe in Guinea, Niger, Mali und der Republik Kongo, die 2015 eingeführt wurde, sowie eine Umwelt- und Klimaanpassungsabgabe, die in Fidschi seit 2019 erhoben wird. Die Einnahmen aus diesen Abgaben werden insbesondere für Entwicklungsbelange und die Bekämpfung des Klimawandels eingesetzt.

Das finanzielle Potenzial von Solidaritätsabgaben im Flugverkehr ist erheblich. Eine Studie des Forschungsinstituts CE Delft kommt zu dem Ergebnis, dass global erhobene, international koordinierte Flugverkehrsabgaben selbst bei moderater Bepreisung gewerblicher Flüge je nach Modell (Ticketabgabe oder Treibstoffbesteuerung) 62 bis 84 Milliarden EUR pro Jahr einbringen würden⁶. Zugleich würden die flugbezogenen Emissionen weltweit um 4 bis 10 % sinken. Diese Entwicklung ist vor allem auf Effizienzgewinne und begrenzte Anpassungen im Premiumsegment zurückzuführen und stellt keine Belastung für den preispfindlichen Massenmarkt oder die Wettbewerbsfähigkeit der Luftverkehrsbranche dar. Vielmehr schaffen international abgestimmte Abgaben verlässliche und planbare Rahmenbedingungen, innerhalb derer Fluggesellschaften ihre Geschäftsmodelle

⁴ <https://solidaritylevies.org/what-is-a-solidarity-levy/>

⁵ <https://solidaritylevies.org/eight-countries-launch-solidarity-coalition-for-levies-on-premium-flyers/>

⁶ <https://cedelft.eu/publications/a-fair-share-from-aviation-solidarity-levies-in-aviation-options-for-a-coalition-of-the-willing/>

weiterentwickeln können. Bei Einbeziehung von Privatjets könnten die Einnahmen je nach Ausgestaltung um weitere 6 bis 41 Milliarden USD steigen.

Die Studie kommt außerdem zu dem Ergebnis, dass Premium-Ticket-Abgaben im Vergleich zu einer allgemeinen Kerosinsteuer rechtlich einfacher umzusetzen sind, insgesamt jedoch zu etwas geringeren Einnahmen und geringeren Emissionsminderungen führen.

Erfahrungen mit der französischen Taxe de Solidarité

In Frankreich wurde die Taxe de Solidarité sur les Billets d'Avion (TBSA) im Jahr 2006 eingeführt. Sie wird gestaffelt nach Flugstrecke (Inland, EU und Europäischer Wirtschaftsraum, Mittelstrecke, Langstrecke) und Kabinenklasse (Economy, Business) auf alle Tickets für in Frankreich abgehende Flüge erhoben.

Die Einnahmen flossen zunächst in den eigens gegründeten Solidaritätsfonds für Entwicklung (Le Fonds de solidarité pour le développement, FSD). Sie kamen vor allem globalen Gesundheitsinitiativen zugute, die Programme zur Bekämpfung von HIV/AIDS, Malaria und Tuberkulose finanzieren. Darüber hinaus wurden die Einnahmen in erheblichem Umfang für die internationale Klimafinanzierung eingesetzt und flossen unter anderem in multilaterale Klimafonds wie den Green Climate Fund.⁷

Neben Frankreich erheben weitere Staaten eine Solidaritätsabgabe auf Flugtickets und verwenden die Mittel zur Unterstützung von Entwicklungsmaßnahmen und Klimaschutz. Die Koalition der teilnehmenden Länder umfasst Chile, Guinea, Kamerun, Madagaskar, Mali, Mauritius, Niger, die Republik Kongo und Südkorea.

Seit ihrer Einführung hat die Solidaritätsabgabe über 2 Milliarden USD eingebracht und so nachhaltig zur Entwicklung im Globalen Süden beigetragen.

Die Taxe de Solidarité sur les Billets d'Avion wurde zum 1. März 2025 aus Gründen der Haushaltskonsolidierung mehr als verdoppelt mit dem Ziel, mindestens eine Milliarde EUR jährlich zu Erlösen.⁸ Die Zweckbindung wurde im Zuge der Erhöhung aufgehoben.⁹

Für Inlandsflüge und Flüge zu den französischen Überseegebieten, Flüge innerhalb der EU sowie der Europäischen Wirtschaftszone ist die Solidaritätsabgabe von 2,63 EUR auf 7,40 EUR in der Economy Class gestiegen. In der Business Class stieg die Abgabe von 20,27 EUR auf 30,90 EUR. Für andere Mittelstrecken (<5.500 km) beläuft sich die Abgabe in der Economy Class nun auf 15 EUR (bislang 7,51 EUR) beziehungsweise 80 EUR (bislang 63,07 EUR) in der Business Class sowie First Class. Für Langstreckenflüge werden 40 EUR in der Economy Class (bislang 7,51 EUR) sowie 120 EUR in der Business Class und First Class fällig (bislang 63,07 EUR).¹⁰ Flüge in Privatjets werden je nach Distanz und Flugzeugtyp mit rund 420 bis 2.100 EUR pro Passagier nochmals deutlich höher besteuert.¹¹

Einige Stimmen aus der französischen Luftfahrtindustrie bezeichnen die Erhöhung als Wettbewerbsnachteil. Unabhängige Untersuchungen kommen jedoch zu dem Ergebnis, dass Solidaritätsabgaben verglichen mit Treibstoffpreisen, Lohnkosten, Kapazitätsplanung und makroökonomischen Schocks keinen relevanten langfristigen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit der

⁷ https://friendseurope.org/wp-content/uploads/2025/06/Note_SolidarityLevies_FoGFE.pdf

⁸ <https://www.theguardian.com/world/2025/feb/12/flight-costs-from-france-to-rise-as-government-more-than-doubles-air-tax>

⁹ <https://focus2030.org/La-France-revient-sur-ses-engagements-en-matiere-d-aide-publique-au>

¹⁰ Zur Abgabenstaffelung siehe <https://corporate.airfrance.com/en/news/airline-ticket-solidarity-tax>

¹¹ Zur Abgabenstaffelung siehe <https://www.globalcharter.com/de/post/new-french-tax-for-private-jet-flights>

Luftfahrtunternehmen haben.¹² Der französisch-niederländische Luftfahrtkonzern Air France-KLM etwa erreichte nach der Pandemie höhere Margen als zum Beispiel die Lufthansa.¹³

Einnahmepotenzial einer Premium-Ticket-Abgabe in Deutschland

Deutschland erhebt bislang keine gesonderte Abgabe auf Premiumtickets, könnte ein solches Instrument aber schnell und mit geringem Verwaltungsaufwand einführen und damit einen Einstieg in ein koordiniertes Vorgehen im Rahmen der GSITF leisten. Über eine Zweckbindung könnte Deutschlands Beitrag zur internationalen Klima- und Entwicklungsfinanzierung deutlich aufgestockt werden, ohne den Bundeshaushalt zusätzlich zu belasten. Eine solche Abgabe wäre zudem verursacherbezogen und ließe sich sozialverträglich erheben, wenn Economy-Flüge ausgenommen bleiben.

Die erzielbaren Einnahmen sind erheblich: Je nach Szenario sind jährliche Einnahmen von 158 Millionen EUR bis zu 1,1 Milliarden EUR realistisch.

Die Berechnungen beruhen auf den gestaffelten Abgabesätzen der Global Solidarity Levy Task Force. Ergänzend wird zwischen Inlandsflügen, innereuropäischen Flügen und sonstigen internationalen Flügen unterschieden. Die vorgeschlagenen Sätze für Business und First Class wurden übernommen, während die Economy Class ausgenommen bleibt.

Dafür spricht, dass in Deutschland bereits eine Luftverkehrssteuer auf alle Tickets erhoben wird, die jedoch nicht nach Buchungsklasse unterscheidet. Das bedeutet, dass Passagiere in den Premiumklassen (Business Class und First Class) dieselbe Steuer entrichten wie Reisende in der Economy Class, obwohl bei ihnen aufgrund des großzügigeren Raumangebotes pro Sitzplatz rund doppelt bis viermal so hohe Treibhausgasemissionen anfallen. Eine Premium-Ticket-Abgabe würde damit das Verursacherprinzip umsetzen und zugleich soziale Ungleichgewichte vermeiden.

Eine Solidaritätsabgabe lässt sich grundsätzlich auch auf Flüge mit Privat- und Firmenjets erheben, die ebenfalls in die Kategorie der Premiumflüge fallen. Dieser Ansatz wird von der Premium Flyers Solidarity Coalition verfolgt. In der nachfolgenden Modellrechnung bleiben Privatjet Flüge jedoch unberücksichtigt, da hierfür keine vergleichbaren öffentlich zugänglichen Daten vorliegen. Stattdessen wird in diesem Impulspapier aufgezeigt, welche Einnahmen erzielt werden könnten, wenn Kerosin für Privatjets künftig konsequent besteuert würde. Bislang geschieht dies entgegen den Bestimmungen des Energiesteuergesetzes nicht. Zudem sind Passagiere von Privatjets von der Luftverkehrssteuer ausgenommen, obwohl ihre Emissionen pro Person deutlich höher ausfallen und diese Gruppe weit überdurchschnittlich wohlhabend ist.

Die Premium-Ticket-Abgabe würde nach dem folgenden Vorschlag von der Fluggesellschaft auf den Ticketpreis aufgeschlagen und beim Kauf fällig. Anschließend könnte sie nach französischem Vorbild an einen neu einzurichtenden Fonds abgeführt werden, der die Mittel für Klima- und Entwicklungszwecke verwendet. Einzelheiten der Ausgestaltung, etwa zur Mittelverwaltung und Zweckbindung, wären noch festzulegen. Den Fluggästen entsteht kein zusätzlicher Aufwand und den Fluggesellschaften keine weiteren Kosten. Die Abgabe würde auf alle von deutschen Flughäfen abgehenden Flüge erhoben, wodurch es zu keinen Wettbewerbsverzerrungen auf diesen Strecken käme. Eine schrittweise Einführung

¹² https://cedelft.eu/wp-content/uploads/sites/2/2025/06/CE_Delft_240530_A_Fair_Share_From_Aviation_Def.pdf

¹³ https://www.lemonde.fr/economie/article/2025/03/06/le-retour-en-forme-des-compagnies-aeriennes-europeennes_6576820_3234.html

könnte dazu beitragen, die Akzeptanz zu erhöhen. Die Erfahrungen aus einer Pilotphase sollten ausgewertet werden, bevor das langfristige Abgabenmodell festgelegt wird. Wenn Deutschland die Einführung der Premium-Ticket-Abgabe mit anderen Staaten koordiniert, lassen sich erhebliche Mehreinnahmen erzielen, während das ohnehin geringe Risiko von Verlagerungseffekten auf grenznahe Flugplätze in Nachbarländern weiter sinkt.

Es wurden drei Szenarien berechnet, die sich in der Höhe der Abgabe unterscheiden. Im Basisszenario fällt sie am niedrigsten aus. In allen drei Szenarien wird zwischen innerdeutschen Flügen, Abflügen zu europäischen Zielen und Abflügen zu sonstigen internationalen Zielen unterschieden. Ankommende Passagiere können aus rechtlichen Gründen nicht besteuert werden. Die Abgabe wird zudem nur für Passagiere in der Business und First Class erhoben. Für europäische Flüge wurden zwei Varianten berücksichtigt: In der ersten entsprechen die Abgabesätze denen für innerdeutsche Flüge, in der zweiten denen für sonstige internationale Flüge. Bei den konkreten Beträgen für jede Abgabenstufe wurden die Vorschläge der GSLTF übernommen,¹⁴ jedoch von USD in EUR, umgerechnet bei einem Wechselkurs von 0,86 EUR/1 USD (Stand 01.11.2025).

Bei den Passagierzahlen liegen den Berechnungen die geschätzten Zahlen für 2024 auf Basis der öffentlich zugänglichen Daten des Statistischen Bundesamtes sowie Mitteilungen der Deutschen Flugsicherung zugrunde. Daraus ergibt sich eine gewisse Ungenauigkeit bei der Abgrenzung von Inlandsflügen und internationalen Flügen, die in dieser Beispielrechnung jedoch nicht ins Gewicht fällt.¹⁵ Bei der Unterscheidung nach Buchungsklasse (Economy, Business, First Class) sind exakte Daten nicht frei verfügbar. Hier wurde angenommen, dass die Aufteilung in von deutschen Flughäfen abgehende Economy- und Premiumflüge dem internationalen Durchschnitt entspricht, wie ihn die International Air Transport Association (IATA) mit 94 % Economy- und 6 % Premium Class (Anteil steigend) angibt.¹⁶

Basierend hierauf ergeben sich für 2024 folgende Fluggastzahlen (nur abgehende Flüge):

- 12 Millionen Passagiere von Inlandsflügen (davon 720.000 in Premium-Klassen)
- 73 Millionen Passagiere mit Abflug zu einem europäischen Ziel (davon 4,38 Millionen in Premium-Klassen)
- 21 Millionen Passagiere mit Abflug zu einem außereuropäischen Ziel (davon 1,26 Millionen in Premium-Klassen).

Die Höhe der solidarischen Premium-Ticket-Abgabe würde wie folgt aussehen:

- Inländische Flüge: 17,47 EUR im Basisszenario, 25,86 EUR in Ausbaustufe 1 und 29,14 EUR in Ausbaustufe 2.
- Europäische Flüge: entweder dieselbe Abgabenhöhe wie für inländische Flüge (Option 1) oder dieselbe Abgabenhöhe wie bei Interkontinentalflügen (Option 2).
- Interkontinentalflüge: 54,37 EUR im Basisszenario, 103,45 EUR in Ausbaustufe 1 und 197,25 EUR in Ausbaustufe 2.

¹⁴ <https://solidaritylevies.org/simulator/>

¹⁵ <https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Transport-Verkehr/Personenverkehr/Tabellen/flugpassagiere.html> sowie <https://www.dfs.de/homepage/de/medien/publikationen/mobilitaetsbericht-2023-online.pdf?cid=isy>

¹⁶ <https://www.aerointernational.de/aktuelles/iata-immer-mehr-passagiere-reisen-business-und-first-class.html>

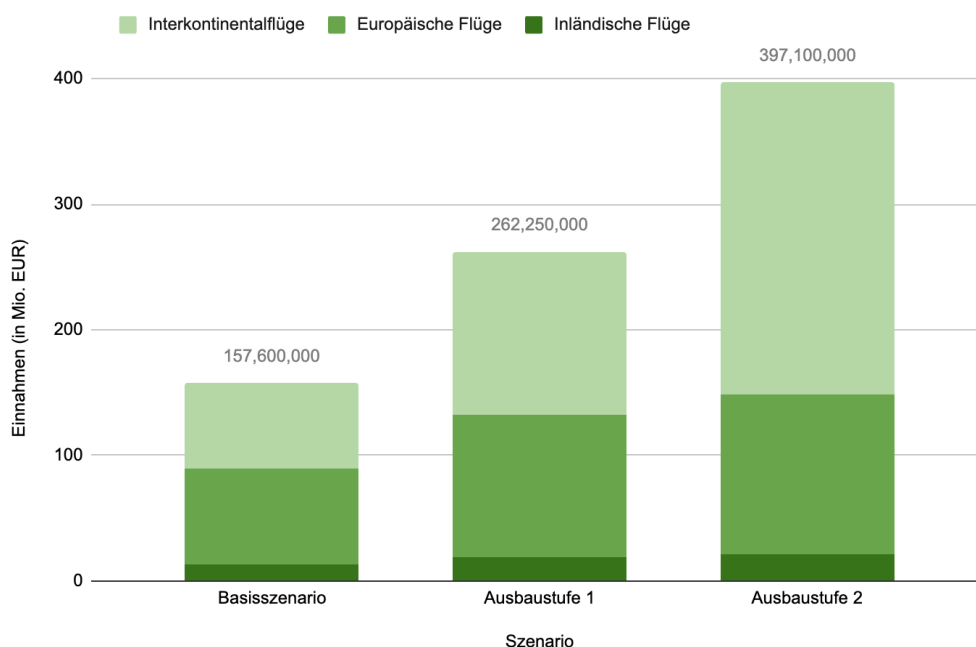


Abbildung 1: Einnahmenszenarien (in Mio EUR)

Die Einnahmeszenarien sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

Szenario	Inländische Flüge	Europäische Flüge	Interkontinentalflüge	Gesamterlös
Basisszenario	12,6 Mio. EUR	76,5 Mio. EUR	68,5 Mio. EUR	157,6 Mio. EUR
Ausbaustufe 1	18,6 Mio. EUR	113,3 Mio. EUR	130,3 Mio. EUR	262,2 Mio. EUR
Ausbaustufe 2	21 Mio. EUR	127,6 Mio. EUR	248,5 Mio. EUR	397,1 Mio. EUR

Option 2: Würden bei europäischen Zielen Abgaben in Höhe der Angaben für internationale Ziele erhoben, ergäben sich folgende jährliche Einnahmen:

- Basisszenario: 319,2 Millionen EUR (+ 103 % gegenüber Option 1)
- Ausbaustufe 1: 602,1 Millionen EUR (+ 130 % gegenüber Option 1)
- Ausbaustufe 2: 1,134 Milliarden EUR (+ 186 % gegenüber Option 1)

Eine international koordinierte, idealerweise global erhobene Abgabe hätte zusätzliche bedeutende Skaleneffekte. Beispielhaft sind hier die Ergebnisse der Studie des Forschungsinstituts CE Delft. Sie ermittelt ein weltweites jährliches Einnahmepotenzial von 62 Milliarden EUR.¹⁷

Ein weiterer wichtiger Aspekt, der in diesem Impulspapier nur angerissen werden kann, ist die Zweckbindung der Einnahmen. Während eine Zweckbindung von Steuereinnahmen in Deutschland rechtlich komplex ist, sind zweckgebundene Abgaben ein vergleichsweise gängiges Instrument. Offen bleibt, wie die Einnahmen aus der Premium-Ticket-Abgabe konkret verwaltet und verwendet werden,

¹⁷ <https://solidaritylevies.org/app/uploads/2025/06/Aviation-study-FINAL.pdf>

wie die zweckgerechte Mittelverwendung organisiert wird und wie die Rechenschaftslegung ausgestaltet sein kann.

Wirtschaftliche Effekte

Wenn eine Premium-Ticket-Abgabe von allen Fluggesellschaften erhoben und vollständig auf die Passagiere umgelegt wird, wie dies in Frankreich der Fall ist, wirkt sie in erster Linie auf die Nachfrage. Ihre wirtschaftlichen Effekte hängen dabei maßgeblich davon ab, wie stark Endkunden auf Preisänderungen reagieren. Eine einseitige, wettbewerbsverzerrende Benachteiligung einzelner Fluggesellschaften gegenüber konkurrierenden Anbietern entsteht dadurch jedoch nicht. Im Basisszenario mit niedrigen Abgabesätzen dürfte die Preissensibilität entsprechend gering ausfallen und erst bei höheren Abgaben zunehmen.

Wettbewerbseffekte und potenzielle Risiken für einzelne Hubs können insbesondere dann entstehen, wenn keine Koordination mit Nachbarländern erfolgt. In solchen Fällen könnten Flüge teilweise auf grenznahe ausländische Flughäfen, etwa in den Niederlanden oder Dänemark, verlagert werden. Empirische Untersuchungen zeigen jedoch, dass solche Effekte begrenzt sind. Eine aktuelle Studie von Transport & Environment (T&E) kommt zu dem Ergebnis, dass Abgaben und Gebühren kaum Auswirkungen auf die Fluggastzahlen haben und im Standortwettbewerb nur eine untergeordnete Rolle spielen. Deutlich wichtiger für die Wirtschaftlichkeit von Fluggesellschaften sind Faktoren wie Treibstoff, Personal und Flottenkosten.

Zudem reagieren Passagiere im Premiumsegment deutlich weniger preissensibel als Reisende in der Economy Class. Da dieses Segment derzeit besonders stark wächst, dürften selbst Abgabenerhöhungen über das Basisszenario hinaus kaum zu nennenswerten Verlagerungen auf ausländische Flughäfen führen. Hinzu kommt, dass solche Ausweichbewegungen in der Regel mit zusätzlichem Zeit und Kostenaufwand verbunden wären und für Geschäftsreisende, die den Großteil des Premiumsegments ausmachen, wenig attraktiv sind.

Die koordinierte Einführung im Rahmen einer Koalition williger Staaten, insbesondere über die Premium Flyers Solidarity Coalition unter dem Dach der GSLTF, wäre die wichtigste Gegenstrategie, um Ausweichbewegungen zu minimieren. Perspektivisch könnte dieser Ansatz auf EU-Ebene ausgeweitet werden. Wettbewerbsnachteile lassen sich minimieren, wenn die Abgabe moderat ausfällt, die Einnahmen für gesellschaftlich akzeptierte Zwecke verwendet werden und die Einführung schrittweise erfolgt. Übergangsregelungen für regionale Verbindungen könnten diesen Effekt zusätzlich verstärken. Bei einem solchen Vorgehen wäre, wenn überhaupt, allenfalls mit milden Nachfrageeffekten zu rechnen, so das Ergebnis von Untersuchungen.¹⁸ Dies wird durch die Erfahrungen in Frankreich gestützt.

Denkbar wäre eine allerdings begrenzte Mobilitätsverlagerung vom Flugzeug auf die Schiene im inländischen und grenzüberschreitenden Kurzstreckenverkehr. Dies stünde im Einklang mit den gesetzlich verankerten deutschen Klimazielen. Umfragen legen zudem nahe, dass eine schrittweise Verlagerung des Verkehrs von der Luft auf die Schiene von einer Bevölkerungsmehrheit in Deutschland begrüßt werden würde.¹⁹

¹⁸ <https://cedelft.eu/publications/a-fair-share-from-aviation-solidarity-levies-in-aviation-options-for-a-coalition-of-the-willing/>

¹⁹ <https://www.welt.de/wirtschaft/article190990623/Kurzstrecke-Mehr-als-die-Haelfte-der-Deutschen-haelt-Inlandsfluege-fuer-zu-billig.html>

Rechtslage, Verwaltungsaufwand und Politik

Juristisch ist eine Premium-Ticket-Abgabe einfach und schnell umsetzbar, ohne mit dem EU-Wettbewerbsrecht oder EU-Beihilfen in Konflikt zu geraten, wie unter anderem das französische Beispiel belegt und auch die von der GSLTF beauftragten Untersuchungen darlegen.²⁰ Voraussetzung hierfür ist eine rechtssichere Ausgestaltung, das heißt Abgaben auf Abflug-Basis, neutrale Anwendungsregeln und Ausschluss einer Diskriminierung nach Flagge. Die enge Abstimmung mit der EU-Kommission, der internationalen Zivilluftfahrtorganisation (International Civil Aviation Organization, ICAO) und GSLTF kann etwaige Risiken minimieren und macht eine Premium-Ticket-Abgabe zu einer praktikablen Variante von Solidarity Levies.

Der Vorbehalt, eine Premium-Ticket-Abgabe sei mit hohen Implementierungs- und Kontrollkosten verbunden, ist nicht stichhaltig: Ticketing-Systeme existieren und bestehende Abrechnungskanäle (Global Distribution Systems, IATA-Billing, Airport-Tax-Systems) können genutzt werden. Erfolgt die Einführung schrittweise und in Pilotphasen, reduziert das die Implementierungskosten. Standardisiertes E-Reporting und klare Compliance-Regeln erlauben eine schlanke Verwaltung. Premium-Ticket-Abgaben sind mit minimalem administrativen Aufwand umsetzbar, wenn bestehende digitale Systeme genutzt werden.

Der Einwand, dass zusätzliche Abgaben der Wettbewerbsfähigkeit deutscher Fluggesellschaften und Flughäfen schaden würden, ist im vorausgegangenen Kapitel entkräftet worden: Bei moderaten und gestaffelten Abgaben in rechtssicherer Form, einer schrittweisen Einführung mit Pilotphasen sowie hoher Akzeptanz des Verwendungszwecks ist nur mit milden Nachfrageeffekten zu rechnen. Zudem zahlt eine Premium-Ticket-Abgabe auf das Erreichen der gesetzlich verankerten Klimaziele ein, wenngleich ihre Lenkungswirkung begrenzt ist, wie gezeigt wurde. Durch ein politisch koordiniertes Vorgehen, so zeigt die bereits zitierte CE Delft-Studie, lassen sich Emissionen noch wirkungsvoller senken, die Einnahmen stabil halten und ein Nachfrageeinbruch ausschließen.²¹

Die politische Debatte über Eignung und Ausgestaltung von Premium-Ticket-Abgaben sollte sachlich geführt werden. Ihr Zweck, die Mobilisierung dringend erforderlicher zusätzlicher Klima- und Entwicklungsfinanzierung, ist weitgehend unbestritten. Das vorgeschlagene Instrument sollte nach seiner Eignung bewertet werden. Falschinformationen, Populismus und Ideologisierung helfen in dieser Debatte nicht weiter. Weder macht eine Premium-Ticket-Abgabe in der vorgeschlagenen Höhe Flüge im Premiumsegment unbezahlbar, noch steht und fällt hiermit die Zukunft des deutschen Luftfahrtsektors. Das Anliegen der Bundesregierung, Deutschland zu entbürokratisieren und dabei auch Steuern und Abgaben auf ihre Wirkung hin zu überprüfen, ist überfällig. Daraus leitet sich aber nicht ab, keine neuen Abgaben zu erheben. Entscheidend ist ein wirksamer Instrumentenmix, der Deutschlands langfristige Wettbewerbsfähigkeit, Sicherheit und wirtschaftliche Stabilität stärkt.

Eine Premium-Ticket-Abgabe kann dazu einen kleinen, aber relevanten Beitrag leisten. Sie ist finanziell zumutbar, wenn der Aufschlag die Ticketpreise nur moderat erhöht: Im vorgestellten Basisszenario hätte sich ein Premiumflug (in der Business Class) von Deutschland nach Belém in Brasilien, dem Austragungsort der COP 30, etwa um 2 % verteuert, beziehungsweise um 7,5 % im teuersten Szenario (Ausbaustufe 2).

Die Bundesregierung hat also Spielraum, die Premium-Ticket-Abgabe so auszugestalten, dass sie bei der Mobilisierung von Klima- und Entwicklungsfinanzierung einen eigenständigen Akzent setzt. Dazu zählen

²⁰ <https://solidaritylevies.org/app/uploads/2025/06/Aviation-study-FINAL.pdf>

²¹ <https://solidaritylevies.org/aviationstudy/>

die Kooperation mit europäischen (v.a. Frankreich) und anderen Partnern (GSLTF), die Entlastung des Bundeshaushaltes sowie Sozialverträglichkeit und Wettbewerbsneutralität.

Steuerlücke bei Privatjets schließen: Kerosin effektiver besteuern

Das zweite vorgeschlagene Instrument besteht aus der Durchsetzung einer effektiven Besteuerung des Kerosinverbrauchs von Privatjets auf rechtlicher Grundlage von § 27 des Energiesteuergesetzes:²²

Mit einer konsequenten Kerosinbesteuerung von Privatjets könnte Deutschland zusätzliche jährliche Einnahmen von 63 bis 264 Millionen EUR erzielen.²³ Das wäre EU-rechtskonform,²⁴ administrativ einfach und kurzfristig umsetzbar. Entsprechend wird die Durchsetzung der Besteuerung von Kerosin für Privatjets ergänzend zur Premium-Ticket-Abgabe für gewerbliche Premiumflüge empfohlen.

Die Rechtslage ist eindeutig: Das deutsche Energiesteuergesetz (EnergieStG) sieht zwar eine Steuerbefreiung für Energieerzeugnisse vor, die von Luftfahrtunternehmen für die gewerbliche Beförderung von Personen oder Gütern verwendet wird.²⁵ Für nichtgewerbliche Flüge gilt diese Befreiung hingegen nicht, sodass Privatflüge grundsätzlich der Energiesteuerpflicht unterliegen.²⁶ In der Praxis wird diese Steuerpflicht jedoch nicht systematisch umgesetzt. Eine spezifische nationale Kerosinsteuer für Privatjets wird faktisch nicht erhoben, und Betreiber können die Besteuerung häufig durch verschiedene Ausweichstrategien umgehen. Dazu zählen etwa das Tanken im Ausland²⁷ sowie Konstruktionen, bei denen Privatjets über Unternehmen oder Charterfirmen betrieben und dadurch formal als gewerblich eingestuft werden, obwohl sie überwiegend privat genutzt werden.²⁸ Diese Steuervermeidung wird dadurch begünstigt, dass die Abgrenzung zwischen privater und gewerblicher Nutzung komplex und administrativ aufwändig ist. Dennoch gilt, dass die nationale Rechtslage eindeutig Privatjets der Energiesteuerpflicht unterwirft, was im Übrigen völlig konform mit internationalem Recht ist.²⁹

Der jährliche Kerosinverbrauch privater Jets in Deutschland wird auf 96,8 Millionen Liter geschätzt.³⁰ Würde man diesen durchgehend mindestens mit dem derzeit gültigen Energiesteuersatz für Ottokraftstoff (Benzin) besteuern, das heißt 0,6545 EUR/l, ergeben sich hieraus Einnahmen von rund 63 Millionen EUR. Diese könnten alljährlich erzielt werden, wenn die gültige Gesetzeslage konsequent umgesetzt werden würde. Aufgrund der genannten Schlupflöcher beziehungsweise Vollzugsdefizite

²² https://www.gesetze-im-internet.de/energiestg/_27.html

²³ Der untere Wert ergibt sich bei einer Besteuerung von Kerosin analog zur Benzinsteuer und einer konservativen Verbrauchskalkulation, wie weiter unten im Text ausführlich dargelegt und von [Transport & Environment](#) ähnlich ermittelt wird. [Germanwatch](#) kommt auf 263,8 Mio. EUR pro Jahr.

²⁴ https://solidaritylevies.org/app/uploads/2025/11/V6_8UP_SL_ImplementationGuide.pdf

²⁵ § 27 Abs. 2 EnergieStG, siehe https://www.gesetze-im-internet.de/energiestg/_27.html

²⁶ § 27 Abs. 2 Energiesteuergesetz (EnergieStG)

²⁷ Siehe Europäischer Rechnungshof 2022: https://www.eca.europa.eu/ECAPublications/AR-2022/AR-2022_DE.pdf

²⁸ Siehe

https://www.transportenvironment.org/uploads/files/202209_private_jets_FINAL_with_addendum_2024-05-07-140647_xczq.pdf

²⁹ Siehe Chicagoer Abkommen, Art. 24, https://www.icao.int/publications/Documents/7300_cons.pdf

³⁰ https://www.transportenvironment.org/uploads/files/TE-Briefing_Luftverkehrsteuer.pdf

entgeht dem deutschen Fiskus hiervon jedoch der größte Teil, wobei eine exakte Quantifizierung der entgangenen Einnahmen schwierig ist.³¹

Würde Kerosin so besteuert, dass die effektiven CO₂-Kosten von Privatjetflügen ausgeglichen werden, könnten die Einnahmen nach Berechnungen von Transport & Environment sogar bei rund 264 Millionen EUR jährlich liegen.³²

Vorstellbar wäre als weitere Option ein progressives Steuermodell, das darauf abzielt, über progressiv steigende Steuern eine klimapolitische Lenkungswirkung dahingehend zu erzielen, dass zum Beispiel weniger Flüge besonders großer Privatjets oder weniger privater Interkontinentalflüge stattfinden und die Flugemissionen entsprechend sinken. Empirische Studien legen nahe, dass bei einer Preissteigerung von 10 % für private Flüge etwa 3 bis 7 % weniger Flüge stattfinden.³³ Modelliert man in einer einfachen Rechnung eine Kostensteigerung von 10 % und eine Preiselastizität von 0,4, dann könnte über einen Zeitraum von fünf Jahren die Anzahl privater Flüge um etwa 15 % gesenkt werden, was wiederum einer kumulierten Emissionsminderung von 180.000 t CO₂ gegenüber dem Status quo entspricht. Gleichzeitig würden bei einem Ausgangswert von 180 Millionen EUR jährlich im selben Zeitraum rund 830 Millionen EUR an zusätzlichen Steuereinnahmen erzielt werden.

Wirtschaftlich wäre ein Rückgang der Flüge von Privatjets um jährlich 4 % für die Luftfahrtindustrie verkraftbar. Die Besteuerung von Kerosin für Privatjets würde keine Durchschnittshaushalte, sondern ausschließlich Unternehmen mit Executive-Jet-Flotten und vor allem Hochvermögende (sogenannte „Ultra-High-Net-Worth Individuals“) treffen. Würden diese Flugreisenden auf Privatjets verzichten, könnten sie Untersuchungen zufolge in rund 70 % der Fälle auf Linien- und Charterflüge umsteigen.³⁴ Rund zwei Drittel der Flüge in Privatjets sind nicht vorrangig beruflichen, sondern privaten Charakters.³⁵ Bei diesen Flügen handelt es sich also um Luxuskonsum. Eine stärkere Besteuerung gilt daher als klimagerecht und findet breite gesellschaftliche Unterstützung. Umfragen in mehreren Ländern zeigen, dass rund drei Viertel der Befragten höhere Abgaben für wohlhabende Flugreisende befürworten.³⁶

Würde man die in Deutschland erzielbaren Steuereinnahmen für Kerosin von Privatjets zur Finanzierung eines Klimasozialplans verwenden, dürfte das bei der überwältigenden Mehrheit der deutschen Bevölkerung über Parteigrenzen hinweg auf Zustimmung stoßen.

Koordinierte Einführung

Abgaben auf Premiumflüge, etwa in Form einer Premium-Ticket-Abgabe und einer Kerosinsteuer für Privatjets, bieten erhebliche Vorteile bei zugleich überschaubaren Nachteilen. Darauf weisen die zentralen Ergebnisse dieses Impulspapiers hin. Ihre volle Wirkung entfalten diese Instrumente jedoch erst, wenn sie im Rahmen einer Koalition williger Staaten unter dem Dach der GSLTF koordiniert

³¹ Siehe auch

https://www.germanwatch.org/sites/default/files/germanwatch_das_potential_von_luftverkehrsbesteuerung_fuer_klimaschutz_klimaanpassung_und_gerechtigkeit_nutzen_2024.pdf

³² Ebenda; siehe auch https://www.transportenvironment.org/uploads/files/TE-Briefing_Luftverkehrsteuer.pdf

³³ Siehe https://www.transportenvironment.org/uploads/files/TE-Briefing_Luftverkehrsteuer.pdf

³⁴ https://www.germanwatch.org/sites/default/files/germanwatch_das_potential_von_luftverkehrsbesteuerung_fuer_klimaschutz_klimaanpassung_und_gerechtigkeit_nutzen_2024.pdf

³⁵ https://www.transportenvironment.org/uploads/files/202209_private_jets_FINAL_with_addendum_2024-05-07-140647_xczg.pdf

³⁶ Siehe etwa <https://www.theguardian.com/environment/2025/jun/19/flight-tax-climate-crisis-airline-tickets-levy-environment>

eingeführt werden. Für Deutschland ergibt sich daraus ein klarer Handlungsauftrag, seine Rolle in der GSLTF und der Premium Flyers Solidarity Coalition aktiv auszubauen.

- Als Vollmitglied könnte Deutschland technische und rechtliche Entscheidungen beeinflussen. Das ist im Interesse von Bundesregierung, Luftfahrtindustrie und Passagieren.
- Koordination mindert unilaterale Wettbewerbsnachteile und Standortrisiken.
- Durch koordiniertes Vorgehen lassen sich Einnahmepotenziale maximieren, da Skaleneffekte genutzt werden können. Dies kann zusätzliche Mittel für Entwicklungszusammenarbeit und Klimaschutz mobilisieren.
- Eine Vollmitgliedschaft stärkt Deutschlands internationale Reputation und erhöht seine Durchsetzungsfähigkeit in europäischen und internationalen Verhandlungsprozessen.

Umsetzungsfahrplan

Ziel des Umsetzungsfahrplans ist es, für die Premium-Ticket-Abgabe ein Modell zu entwickeln, zu testen und einzuführen, das politisch handhabbar, rechtssicher und skalierbar ist, das sichere und steigende Einnahmen generiert, das gesellschaftlich akzeptiert ist und bei dem negative Sekundäreffekte minimiert werden. Hierfür schlagen wir einen Umsetzungsfahrplan mit drei Stufen vor, wobei die Besteuerung von Kerosin für Privatjets parallel zur Pilotphase der Premium-Ticket-Abgabe erfolgen sollte.

1. Vorbereitungsphase (6–12 Monate)

- Beitritt als Vollmitglied zur Global Solidarity Levies Task Force und der Premium Flyers Solidarity Coalition: Teilnahme an Ausgestaltung, Zugriff auf Modellrechnungen/Best-Practices
- Machbarkeitsstudie durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWE) in Kooperation mit dem Bundesfinanzministerium (BMF), dem Bundesministerium für Verkehr (BMV), dem Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMUKN) sowie dem Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ); Rechtsgutachten zur EU-/ICAO-Konformität und steuerlicher Betrachtung; Folgenabschätzung (Haushalt, Wirtschaft, Regionen); Zweckbindung und deren Umsetzung
- Stakeholder-Dialog (Flughäfen, Entwicklungs- und Klimafinanzierung, Gewerkschaften, Länder)

2. Pilotphase (12-18 Monate)

- Einführung der Premium-Ticket-Abgabe in moderater Höhe (Basisszenario) mit Zweckbindung (z. B. je 50 % internationale Klima- und Entwicklungsfinanzierung)
- Start als nationales Gesetz, gekoppelt an Monitoring und mit Erhebung über bestehende Ticketing-Infrastruktur
- Laufende Evaluation nach 12 Monaten
- Durchsetzung einer effektiven Besteuerung des Kerosinverbrauchs für Privatjets

3. Skalierungsphase (12–36 Monate)

- Anpassung der Abgabesätze
- Kooperation mit Partnern (gemeinsame EU-Richtlinie oder koordinierte Einführung über GSLTF) mit dem Ziel fairer Wettbewerbsbedingungen und skalierbarer Einnahmen
- Koordination & Internationalisierung: aktives Engagement in GSLTF/ICAO/EU, um eine multilaterale Harmonisierung zu erreichen (reduziert Wettbewerbsrisiko und maximiert Einnahmen für globale Klimafinanzierung)

Abschließende Empfehlungen

Der Bundesregierung wird empfohlen, eine Premium-Ticket-Abgabe für Flüge im Premiumsegment (Business und First Class) sowie eine Kerosinsteuer für Privatjets einzuführen. Da Premiumflüge im Vergleich zu Standardflügen deutlich höhere klimaschädliche Emissionen verursachen, können auf dieser Grundlage Ausgleichszahlungen nach dem Verursacherprinzip erhoben werden. Die daraus erzielten Einnahmen können gezielt für Klima- und Entwicklungszwecke eingesetzt werden.

Beide Instrumente sind rechtlich zulässig und lassen sich administrativ schnell und unkompliziert umsetzen. Sie belasten keine Durchschnittshaushalte und die wirtschaftlichen Auswirkungen auf die Luftfahrtindustrie sind insgesamt gut verkraftbar.

Die Kerosinsteuer für Privatjets und die Premium-Ticket-Abgabe mit zweckgebundener Mittelverwendung ergänzen die bestehende Luftverkehrssteuer sinnvoll, sind jedoch auch unabhängig davon uneingeschränkt empfehlenswert. **Sie erschließen neue Finanzierungsquellen und zeichnen sich durch Wettbewerbsneutralität, Nachhaltigkeit, Skalierbarkeit und hohe gesellschaftliche Akzeptanz aus.**

Für die Umsetzung werden folgende Schritte empfohlen:

- der umgehende Beitritt Deutschlands zur Global Solidarity Levies Task Force beziehungsweise zur Premium Flyers Solidarity Coalition;
- die Erstellung einer interministeriellen Machbarkeitsstudie unter Einbeziehung der relevanten Akteure;
- die Einführung der Besteuerung von Kerosin für Privatjets sowie einer Premium-Ticket-Abgabe;
- die Skalierung, also die Anpassung der Abgabesätze und gegebenenfalls eine EU-weite Koordination.

Literatur

Air France (2024): *Airline ticket solidarity tax*.

<https://corporate.airfrance.com/en/news/airline-ticket-solidarity-tax> (Letzter Aufruf am 25. März 2026).

Birger, Nicolai (2019): *Den Deutschen ist das Fliegen zu billig*. In: *Welt*, 29. März 2019.

<https://www.welt.de/wirtschaft/article190990623/Kurzstrecke-Mehr-als-die-Haelfte-der-Deutschen-haelt-Inlandsfluege-fuer-zu-billig.html> (Letzter Aufruf am 25. März 2026).

Brützel, Christoph; Thießen, Friedrich (2025): *Standortkosten im Luftverkehr*.

https://www.transportenvironment.org/uploads/files/FINAL-Gutachten-Stand-06-08-25_rein.docx-1.pdf (Letzter Aufruf am 25. März 2026).

Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz (o. J.): *Energiesteuergesetz*.

<https://www.gesetze-im-internet.de/energiestg/> (Letzter Aufruf am 25. März 2026).

CE Delft (2025): *A fair share from aviation – Solidarity levies in aviation: Options for a coalition of the willing*.

https://cedelft.eu/wp-content/uploads/sites/2/2025/06/CE_Delft_240530_A_Fair_Share_From_Aviation_Def.pdf (Letzter Aufruf am 25. März 2026).

Deutsche Flugsicherung (2023): *Mobilitätsbericht 2023*.

<https://www.dfs.de/homepage/de/medien/publikationen/mobilitaetsbericht-2023-online.pdf> (Letzter Aufruf am 25. März 2026).

Dutheil, Guy (2025): *Le retour en forme des compagnies aériennes européennes*. In: *Le Monde*, 6. März 2025.

https://www.lemonde.fr/economie/article/2025/03/06/le-retour-en-forme-des-compagnies-aeriennes-europeennes_6576820_3234.html (Letzter Aufruf am 25. März 2026).

Europäischer Rechnungshof (2023): *Jahresberichte für das Haushaltsjahr*

2022. https://www.eca.europa.eu/ECAPublications/AR-2022/AR-2022_DE.pdf (Letzter Aufruf am 25. März 2026).

Friends of the Global Fund Europe (2025): *Global Solidarity Levies in Real Life. Lessons from the French Taxes on Aviation and Financial Transactions*.

https://friendseurope.org/wp-content/uploads/2025/06/Note_SolidarityLevies_FoGFE.pdf (Letzter Aufruf am 25. März 2026).

Global Charter (2025): *New French tax for private jet flights*.

<https://www.globalcharter.com/de/post/new-french-tax-for-private-jet-flights> (Letzter Aufruf am 25. März 2026).

Global Solidarity Levies Task Force (2025): *Coalition for Solidarity Levies for Premium Flyers*.

https://solidaritylevies.org/app/uploads/2025/10/GSLTF_SolidarityLeviesCoalition_A4_V6_2-10-2025_Single-Spread.pdf (Letzter Aufruf am 25. März 2026).

Global Solidarity Levies Task Force (2025b): *Levies on Premium Flyers. Legal Handbook*.

https://solidaritylevies.org/app/uploads/2025/11/V6_8UP_SL_ImplementationGuide.pdf (Letzter Aufruf am 25. März 2026).

- Harvey, Fiona (2025): *Flight tax could raise billions for climate action, study finds*. In: *The Guardian*, 19. Juni 2025.
<https://www.theguardian.com/environment/2025/jun/19/flight-tax-climate-crisis-airline-tickets-levy-environment> (Letzter Aufruf am 25. März 2026).
- ICAO (2006): *Convention on International Civil Aviation*.
https://www2023.icao.int/publications/Documents/7300_cons.pdf (Letzter Aufruf am 25. März 2026).
- Independent High-Level Expert Group on Climate Finance (2023): *A climate finance framework: decisive action to deliver on the Paris Agreement*.
<https://www.lse.ac.uk/granthaminstitute/publication/a-climate-finance-framework-decisive-action-to-deliver-on-the-paris-agreement-summary/> (Letzter Aufruf am 25. März 2026).
- Independent High-Level Expert Group on Climate Finance (2022): *Finance for climate action: scaling up investment for climate and development*.
<https://www.lse.ac.uk/granthaminstitute/publication/finance-for-climate-action-scaling-up-investment-for-climate-and-development/> (Letzter Aufruf am 25. März 2026).
- Focus 2030 (2025): *La France revient sur ses engagements en matière d'aide publique au développement*.
<https://focus2030.org/la-france-revient-sur-ses-engagements-en-matiere-daide-publique-au-developpement/> (Letzter Aufruf am 25. März 2026).
- OECD (2024): *Multilateral Development Finance 2024*.
https://www.oecd.org/en/publications/multilateral-development-finance-2024_8f1e2b9b-en.html (Letzter Aufruf am 25. März 2026).
- Opportunity Green (2024): *Clearing the air on how we tax aviation fuels*.
<https://static1.squarespace.com/static/64871f9937497e658cf744f5/t/6732275b9d892f2f60b4a7bc/1731340124957/Opportunity+Green+-+Aviation+tax+briefing+paper+-+Final+with+Annex.pdf> (Letzter Aufruf am 25. März 2026).
- Röben, Astrid (2025): *IATA – Immer mehr Passagiere reisen Business und First Class*. In: *AERO International*, 5. August 2025.
<https://www.aerointernational.de/aktuelles/iata-immer-mehr-passagiere-reisen-business-und-first-class.html> (Letzter Aufruf am 25. März 2026).
- Statistisches Bundesamt (o. J.): *Personenverkehr: Einsteigende Fluggäste nach erstem Streckenziel im Luftverkehr aus Deutschland nach Kontinenten*.
<https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Transport-Verkehr/Personenverkehr/Tabellen/flugpassagiere.html> (Letzter Aufruf am 25. März 2026).
- Statistisches Bundesamt (o. J.): *Other taxes: 1.9 billion euros of aviation tax declared in 2024*.
<https://www.destatis.de/EN/Themes/Government/Taxes/Other-Taxes/aviation-tax.html> (Letzter Aufruf am 25. März 2026).
- Transport & Environment (2024): *Wer könnte die E-Kerosin-Produktion in Deutschland finanzieren?*
https://www.transportenvironment.org/uploads/files/TE-Briefing_Luftverkehrsteuer.pdf (Letzter Aufruf am 25. März 2026).
- United Nations Department of Economic and Social Affairs (2024): *Financing for Sustainable Development Report 2024*.

<https://financing.desa.un.org/iatf/report/financing-sustainable-development-report-2024> (Letzter Aufruf am 25. März 2026).

Willsher, Tim (2025): *Flight costs from France to rise as government more than double air tax*. In: *The Guardian*, 12. Februar 2025.

<https://www.theguardian.com/world/2025/feb/12/flight-costs-from-france-to-rise-as-government-more-than-doubles-air-tax> (Letzter Aufruf am 25. März 2026).

Zaki, Nouhaila (2024): *Harnessing Aviation for Mitigation, Adaptation, and Equity: An Introductory Look at Options*.

https://www.germanwatch.org/sites/default/files/2025-10/germanwatch_fact_sheet_aviation_taxation_new.pdf (Letzter Aufruf am 25. März 2026).

Abkürzungsverzeichnis

BMF	Bundesministerium der Finanzen
BMUKN	Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit
BMV	Bundesministerium für Verkehr
BMWE	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
BMZ	Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung
EnergieStG	Energiesteuergesetz
FSD	Le Fonds de Solidarité pour le Développement (Solidaritätsfonds für Entwicklung)
GSLTF	Global Solidarity Levies Task Force
IATA	International Air Transport Association
ICAO	International Civil Aviation Organization
OECD	Organization for Economic Cooperation and Development
SDGs	Sustainable Development Goals
T&E	Transport & Environment
TBSA	Taxe sur les billets d'avion (französische Flugticketabgabe)

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Einnahmenszenarien (in Mio EUR)