

ESG Update

Neue Vorschriften zur Angabe von Flugemissionen in der Schweiz: Was ändert sich 2027?

Ab dem 1. Januar 2027 sind die Betreiber von Luftfahrzeugen und andere Anbieter von Flugangeboten, wie Reisebüros und Online-Buchungsplattformen, verpflichtet, die voraussichtlichen Flugemissionen in CO_2-Äquivalenten anzugeben. Die neuen Pflichten sind in Artikel 7a des CO_2-Gesetzes und Artikel 14a der CO_2-Verordnung festgelegt.

Im Vorfeld der erstmaligen Anwendung der neuen Pflichten hat das Bundesamt für Umwelt (BAFU) als zuständige Vollzugsbehörde im Oktober 2026 seine Vollzugshilfe «Angabe der Emissionen in den Flugangeboten» (Vollzugshilfe) aktualisiert. Die Vollzugshilfe enthält weitere unverbindliche Hinweise zur praktischen Umsetzung der neuen Pflichten.



SYLVIA ANTHAMATTEN

MLaw, LL.M., Rechtsanwältin
Counsel
Telefon +41 58 658 55 90
sylvia.anthamatten@walderwyss.com



ISABELL SCHELLHAS

Rechtsanwältin (Rechtsanwaltskammer Kassel)
Associate
Telefon +41 58 658 55 51
isabell.schellhas@walderwyss.com

1. Wer unterliegt den neuen Anforderungen?

Die Betreiber von Luftfahrzeugen sowie andere Anbieter von Flugangeboten, wie Reisebüros, Reiseveranstalter und Online-Buchungsplattformen, sind verpflichtet, Emissionen anzugeben.[1]

Gemäss der Vollzugshilfe unterliegen Betreiber von Luftfahrzeugen der Emissionsangabepflicht unabhängig von ihrem Sitz. Für andere Anbieter von Flugangeboten gilt die Pflicht nach den Gesetzgebungsunterlagen nur, wenn sie ihren Sitz in der Schweiz haben,[2] obwohl diese Einschränkung im Wortlaut des Gesetzes nicht ausdrücklich zum Ausdruck kommt.

2. Welche Flüge und Angebote sind erfasst?

Die Emissionsangabepflicht gilt für Linienflüge und geplante Charterflüge, die von Flughäfen in der Schweiz abfliegen, sowie für Flüge, die vom Flughafen Basel-Mulhouse abfliegen und im Rahmen von schweizerischen Verkehrsrechten durchgeführt werden.[3]

Das BAFU gibt folgende Leitlinien zu verschiedenen Arten von Reisestrecken:

Direktflüge und Hin- und Rückflüge: Bei Einfachflügen gilt die Emissionsangabepflicht für Flüge, die aus der Schweiz abfliegen. Werden ein Hin- und ein Rückflug angeboten, müssen die Emissionen für beide Richtungen angegeben werden, entweder separat je nach Flug oder als Summe des Hin- und Rückflugs. Werden die Flüge separat gebucht, gilt die Pflicht nur für den Flug, der aus der Schweiz abfliegt.[4]

Umsteigeverbindungen, Reisen mit mehreren Zwischenstopps und Gabelflüge: Bei Reisestrecken mit Abflug aus der Schweiz muss die Emissionsangabe alle Flugabschnitte bis zum Endziel umfassen, einschliesslich der Umsteigeverbindungen ausserhalb der Schweiz. Das gleiche Prinzip gilt für Reisestrecken mit Multistopp- und Gabelflügen. Dagegen sind zusätzliche Flüge am Reiseziel, wie beispielsweise Rundflüge oder Helikopter-Rundflüge, ausgenommen.[5]

Zwischenstopps und Aufenthalte in der Schweiz: Bei Reisen, die ausserhalb der Schweiz beginnen und einen Aufenthalt in der Schweiz von mehr als 24 Stunden umfassen, muss die Emissionsangabe den Flug ab der Schweiz sowie alle anschliessenden Flugabschnitte bis zum Endziel abdecken. Bei Aufenthalten von 24 Stunden oder weniger ist keine Emissionsangabe erforderlich. Werden Flüge jedoch separat gebucht, gilt die Pflicht zur Emissionsangabe für den Flug ab der Schweiz, unabhängig von der Dauer des Aufenthalts.[6]

3. Welche Informationen müssen angegeben werden?

Flugangebote müssen die erwarteten Emissionen pro Passagier numerisch in CO_2-Äquivalenten (CO_2eq) angeben, ausgedrückt in Kilogramm oder Tonnen. Die Berechnung muss mindestens die direkten CO_2-Emissionen aus dem Treibstoffverbrauch umfassen. Zusätzliche Faktoren, wie beispielsweise Emissionen aus der Herstellung von Flugtreibstoffen oder der Einsatz von nachhaltigen Flugtreibstoffen, können berücksichtigt werden, sofern der Umfang der ausgewiesenen Emissionen transparent angegeben wird.

Da die gesamte Klimawirkung des Luftverkehrs über die CO_2-Emissionen hinausgeht, müssen auch weitere klimawirksame Emissionen und Effekte berücksichtigt werden. Da jedoch kein wissenschaftlicher Konsens über die Quantifizierung dieser zusätzlichen Klimawirkungen für einzelne Flüge besteht, können diese auch qualitativ berücksichtigt werden.[7] Werden nur die direkten CO_2-Emissionen aus dem Treibstoffverbrauch angegeben, muss das jeweilige Flugangebot diese Einschränkung erläutern und darauf hinweisen, dass die gesamte Klimawirkung höher sein könnte.

1 Artikel 7a CO_2-Gesetz; Artikel 14a Absatz 1 CO_2-Verordnung; BAFU-Vollzugshilfe, S. 6.

2 BAFU-Vollzugshilfe, S. 16; Erläuternder Bericht zur Änderung der CO_2-Verordnung vom 19. November 2025, S. 2.

3 Artikel 14a Absatz 2 CO_2-Verordnung; BAFU-Vollzugshilfe, S. 6.

4 BAFU-Vollzugshilfe, S. 11, 14 und 16.

5 BAFU-Vollzugshilfe, S. 14–15.

6 BAFU-Vollzugshilfe, S. 14 und 16.

7 BAFU-Vollzugshilfe, S. 6 und 7.

Nach der CO_2-Verordnung sind die Emissionen auf der Grundlage aktueller wissenschaftlicher Erkenntnisse zu berechnen. Eine bestimmte Methode ist jedoch nicht vorgeschrieben. Es dürfen geeignete Emissionsrechner oder Umweltkennzeichnungssysteme verwendet werden. Auf Verlangen des BAFU ist die angewendete Berechnungsmethode vorzulegen.[8] Das BAFU räumt ein, dass unterschiedliche Berechnungsmethoden zu unterschiedlichen Emissionswerten für dieselbe Flugstrecke führen können.[9]

4. Wann und wie müssen die Emissionen angegeben werden?

Gemäss den Leitlinien des BAFU ist eine Angabe der Emissionen erforderlich, sobald ein Angebot eine bestimmte Flugstrecke anhand der Abflug- und Zielflughäfen identifiziert und einen Preis angibt, auch wenn die durchführende Fluggesellschaft oder der genaue Flug noch nicht feststeht. Dies umfasst auch Flugsuchergebnisse, die mehrere Optionen und Tarife anzeigen, wobei für jedes relevante Angebot Emissionsangaben gemacht werden müssen. Allgemeine Werbeanzeigen oder Übersichtsseiten, auf denen Reiseziele mit indikativen Startpreisen aufgeführt sind, sind davon ausgenommen, sofern die konkreten Flughäfen noch nicht feststehen.[10]

Die Pflicht zur Angabe der Flugemissionen gilt auch für Pauschalreiseangebote, wenn diese eine Flugreise ab einem Flugplatz in der Schweiz beinhalten. Wenn die angegebenen Emissionen auch weitere Reiseleistungen wie Übernachtung oder Bodentransport abdecken, müssen die Flugemissionen nicht separat ausgewiesen werden, sondern können in einer Gesamtemissionszahl für die Pauschalreise enthalten sein.[11] Ist die durchführende Fluggesellschaft oder der genaue Flug noch nicht bekannt, muss ein Richtwert für die Emissionen angegeben werden.

Die Emissionsangaben sind in allen visuellen Kommunikationsmitteln auszuweisen, einschliesslich der Webseiten der Fluggesellschaften, Online-Buchungsplattformen, mobilen Apps, Werbeanzeigen, Broschüren und Kataloge. Individuell erstellte Kundenangebote fallen ebenfalls darunter, während Radiowerbung und Bordkarten davon ausgenommen sind.[12]

Die Emissionsangaben müssen gut sicht- und lesbar sein. Gemäss den Leitlinien des BAFU sollten sie in einer Schriftgrösse dargestellt werden, die mindestens so gross ist wie diejenige, die für die sonstigen relevanten Flugdetails wie die Flugdauer oder die durchführende Fluggesellschaft verwendet wird. Die Emissionsangaben müssen beim Betrachten eines Angebots auf den ersten Blick erkennbar sein. Es genügt daher nicht, sie lediglich über Links, Fussnoten oder Dropdown-Menüs zugänglich zu machen.[13]

5. Wer ist für die Berechnung und Bereitstellung der Emissionsdaten verantwortlich?

Die Betreiber von Luftfahrzeugen sind verpflichtet, die relevanten Emissionsdaten anderen Anbietern von Flugangeboten zur Verfügung zu stellen.[14] Diese Anbieter müssen ihrerseits sicherstellen, dass die Emissionsdaten in ihren eigenen Angeboten enthalten sind, und diese allenfalls ergänzen.[15]

Besonders wichtig ist die Koordination bei Codeshare- und Interline-Vereinbarungen. Anbieter, die verpflichtet sind, Emissionen anzugeben, bleiben für ihre eigenen Angebote, einschliesslich Umsteigeverbindungen, verantwortlich. Weder die CO_2-Verordnung noch die Vollzugshilfe schreiben einen bestimmten Mechanismus für den Austausch von Emissionsdaten vor, sodass es den Parteien freisteht, geeignete Regelungen zu vereinbaren.

6. Wechselwirkung mit dem EU Flight Emissions Label

In der aktualisierten Vollzugshilfe des BAFU wird die Verwendung des EU Flight Emissions Labels (FEL) ausdrücklich als Mittel zur Erfüllung der Anforderungen an die Angabe von Emissionen anerkannt, sofern die geltenden EU-Vorschriften eingehalten werden. Das Schweizer Recht verpflichtet die Betreiber von Luftfahrzeugen jedoch nicht zur Teilnahme am FEL, sodass sie alternative Berechnungsmethoden und Darstellungsformate verwenden können, die den schweizerischen Anforderungen entsprechen.

7. Durchsetzung und Folgen bei Nichteinhaltung

Das BAFU ist für die Durchsetzung der neuen Anforderungen an die Angabe von Emissionen zuständig und hat angekündigt, ab dem 1. Januar 2027 Stichprobenkontrollen bei Flugangeboten durchzuführen. Zwar sehen weder das CO_2-Gesetz noch die CO_2-Verordnung unmittelbare Sanktionen bei Verstössen gegen die Emissionsangabepflicht vor. Das BAFU kann jedoch Anbieter, die ihren Pflichten nicht nachkommen, zur Ergreifung entsprechender Abhilfemassnahmen verpflichten. Die Nichtbefolgung einer solchen Anordnung kann zu einer Busse führen.[16] Es sollte nicht von einer formellen Übergangsfrist ausgegangen werden. Irreführende Emissionsangaben können zudem gegen das Bundesgesetz gegen den unlauteren Wettbewerb verstossen. Die Nichteinhaltung kann ausserdem Reputationsrisiken nach sich ziehen.

8. Praktische Umsetzung

Die neuen Anforderungen an die Angabe von Emissionen verpflichten die Betreiber von Luftfahrzeugen und andere Anbieter von Flugangeboten dazu, zu überprüfen, wie Emissionsdaten berechnet, ausgetauscht und den Kunden präsentiert werden. Angesichts des internationalen Charakters des Flugvertriebs kann die Einhaltung dieser Vorschriften auch eine Koordination zwischen Parteien erfordern, die in verschiedenen Rechtsordnungen tätig sind, insbesondere wenn die Betreiber von

8 Artikel 14a Absatz 3 CO_2-Verordnung; BAFU-Vollzugshilfe, S. 7.

9 BAFU-Vollzugshilfe, S. 6–8 und 10.

10 BAFU-Vollzugshilfe, S. 9–10 und 13.

11 BAFU-Vollzugshilfe, S. 9–13.

12 BAFU-Vollzugshilfe, S. 9 und 13.

13 BAFU-Vollzugshilfe, S. 6.

14 Artikel 14a Absatz 1 CO_2-Verordnung.

15 BAFU-Vollzugshilfe, S. 6 und 16.

16 Artikel 292 in Verbindung mit Artikel 106 des Schweizerischen Strafgesetzbuches.

Luftfahrzeugen ihren Sitz ausserhalb der Schweiz haben und Flüge mit Abflugort in der Schweiz anbieten.

Bis zum 1. Januar 2027 sollten die betroffenen Anbieter die von der Angabepflicht erfassten Flugangebote identifizieren, ihre Berechnungsmethoden und Erläuterungen überprüfen, den Datenaustausch mit Vertriebspartnern organisieren und die Darstellung der Emissionsdaten in ihren Vertriebskanälen testen.

Der Walder Wyss Newsletter kommentiert neue Entwicklungen und wichtige Themen des Schweizer Rechts. Die darin enthaltenen Informationen und Kommentare stellen keine rechtliche Beratung dar, und die erfolgten Ausführungen sollten nicht ohne spezifische rechtliche Beratung zum Anlass für Handlungen genommen werden.

© Walder Wyss AG, Zürich, 2026