

HIMMEL HILF

Wie sich der Kerosinverbrauch um ein gutes
Drittel senken lässt – fünf Maßnahmen



Himmel hilf

Wie sich der Kerosinverbrauch um ein gutes
Drittel senken lässt – fünf Maßnahmen

Kein Geld von Industrie und Staat

Greenpeace arbeitet international und kämpft mit gewaltfreien Aktionen für den Schutz der Lebensgrundlagen. Unser Ziel ist es, Umweltzerstörung zu verhindern, Verhaltensweisen zu ändern und Lösungen durchzusetzen. Greenpeace ist überparteilich und völlig unabhängig von Politik und Wirtschaft. Rund 620.000 Fördermitglieder in Deutschland spenden an Greenpeace und gewährleisten damit unsere tägliche Arbeit zum Schutz der Umwelt, der Völkerverständigung und des Friedens.

Impressum

Greenpeace e.V. Hongkongstraße 10, 20457 Hamburg, T 040 30618-0 **Pressestelle** T 040 30618-340, F 040 30618-340, presse@greenpeace.de, greenpeace.de **Politische Vertretung Berlin** Marienstraße 19-20, 10117 Berlin, T 030 308899-0 **V.i.S.d.P.** Lena Donat **Titelfoto** © Lorraine Turci / Greenpeace **Stand** 04 / 2026

Fünf Maßnahmen wie sich der Kerosinverbrauch um ein gutes Drittel senken lässt

Seit Beginn des Iran-Kriegs Ende Februar sind nicht nur die Preise an den Tankstellen gestiegen, auch Kerosin verteuerte sich. Inzwischen schlagen Europas Airlines Alarm: Ab Mai könnte auch in Europa das Kerosin knapp werden. Doch Energieministerin Katherina Reiche winkt bisher ab und sieht die Versorgungssicherheit bei Kerosin weiterhin gesichert.¹

Eine neue Berechnung des Ölmarkt-Experten Steffen Bukold hingegen zeigt, dass Deutschland schon in wenigen Wochen mit einer schweren Versorgungskrise konfrontiert sein könnte. In Deutschland werden pro Jahr etwa 11,7 Milliarden Liter Kerosin verbraucht. Deutsche Raffinerien decken nur ein Drittel dieses Bedarfs. Der Rest wird größtenteils aus den Niederlanden importiert, die wiederum stark abhängen von der Versorgung vom Persischen Golf. Bleibt die Straße von Hormus weiter blockiert, könnten **ab Juni 20-30 Prozent des in Deutschland vertankten Kerosins fehlen**. Da die verfügbaren Kerosinvorräte in Deutschland und Europa sehr gering sind, sollten vorsorglich schon jetzt Maßnahmen ergriffen werden, um die mögliche Kerosinlücke einzusparen.

Die vorliegende Berechnung widmet sich der Frage: **Wie könnte Deutschland auf diese Menge Kerosin verzichten und so der Knappheit begegnen?** Sie zeigt: Indem Luxusflüge und überflüssige Verbindungen gestrichen werden, könnten in kurzer Zeit **knapp 38 Prozent** des in Deutschland verbrauchten Kerosins eingespart werden. Auf das Jahr gerechnet, entspricht das **4,4 Milliarden Liter Kerosin**.² Eine mögliche Knappheit von Kerosin könnte so mittelfristig ohne größere Einschnitte abgewandt werden.

Maßnahme	Einsparung Kerosin (in Milliarden Liter)	Einsparung als Anteil am Gesamtverbrauch
Inlandsflüge streichen	0,42	3,6 %
Ersetzbare Europa-Flüge auf die Bahn verlagern	0,22	1,9 %
Privatjetflüge streichen	0,10	0,8 %
Geschäftsreisen halbieren	1,17	10 %
Standard Klasse für alle	3,04	26 %

1 ZDF heute, 20.4.2026.

<https://www.zdfheute.de/politik/deutschland/katherina-reiche-kerosin-energiekrise-raffinerien-iran-krieg-100.html>

2 Die Effekte aller Maßnahmen würden sich auf 42,3 Prozent addieren. Da sich die Maßnahmen in ihrer Wirkung teilweise beeinflussen, ist eine Addition nur näherungsweise möglich (z.B. ist die Wirkung der Maßnahme 'Premium-Segment streichen' geringer, je weniger Flüge stattfinden). Alle Details zur Berechnung siehe 'So haben wir gerechnet'.

1. Inlandsflüge

Inlandsflüge lassen sich leicht durch Bahnreisen ersetzen. Insbesondere auf kurzen Strecken verbrauchen Flugzeuge wegen des hohen Energiebedarfs fürs Starten pro Kilometer sehr viel Energie.

Eingerechnet der An- und Abfahrt zum Flughafen, Check-in- und Security-Wartezeiten lassen sich die meisten Inlandsreisen ähnlich schnell mit der Bahn wie mit dem Flugzeug absolvieren. Zusammen mit einer verstärkten Nutzung von Videokonferenzen, dem Ausbau des Bahn-Fernverkehrs und der gestiegenen Luftverkehrsabgabe (die allerdings nach Plänen der Bundesregierung im Juni 2026 wieder sinken soll) hat dies die Zahl der Inlands-Flugreisen im Vergleich zum Niveau vor Corona um die Hälfte sinken lassen.³ Dennoch stiegen im Jahr 2025 noch immer knapp zwölf Millionen Menschen in Deutschland für eine Inlandsreise ins Flugzeug.⁴ Nachbarländer gehen inzwischen ordnungspolitisch gegen klimaschädliche und ineffiziente Inlandsflüge vor. Frankreich etwa hat bereits vor einigen Jahren Flüge auf inländischen Routen untersagt, die sich in 2,5 Stunden mit der Bahn absolvieren lassen. Auch wenn diese Voraussetzung nur auf wenige Flugrouten zutrifft, ist es ein erster Schritt in die richtige Richtung.

Laut Umweltbundesamt entfielen 2023 **3,6 Prozent** des in Deutschland abgesetzten Kerosins auf Inlandsflüge.⁵ Mit einer vollständigen Streichung aller Inlandsflüge ließen sich entsprechend **0,42 Mrd. Liter Kerosin pro Jahr** sparen.

2. Kürzere Flüge auf die Bahn verlagern

Ein knappes Drittel der häufigsten europäischen Flugrouten sind schon heute bequem in maximal sechs Stunden mit dem Zug machbar. Für weitere 15 Prozent gibt es Nachtzüge. Zu diesem Ergebnis kam 2021 eine Greenpeace-Studie.⁶

Die folgenden Routen von deutschen Flughäfen mit jährlich mehr als 100.000 Fluggästen ließen sich heute problemlos mit dem Zug in sechs Stunden oder mit dem Nachtzug bewältigen. Diese Routen zu streichen würde **0,22 Mrd. Liter Kerosin pro Jahr** einsparen - das sind **1,9 Prozent** des Gesamtverbrauchs (11,7 Mrd. Liter).

Strecke	Abfliegende Passagiere (2024)	CO ₂ pro Passagier (in kg, ohne non-CO ₂)	Kerosin pro Passagier (Umrechnungsfaktor 2,53 kg CO ₂ pro Liter)	Liter Kerosin (pro Jahr auf dieser Strecke)	Bahnfahrt (in Stunden)
Berlin - Paris	530.202	83	32,8	17.393.979	Nachtzug
München - Amsterdam	404.730	77	30,4	12.317.870	Nachtzug
Berlin - Zürich	424.230	73	28,9	12.240.628	Nachtzug
München - Paris	413.242	73	28,9	11.923.583	Zug in 5:51

3 <https://de.statista.com/infografik/35747/veraenderung-der-anzahl-der-geplanten-inlandsfluege-nach-laendern/>

4 https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2026/01/PD26_031_464.html

5 Nationaler Inventarbericht 1990-2023, https://www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/11850/publikationen/39_2025_cc_nid_2025_deu.pdf, Tabelle 16. Die Anzahl Inlandsflüge war laut Destatis 2023 ungefähr auf dem gleichen Niveau wie 2025.

6 https://www.greenpeace.de/publikationen/bahnalternativen_zu_kurzstreckenfluegen.pdf

Düsseldorf - Wien	261.118	95	37,5	9.804.826	Nachtzug
Hamburg - Wien	274.870	89	35,2	9.669.340	Nachtzug
Frankfurt - Paris	357.930	68	26,9	9.620.253	Zug in 4:30
Berlin - Amsterdam	411.553	59	23,3	9.597.481	Zug in 5:59
Hamburg - Zürich	294.060	81	32,0	9.414.569	Nachtzug
Berlin - Wien	343.648	68	26,9	9.236.389	Nachtzug
München - Rom	303.237	76	30,0	9.109.096	Nachtzug
Köln - London	324.668	67	26,5	8.597.927	Zug in 4:44
München - Warschau	196.348	100	39,5	7.760.791	Nachtzug
Frankfurt - Amsterdam	325.943	59	23,3	7.601.042	Zug in 4:24
München - Brüssel	223.884	67	26,5	5.928.944	Nachtzug
Düsseldorf - Zürich	233.969	64	25,3	5.918.583	Zug in 5:49
Frankfurt - Zürich	298.321	50	19,8	5.895.672	Zug in 4:36
Berlin - Brüssel	197.443	67	26,5	5.228.728	Nachtzug
Berlin - Stockholm	157.165	83	32,8	5.156.006	Nachtzug
Frankfurt - Brüssel	247.658	49	19,4	4.796.538	Zug in 3:34
München - Wien	210.979	57	22,5	4.753.282	Zug in 4:48
Frankfurt - Prag	217.875	53	20,9	4.564.180	Nachtzug
Berlin - Budapest	179.119	59	23,3	4.177.083	Nachtzug
Hamburg - Amsterdam	180.300	54	21,3	3.848.300	Zug in 5:10
München - Zürich	177.085	49	19,4	3.429.709	Zug in 4:13
Düsseldorf - Paris	126.632	65	25,7	3.253.391	Zug in 4:42
Frankfurt - Salzburg	131.852	59	23,3	3.074.809	Zug in 5:51
München - Florenz	110.908	68	26,9	2.980.926	Nachtzug
München - Venedig	125.995	54	21,3	2.689.221	Nachtzug
München - Bologna	105.626	63	24,9	2.630.213	Nachtzug
Frankfurt - Luxemburg	110.295	53	20,9	2.310.528	Zug in 4:19
Düsseldorf - Amsterdam	126.997	45	17,8	2.258.840	Zug in 3:04
München - Prag	110.262	44	17,4	1.917.600	Zug in 5:39
SUMME				219.100.329	

3. Privatjetflüge streichen

Privatjets stehen für exzessiven Luxus von Superreichen. Mit dem Privatjet zu fliegen, ist die ineffizienteste und damit rücksichtsloseste Art zu Reisen. Pro Minute werden hunderte Liter Kraftstoff verbrannt und meist transportieren die Maschinen kaum eine Handvoll Menschen. Genutzt werden sie nur vom reichsten einen Prozent der Weltbevölkerung. Dennoch steigt die Zahl der Privatjetreisen weltweit rasant – allein zwischen 2019 und 2023 um 53 Prozent.⁷ Deutschland liegt bei den Privatjet-Registrierungen international weit vorne, 630 Privatjets sind hierzulande registriert – mehr gibt es nur in den USA, Brasilien und Kanada.⁸

Entgegen der Behauptungen der Branche, werden Privatjets zu einem guten Teil nicht beruflich genutzt, sondern offenbar zu privaten Zwecken. Analysierte Flugdaten zeigen, dass gerade in den Sommermonaten auffällig viele Privatjets in Europa unterwegs sind. An bekannten Urlaubszielen wie Nizza, Genf oder Palma de Mallorca schnell die Zahl der Flüge im Juli nach oben.⁹

Bei der Zahl der Privatjetflüge liegt Deutschland in der EU auf Platz 2. Dabei sind viele deutsche Routen extrem kurz. Im Jahr 2022 war die Verbindung Berlin–Köln die am häufigsten geflogene Inlandsroute – eine Strecke, die der ICE in weniger als viereinhalb Stunden zurücklegt.¹⁰

Im Jahr 2025 gingen laut Eurocontrol 44.615 Privatjetflüge von Deutschland ins Ausland. Hinzu kamen 34.071 inländische Privatjetflüge. Insgesamt verbrauchten diese Flüge ca. **95 Millionen Liter Kerosin**. Dies entspricht immerhin **0,8 Prozent** des gesamtdeutschen Kerosinverbrauchs. Privatjetflüge ließen sich problemlos durch Videokonferenzen, Bahnfahrten oder notfalls Linienflüge ersetzen. Eine Streichung würde nur einen kleinen, sehr wohlhabenden Teil der Bevölkerung treffen.

4. Flüge besser auslasten – Geschäftsreisen halbieren

Etwa ein Fünftel aller Passagiere fliegt laut Marktumfragen des Flughafensverbandes ADV beruflich.¹¹ Ein Anteil, der vor der Pandemie noch bei einem Drittel lag. Dieser deutliche Abwärtstrend wird getrieben durch Videokonferenzen und den Umstieg auf die Bahn und dürfte sich durch eine fortschreitende Digitalisierung und ein besseres Bahnnetz fortsetzen.

Würden Unternehmen und öffentliche Institutionen die Anzahl der dienstlichen Geschäftsreisen per Flugzeug halbieren, so ließen sich **zehn Prozent des Kerosins, also 1,17 Mrd. Liter** pro Jahr einsparen. Damit sich die geringere Auslastung der Flugzeuge tatsächlich auch in weniger Flugbewegungen und damit weniger Kerosinverbrauch übersetzt, sollte es den Airlines einfacher gemacht werden, schlecht ausgelastete Flüge zu streichen.

7 Gössling et al (2024). Private aviation is making a growing contribution to climate change <https://www.nature.com/articles/s43247-024-01775-z>

8 Gössling et al (2024). Private aviation is making a growing contribution to climate change <https://www.nature.com/articles/s43247-024-01775-z>

9 Greenpeace (2024). Luxury Travel and its Impact. <https://greenpeace.at/uploads/2024/09/greenpeace-luxury-travel-impact-factsheet.pdf>

10 Greenpeace (2023). CO2-Emissionen durch Privatflüge in Europa. https://www.greenpeace.de/publikationen/20230330_Factsheet_Privatjet_DE_EU_Report-1.pdf

11 ADV (2025). ADV-PRESSEMITTEILUNG Nr. 14/2025; <https://www.adv.aero/>

5. Standard-Klasse für alle

Ein Flug in der Business- oder First Class verbraucht vier bis fünfmal so viel Energie wie ein Economy-Flug, vorrangig wegen des deutlich größeren Platzbedarfs.¹² Trotzdem wächst das Premium-Marktsegment schneller als das der Economy-Flüge.¹³ In Europa nutzen etwa 14 Prozent der Flugpassagiere die Business- oder First Class.¹⁴

Ein Team um den Wissenschaftler Steffen Gössling hat 2026 in einer Peer Reviewed Studie berechnet, dass sich 26 bis 57 Prozent der Flugemissionen einsparen ließen, wenn Airlines ausschließlich Economy-Plätze anbieten würden.¹⁵ Dazu müssten Airlines die Innenausstattung der Flugzeuge anpassen und Flüge bündeln, um die Zahl von Flugpassagieren auf weniger Flugzeuge zu verteilen. Unter Annahme des konservativsten Werts, ließen sich **26 Prozent, also 3,04 Mrd. Liter Kerosin** pro Jahr einsparen.

Fazit

Die fünf vorgeschlagenen Maßnahmen können den Kerosinverbrauch deutlich um etwa **38 Prozent** senken.¹⁶ Damit würden die Einsparungen mehr als die Mengen ersetzen, die derzeit von den Marktverwerfungen durch den Irankrieg gefährdet sind. Eine befürchtete Knappheit könnte so verhindert und zugleich ein spürbarer und nachhaltiger Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden. Die Auswirkungen der vorgeschlagenen Maßnahmen sind verkraftbar und betreffen überwiegend eine kleinen Teil der Bevölkerung.

12 Greenpeace (2026). Booking of Business and First Class Flights in Europe.
<https://greenpeace.at/uploads/2025/12/greenpeace-climate-impact-first-business-class-flights.pdf>
Die Weltbank (2023) geht sogar von Faktor fünf bis neun aus:
<https://documents1.worldbank.org/curated/en/141851468168853188/pdf/WPS6471.pdf>

13 Aero International (2025).
<https://www.aerointernational.de/aktuelles/iata-immer-mehr-passagiere-reisen-business-und-first-class.html>

14 Greenpeace (2026). Booking of Business and First Class Flights in Europe.
<https://greenpeace.at/uploads/2025/12/greenpeace-climate-impact-first-business-class-flights.pdf>

15 Gössling et al. (2026). Large carbon dioxide emissions avoidance potential in improved commercial air transport efficiency.
<https://www.nature.com/articles/s43247-025-03069-4>

16 Die Effekte aller Maßnahmen würden sich auf 42,3 Prozent addieren. Da sich die Maßnahmen in ihrer Wirkung teilweise beeinflussen, ist eine Addition nur näherungsweise möglich (z.B. ist die Wirkung der Maßnahme 'Premium-Segment streichen' geringer, je weniger Flüge stattfinden). Alle Details zur Berechnung siehe 'So haben wir gerechnet'.

So haben wir gerechnet

Absatz Kerosin in Deutschland:

‘Flugkraftstoff’ laut AG Energiebilanzen¹⁷ war der Absatz 9,4 Millionen Tonnen in 2025, dies entspricht ca 11,7 Milliarden Liter.

Inlandsflüge:

Für die Berechnung der Einsparungen eines Inlandsflugverbots haben wir den Kerosinabsatz in Deutschland 2025 mit dem Anteil des Absatzes für innerdeutsche Flüge multipliziert. Der lag gemäß Umweltbundesamt seit der Pandemie relativ konstant bei 3,6 Prozent.¹⁸

Europäische Flüge:

Wir haben nur Flugverbindungen ausgewertet mit über 100.000 Abflügen von deutschen Flughäfen pro Jahr. Für Paris und London wurden jeweils die Flughäfen Charles de Gaulle und Orly bzw. Stansted, Gatwick, Luton, Heathrow zusammengezählt. Datenquelle für die Anzahl der Fluggäste ist EUROSTAT, “Passengers carried (departures)” für das Jahr 2024¹⁹ – wir haben also nur abfliegende Fluggäste gezählt.

Für die oben genannten Flugverbindungen haben wir solche herausgefiltert, die in 6 Stunden per Zug oder mit einem Nachtzug zu bewältigen sind. Für die Ermittlung der Zugverbindungen und Reisezeiten haben wir die Daten der Website <https://www.chronotrains.com/> genutzt (Stand 23.04.2026).

Um den Kerosinverbrauch pro Strecke zu ermitteln sind wir wie folgt vorgegangen: Im ersten Schritt haben wir für jede der Flugstrecken über den Rechner von atmosfair die CO₂-Emissionen pro Passagier ermittelt.²⁰ Nicht-CO₂-Emissionen haben wir in diesem Fall ignoriert, da sie nicht in direktem Zusammenhang zum Kerosin-Verbrauch stehen. Im zweiten Schritt haben wir die CO₂ Emissionen in Liter Kerosin umgerechnet. Laut DEHST emittiert die Verbrennung von 1 Tonne Kerosin 3,16 Tonnen CO₂.²¹ Laut BDL entsprechen 1 Tonne Kerosin 1250 Liter Kerosin.²² D.h. pro Liter Kerosin werden 2,53 kg CO₂ emittiert. Im dritten Schritt haben wir die Liter Kerosin mit der Anzahl der Fluggäste auf der Strecke (one-way, s.o.) multipliziert.

Privatjetflüge streichen:

Für den Kerosin-Verbrauch pro Kilometer haben wir das Eurocontrol Small Emitters Tool²³ genutzt, das pro Privatjetmodell und Distanz den Kraftstoffverbrauch und CO₂-Ausstoß ermittelt. Wir haben den Mittelwert der Kraftstoffverbräuche der am häufigsten genutzten Privatjet-Modelle auf einer Distanz von 500 km verwendet.

17 AG Energiebilanzen (2026). Energieverbrauch in Deutschland. https://ag-energiebilanzen.de/wp-content/uploads/quartersbericht_q4_2025_aktualisiert.pdf

18 Nationaler Inventarbericht 1990-2023, https://www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/11850/publikationen/39_2025_cc_nid_2025_deu.pdf, Tabelle 16.

19 Eurostat https://doi.org/10.2908/AVIA_PAR_DE (abgerufen am 23.4.2026).

20 Rechner auf <https://www.atmosfair.de/en/offset/flight/>. Die Methodologie von atmosfair: <https://www.atmosfair.de/wp-content/uploads/flug-emissionsrechner-dokumentation-berechnungsmethode-1.pdf>

21 DEHST (2024). Emissionsfaktor für Jetkerosin Jet A und Jet A1. <https://www.dehst.de/SharedDocs/Newsletter/DE/2024/2024-01-30-luftverkehr-fms-vertraulichkeit-emissionsfaktor-02-emissionsfaktor.html>

22 BDL (2016). Klimaschutzreport 2016. https://www.bdl.aero/wp-content/uploads/2016/08/bdl_klimaschutzreport_2016.pdf

23 <https://www.eurocontrol.int/tool/small-emitters-tool-set>

Laut einer Studie von CE Delft von 2023 waren in Europa in 2022 die C56X und die BE20 die am häufigsten genutzten Privatjet-Modelle und 500 km das am häufigsten geflogene Distanz-Segment.²⁴ Der Kraftstoff-Verbrauch verläuft nicht linear, vor allem weil Privatjets bei Start und Landung sehr viel Kraftstoff verbrennen. C56X verbraucht laut dem Small Emitters Tool 768 kg (entspricht 960 Liter) Kerosin auf 500 km; die BE20 verbraucht 474 kg (entspricht 592 Liter) Kerosin auf 500 km. Der Mittelwert heruntergerechnet auf einen Kilometer sind 1,6 Liter/km.

Diesen Wert haben wir mit der Anzahl der insgesamt geflogenen Kilometer multipliziert. Aus der EUROCONTROL STATFOR Datenbank²⁵ haben wir die Anzahl und Gesamtflugdistanz des Marktsegments 'Business Aviation' entnommen, für die Ströme 'departures' (laut STATFOR-Definition nur internationale Abflüge) und 'internal' (Inland). Demnach gingen in 2025 44.615 Privatjetflüge ins Ausland mit einer Gesamtfluglänge von 47,2 Mio. km. Hinzu kamen 34.071 Privatjetflüge im Inland mit einer Gesamtfluglänge von 12,3 Mio. km. Insgesamt wurden also 59,5 Mio. km mit dem Privatjet innerhalb Deutschlands bzw von deutschen Flughäfen abgehend geflogen.

Geschäftsreisen halbieren:

Laut der aktuellsten Marktumfrage des Verbandes ADV fliegen 20 Prozent aller Flugreisenden geschäftlich.²⁶ Durch eine Halbierung der Geschäftsreisen ließe sich das Passagieraufkommen also um 10 % verringern und somit Flüge einsparen. Da keine Daten zum Anteil von Geschäftsreisenden auf einzelnen Distanzsegmenten verfügbar sind, haben wir die 10 Prozent als Durchschnittswert für alle Flugreisen und damit für den gesamten Kerosinverbrauch angenommen.

Premium-Segment abschaffen:

Wir stützen uns hier auf die Berechnungen von Gössling et al. (2026). Die Studie berechnet, dass 26,1 bis 56,7 Prozent der weltweiten CO₂-Emissionen im Flugverkehr sich einsparen ließen, wenn Flugzeuge ausschließlich Economy-Klasse anbieten würden. Wir haben als konservativen Ansatz den unteren Wert von 26 Prozent gewählt. Die genaue Methode ist in der Studie selbst erklärt.²⁷

Berechnung der Gesamteinsparung:

Die Effekte aller Maßnahmen würden sich theoretisch auf 42,3 Prozent addieren. Da sich die Maßnahmen in ihrer Wirkung teilweise beeinflussen, ist eine Addition nur näherungsweise möglich (z.B. ist die Wirkung der Maßnahme 'Premium-Segment streichen' geringer, je weniger Flüge stattfinden).

Die kumulierte Einsparung von knapp 38 Prozent ergibt sich, wenn man zunächst die Effekte der Flugstreichungen berücksichtigt (bereinigt um die doppelte Zählung von Kerosin für Inlandsflüge sowie innerdeutsche Privatjetflüge) und dann die relativen Effekte der Reduktion der Geschäftsreisen und der Erhöhung der Auslastung je Flug ("Premium-Segment streichen") auf die verbleibende Kerosinmenge nacheinander anrechnet.

24 CE Delft (2023). CO₂ emissions of private aviation in Europe. https://cedelft.eu/wp-content/uploads/sites/2/2023/03/CE_Delft_220447_CO2_emissions_of_private_aviation_in_Europe_DEF-2.pdf

25 <https://www.eurocontrol.int/dashboard/statfor-interactive-dashboard>

26 ADV (2025). ADV-PRESSEMITTEILUNG Nr. 14/2025. <https://www.adv.aero/wp-content/uploads/2025/05/14-2025-Umfassende-repr%C3%A4sentative-Fluggastbefragung.pdf>

27 Gössling et al. (2026). Large carbon dioxide emissions avoidance potential in improved commercial air transport efficiency. <https://www.nature.com/articles/s43247-025-03069-4>

Ausgangssumme	Einsparung	Zwischensumme
11,7 Mrd. L	-0,42 Mrd. Liter (Inlandsflüge)	11,28 Mrd. Liter
	-0,22 Mrd. Liter (europäische Flüge)	11,06 Mrd. Liter
	-0,08 Mrd. Liter (nicht-innerdeutsche Privatjetflüge)	10,98 Mrd. Liter
	-1,1 Mrd. Liter (10% von 10,98, Geschäftsreisen halbieren)	9,88 Mrd. Liter
	-2,57 Mrd. Liter (26% von 9,88, Premium-Segment abschaffen)	Endsumme: 7,31 Mrd. Liter (62,4 % der Ausgangssumme)