Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Umwelt BAFU

Vollzugshilfe UV-2560

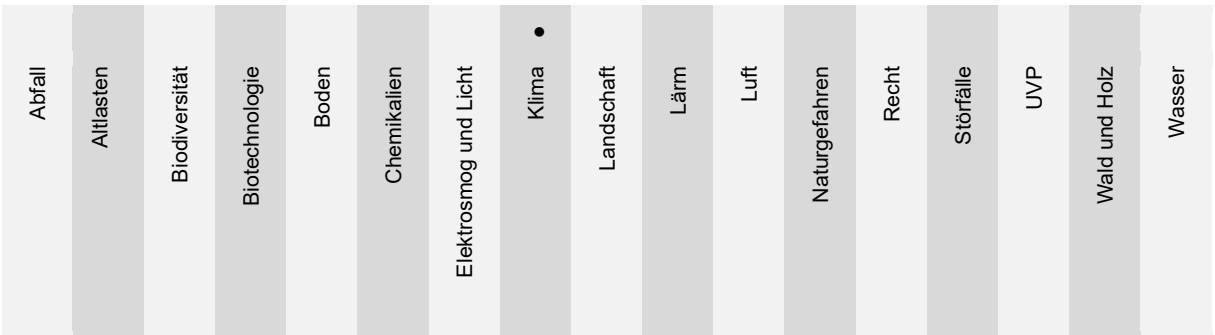
Angabe der Emissionen in den Flugangeboten

Vollzugshilfe des BAFU

Stand: 01/2026, gültig ab 15.1.2026
Vorversionen: keine

Rechtliche Grundlagen: CO_2-Gesetz Art. 7*a*
CO_2-Verordnung Art. 14*a*

Betroffene Fachgebiete



Impressum

Rechtliche Bedeutung
Diese Publikation ist eine Vollzugshilfe des BAFU und richtet sich primär an die Anbieter von Flugreisen im Linienverkehr und im planmässigen Gelegenheitsverkehr. Sie konkretisiert die bundesrechtlichen Vorgaben und soll eine einheitliche Vollzugspraxis fördern. Berücksichtigen die Anbieter von Flugreisen diese Vollzugshilfe, so können sie davon ausgehen, dass sie das Bundesrecht rechtskonform vollziehen; andere Lösungen sind aber auch zulässig, sofern sie rechtskonform sind.

Herausgeber
Bundesamt für Umwelt (BAFU)
Das BAFU ist ein Amt des Eidg. Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK).

PDF-Download
https://www.bafu.admin.ch/vollzugshilfen-klima
Eine gedruckte Fassung kann nicht bestellt werden.

Diese Publikation ist auch in französischer und italienischer Sprache verfügbar.
Die Originalsprache ist Deutsch.

© BAFU 2025

Inhaltsverzeichnis

Abstracts **4**
1 Einleitung **5**
2 Grundzüge **6**
2.1 Geltungsbereich 6
2.1.1 Verpflichtungsbeginn 6
2.1.2 Verpflichtungsbetroffene 6
2.1.3 Verpflichtungsgegenstand 6
2.2 Angabe der Emissionen 6
2.3 Bestandteile der Berechnung 6
Treibstoffe 6
Weitere klimawirksame Effekte 6
Beförderungsklassen und Flugzeugtypen 7
2.4 Emissionsrechner und Umweltkennzeichnungssysteme 7
2.5 Anzuwendende Berechnungsmethode 7
3 Anwendungsbeispiele **8**
3.1 Angabe, wenn nur die direkten CO_2-Emissionen berechnet wurden 8
3.2 Betroffene Kommunikationsmittel 9
3.3 Angabe bei mehreren Reisenden 9
3.4 «Ort/Ebene» auf welcher die Angaben der Emissionen erscheinen müssen 9
3.4 Angabe, wenn der genaue Flug nicht bekannt ist 13
3.5 Berücksichtigung der Flugklassen 13
3.6 Betroffene Flüge 14
3.7 Weitere Beispiele 15
Reisebüro 15
Betreiber von Luftfahrzeugen 15
Magazine / Zeitungen 15
Abbildungsverzeichnis **16**

Abstracts

Under the CO_2 Act of 23 December 2011 (SR 641.71), aircraft operators are required to state the estimated emissions in CO_2 equivalents (CO_2eq) caused by each flight they offer. This is intended to provide passengers with information about the estimated climate impact of a flight. The Ordinance on the Reduction of CO2 Emissions (SR 641.711) specifies the implementing provisions of the Act, including the scope of application and the basic principles for calculating emissions.

Keywords:
Emissions, aircraft, flight offers, climate impact

Gemäss CO_2-Gesetz vom 23. Dezember 2011 (SR 641.71) müssen Betreiber von Luftfahrzeugen in den Flugangeboten die durch einen jeweiligen Flug voraussichtlich verursachten Emissionen in CO_2-Äquivalenten (CO_2eq) angeben. Dadurch soll den Fluggästen die voraussichtliche Klimawirkung eines Fluges aufgezeigt werden. Die Verordnung vom 30. November 2012 über die Reduktion der CO_2-Emissionen (SR 641.711) präzisiert die Ausführungsbestimmungen des Gesetzes, u.a. den Geltungsbereich und die Grundzüge der Berechnung der Emissionen.

Stichwörter:
Emissionen, Luftfahrzeuge, Flugangebote, klimawirksame Effekte

Conformément à la loi du 23 décembre 2011 sur le CO_2 (RS 641.71), les exploitants d'aéronefs doivent indiquer, dans les offres de vol, les émissions en équivalents CO_2 (éq-CO_2) probables générées par les vols concernés. Le but est d'informer les passagers de l'incidence climatique prévisible de leur vol. L'ordonnance du 30 novembre 2012 sur le CO_2 (RS 641.711) précise les dispositions d'exécution de la loi, notamment en ce qui concerne le champ d'application et les principes régissant le calcul des émissions.

Mots-clés :
émissions, aéronefs, offres de vol, incidence climatique

Conformemente alla legge federale del 23 dicembre 2011 sulla riduzione delle emissioni di CO_2 (legge sul CO_2; RS *641.71*), gli operatori di aeromobili devono riportare nelle offerte di volo le emissioni probabili dei voli indicandole in CO_2 equivalenti (CO_2eq). Ciò consente ai passeggeri di conoscere l'impatto climatico atteso di un volo. L'ordinanza del 30 novembre 2012 sulla riduzione delle emissioni di CO_2 (ordinanza sul CO_2; RS *641.711*) precisa le disposizioni di esecuzione della legge, in particolare il campo d'applicazione e i principi di base del calcolo delle emissioni

Parole chiave:
emissioni, aeromobili, offerte di volo, impatto sul clima

1 Einleitung

Gemäss Artikel 7*a* des CO_2-Gesetzes[1] müssen Betreiber von Luftfahrzeugen in den Flugangeboten, die durch den jeweiligen Flug voraussichtlich verursachten Emissionen angeben. Diese Bestimmung wurde in Artikel 14*a* CO_2-Verordnung[2] konkretisiert.

Mit der Angabe der voraussichtlich durch den jeweiligen Flug verursachten Emissionen sollen Fluggäste über die Klimawirkung ihres Fluges informiert werden. Fluggäste erhalten somit Informationen über die Auswirkungen ihrer Flugreise auf das Klima.

In dieser Vollzugshilfe ist beschrieben, wie die klimawirksamen Emissionen und deren Effekte (im Folgenden abgekürzt mit Emissionen) auf den Flugangeboten unter Berücksichtigung der Ausführungsbestimmungen anzugeben sind.

Sollte trotz der Anwendungsbeispiele in komplexen Fällen die Umsetzung unklar sein, kann das Bundesamt für Umwelt (BAFU) kontaktiert werden unter folgender Adresse: ets-aviation@bafu.admin.ch

Weitere Informationen finden Sie hier: Angabe der Emissionen bei Flugangeboten

[1] www.fedlex.admin.ch; SR 641.71

[2] www.fedlex.admin.ch; SR 641.711

2 Grundzüge

2.1 Geltungsbereich

2.1.1 Verpflichtungsbeginn

Ab dem 1. Januar 2027 müssen die voraussichtlich verursachten Flugemissionen pro Flugpassagier auf allen Flugangeboten angegeben werden.

2.1.2 Verpflichtungsbetroffene

Verpflichtet zur Angabe der flugbedingten Emissionen sind neben den Betreibern von Luftfahrzeugen, welche ab einem Flugplatz in der Schweiz oder nach schweizerischen Verkehrsrechten[3] fliegen, auch andere Anbieter von Flugreisen. Dazu zählen beispielsweise Reisebüros und (Online-) Reiseveranstalter. Die Betreiber von Luftfahrzeugen mit Flügen ab der Schweiz müssen den Anbietern solcher Flugreisen die entsprechenden Angaben zur Verfügung stellen.

2.1.3 Verpflichtungsgegenstand

Die Pflicht gilt für Flugangebote von Flügen ab einem Flugplatz in der Schweiz, sowie deren Umsteigeverbindungen bis zum Zielflughafen. Wird ein Hin- und Rückflug angeboten, müssen die Gesamtemissionen aus dem Hin- und Rückflug angegeben werden.

Als Angebot gelten alle Kommunikationsmittel wie Inserate, visuell-elektronische Medien und Angebote, die Flugreisen im Linienverkehr und im planmässigen Gelegenheitsverkehr (Charterflüge) abbilden. Die flugbedingten Emissionen müssen auch auf Angeboten von Pauschalreisen angegeben werden, sofern diese eine Flugreise ab einem Flugplatz in der Schweiz beinhalten.

2.2 Angabe der Emissionen

Die durch eine Flugreise pro Flugpassagier verursachten Emissionen sind im Angebot gut sicht- und lesbar, in Zahlen und in CO_2-Äquivalenten (CO_2eq) anzugeben.

Als gut sicht- und lesbar gelten Angaben in mindestens derselben Schriftgrösse wie die sonstigen relevanten Angebotsinformationen, beispielsweise die Flugdauer oder der Fluganbieter.

Die Angabe muss auf den ersten Blick eines Angebots erkennbar sein. Nicht zugelassen sind Angaben, die über ein Drop-down-Menü aufzuklappen sind, sowie Verweise, Links, Fussnoten o.ä., über die Emissionsangaben erst ersichtlich werden.

2.3 Bestandteile der Berechnung

Treibstoffe

Die Emissionen der Flugreise basieren mindestens auf den direkten Emissionen[4] aus dem Treibstoffverbrauch in Tonnen oder Kilogramm CO_2. Diese sind in jedem Fall anzugeben. Es können auch weitere Emissionen, beispielsweise aus der Produktion und dem Transport des Treibstoffs, einbezogen werden. Der Einsatz von erneuerbaren und emissionsarmen Flugtreibstoffen (Sustainable Aviation Fuel; SAF) kann bei der Berechnung berücksichtigt werden. In jedem Fall ist transparent anzugeben, welche Emissionen berücksichtigt werden.

Weitere klimawirksame Effekte

Es sind auch weitere klimawirksame Emissionen (z. B. Stickoxide (NO_x), Russpartikel und oxidierte Schwefelverbindungen) und deren klimawirksamen Effekte zu berücksichtigen. Werden Stickoxide und

[3] Im Folgenden abgekürzt mit «Flugplatz in der Schweiz». Die Verkehrsrechte aus der Schweiz sind in diversen bilateralen Luftverkehrsabkommen der Schweiz geregelt (siehe systematische Rechtssammlung SR 0.748 für diverse Abkommen). Insbesondere das bilaterale Luftverkehrsabkommen Schweiz-EU spielt für die Flüge zwischen Basel und den EU-Mitgliedstaaten eine zentrale Rolle (SR 0.748.127.192.68).

[4] Als direkte Emissionen gelten die Emissionen aus der Verbrennung der fossilen Flugtreibstoffe (Scope 1).

Feinstaub in grosser Flughöhe (typischerweise >8000m ü. Meer) ausgestossen, haben diese einen Einfluss auf das Klima. Die Klimawirkung dieser weiteren Emissionen hängt von der Menge der Emissionen (und somit auch von den Flugbewegungen) sowie von zahlreichen weiteren Faktoren ab, wie der Flugzeugflotte (Technologie), der Flugoperation (z. B. Tageszeit, Flughöhe und Geschwindigkeit), den Umgebungsbedingungen (Temperatur, relative Feuchtigkeit, Hintergrundkonzentration der Schadstoffe) und dem Betrachtungszeitraum (Stunden, Tage, Jahre). Die Berechnung der Klimawirkung von diesen Emissionen» des Flugverkehrs ist somit äusserst komplex und mit grossen Unsicherheiten behaftet. Nach heutigem Wissen beträgt die gesamte Klimawirkung der Flugemissionen im globalen Mittel das Ein- bis Dreifache der CO_2-Emissionen, die durch die Verbrennung von fossilen Flugtreibstoffen entstehen[5]. Wissenschaftlich besteht derzeit kein Konsens zur quantitativen Angabe der gesamten Klimawirkung von Einzelflügen. Die Berücksichtigung der weiteren klimawirksamen Effekte auf den einzelnen Flugangeboten kann deshalb auch mit einer qualitativen Angabe erfolgen (siehe Ziff. 2.4).

Beförderungsklassen und Flugzeugtypen

Unterschiedliche Beförderungsklassen und Flugzeugtypen können berücksichtigt werden.

2.4 Emissionsrechner und Umweltkennzeichnungssysteme

Für die Berechnung der voraussichtlich verursachten Emissionen sind Emissionsrechner und Umweltkennzeichnungssysteme einsetzbar. Wird ein Emissionsrechner oder ein Umweltkennzeichnungssystem für die Berechnung verwendet, bei welchem die weiteren klimawirksamen Emissionen und deren Effekte nicht quantitativ berücksichtigt werden, muss auf dem Flugangebot ausgewiesen werden, dass nur die CO_2-Emissionen aus dem Treibstoffverbrauch angegeben sind und deshalb die gesamte Klimawirkung höher ausfallen kann.

Formulierungsbeispiel: *Die berechneten Emissionen enthalten nur die CO_2-Emissionen des Treibstoffverbrauchs. Durch weitere klimawirksame Effekte kann die gesamte Klimawirkung höher ausfallen.*

2.5 Anzuwendende Berechnungsmethode

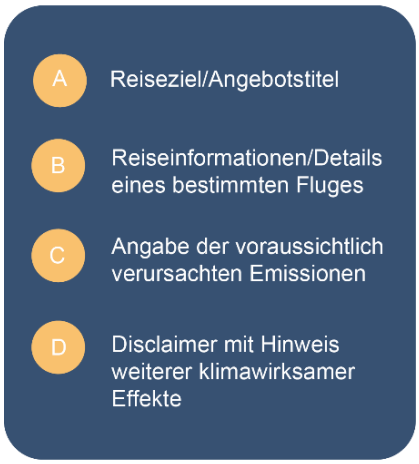
Die Berechnung muss nach aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen erfolgen. Es wird keine konkrete Berechnungsmethode vorgegeben. Wenn das *Flight Emissions Label* beantragt wurde, sind die entsprechenden EU-Regelungen ebenfalls einzuhalten[6]. Auf Verlangen des BAFU ist die angewendete Berechnungsmethode vorzulegen.

[5] Sechster Sachstandsbericht des IPCC (IPCC AR6 WGI, 2021, Kapitel 6).

[6] Die Bestimmungen der Durchführungsverordnung (EU) 2024/3170 zum Artikel 14 (Umweltkennzeichnungssystem) der Verordnung (EU) 2023/2405 (Initiative ReFuelEU Aviation) sind falls zutreffend einzuhalten.

3 Anwendungsbeispiele[7]

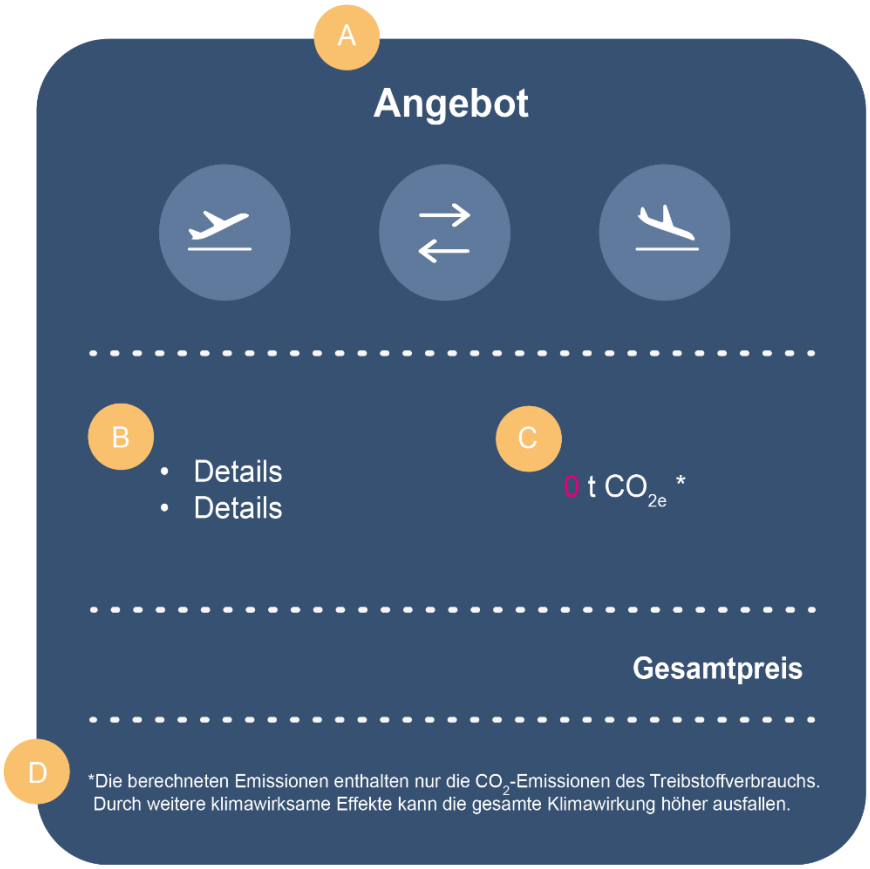
Legende für die Abbildungen:



3.1 Angabe, wenn nur die direkten CO_2-Emissionen berechnet wurden

Wird ein Emissionsrechner oder ein Umweltkennzeichnungssystem für die Berechnung verwendet, bei welchem die weiteren klimawirksamen Emissionen des Flugs und deren Effekte nicht berücksichtigt werden, muss auf dem Flugangebot ausgewiesen werden, dass nur die CO_2-Emissionen angegeben sind und deshalb die gesamte Klimawirkung deutlich höher ausfallen kann.

Abb. 1: Beispiel für Disclaimer zur Berechnungsmethode



[7] In den Beispielen sind die Emissionen in Tonnen CO_{2eq} angegeben, möglich sind auch Kilogramm $CO_{2eq.}$

3.2 Betroffene Kommunikationsmittel

In allen Kommunikationsmitteln, die Angebote von Flugreisen visuell darstellen, sind die Emissionsangaben gemäss dieser Vollzugshilfe auszuweisen. Betroffen sind sowohl Printmedien wie Flyer und Kataloge sowie elektronische Medien wie Reiseplattformen, Flugsuchmaschinen und mobile Apps. Auch Plakate und Anzeigetafeln als auch allgemeine und individuelle Angebote sind betroffen. Die Aufzählung ist nicht abschliessend. Die Angabe der Emissionen ist bei allen Anzeigen aufzuführen, die sich auf eine konkrete Flugstrecke beziehen und eine Preisangabe enthalten. Nicht betroffen von der Vorgabe sind Radiowerbung und Bordkarten.

3.3 Angabe bei mehreren Reisenden

Bei einem Angebot, das mehrere Personen umfasst, können die pro Person verursachten Emissionen als Summe angegeben werden.

3.4 «Ort/Ebene» auf welcher die Angaben der Emissionen erscheinen müssen

Eine Übersichtsseite mit mehreren Reisezielen muss die Angabe der Emissionen nicht enthalten. Die Emissionen müssen bei konkreten Angeboten mit Abflugs- und Ankunftsort ausgewiesen werden.

Abb. 2: Übersichtsseite mit Beispielen benötigt keine Emissionsangaben

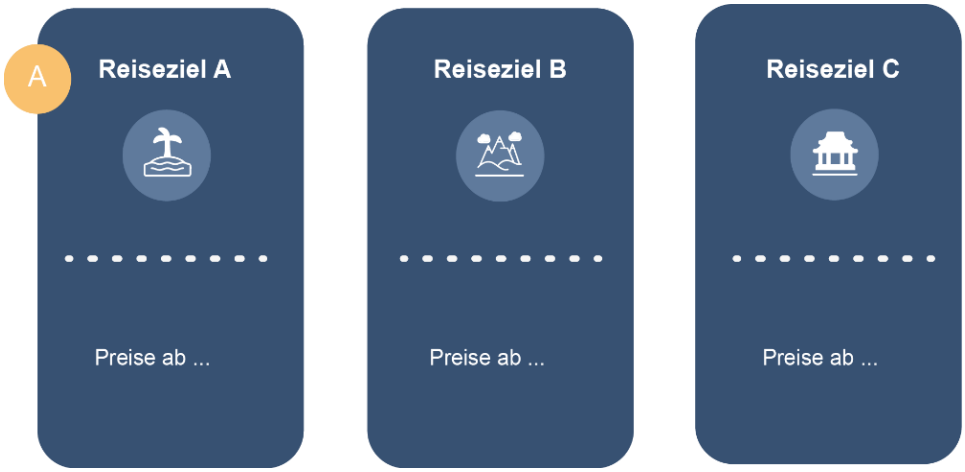
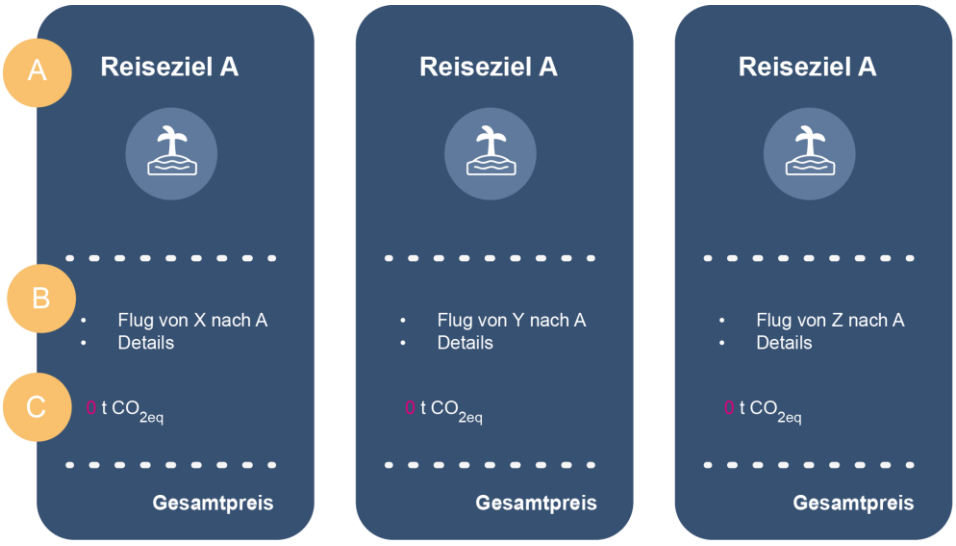
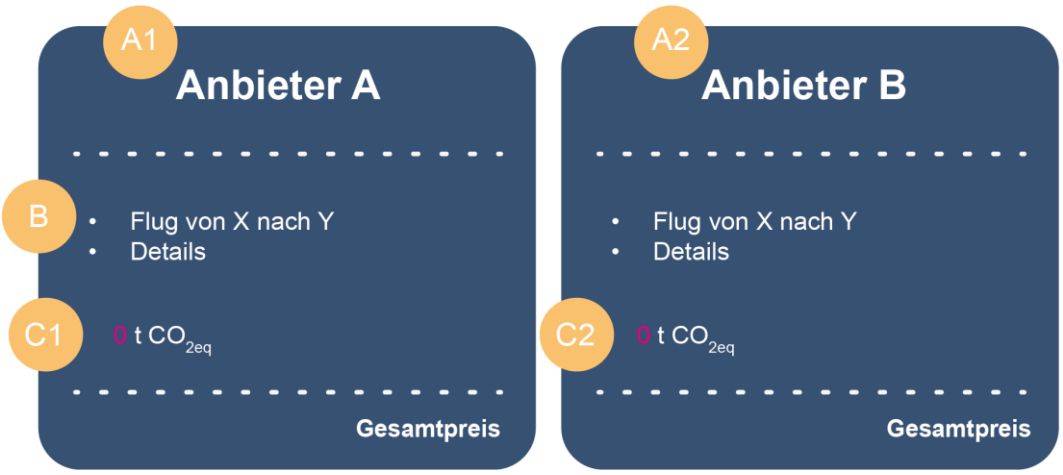


Abb. 3: konkrete Angebote erfordern jeweils die Angabe der Emissionen



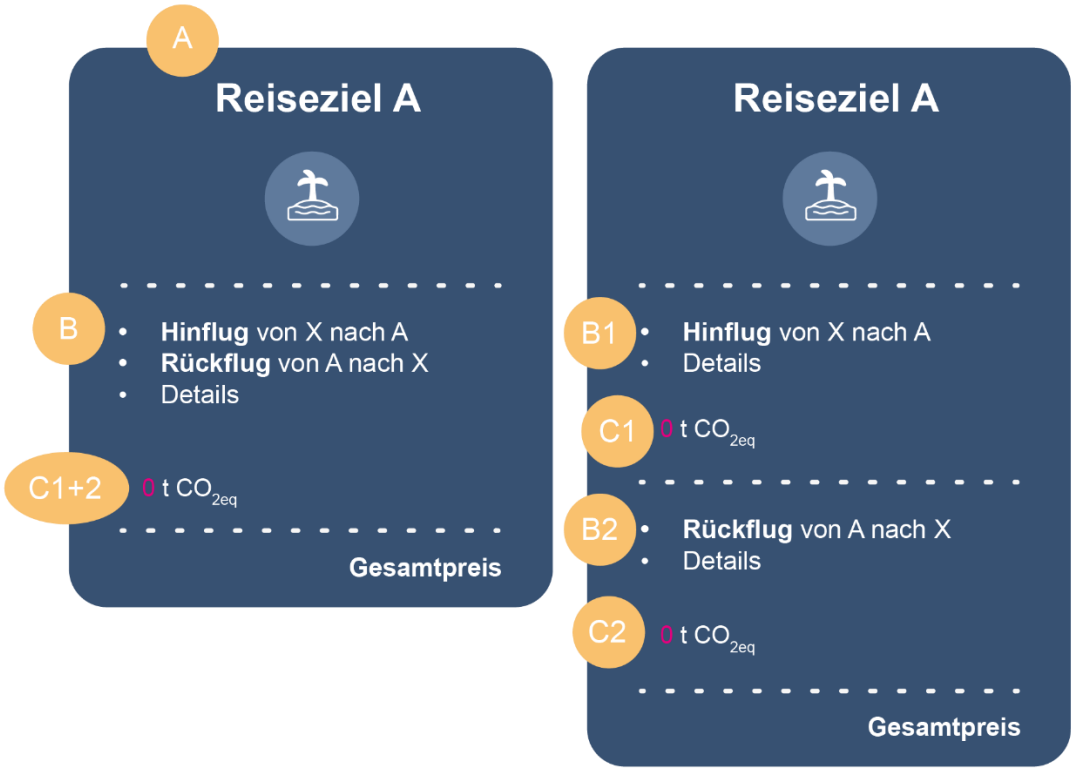
Auf einer Übersichtsseite mit verschiedenen Flugverbindungen diverser Anbieter für die gleiche Reisestrecke können, je nach Berechnungsgrundlage oder unterschiedlichen Parametern wie Flugzeugtypen u. Ä., für dasselbe Angebot unterschiedliche Emissions-Angaben für die Flüge verschiedener Anbieter erscheinen.

Abb. 4: Die gleiche Reiseroute kann bei unterschiedlichen Anbietern unterschiedliche Emissionsangaben erfordern



Werden ein Hin- und ein Rückflug (und ggf. weitere Stationen) angeboten, dann können die Emissionen als Summe des Hin- und Rückflugs, oder separat je nach Flug angegeben werden.

Abb. 5: Varianten der Emissionsangabe je Flug des Angebots oder die Summe der Flüge des Angebots



Werden auf einer Seite (z. B. Katalog) mehrere Angebote mit demselben Flug dargestellt, genügt die einmalige Angabe der Emissionen des Fluges. Werden Angebote mit verschiedenen Flügen dargestellt, sind die flugbedingten Emissionen pro individuellem Reiseangebot auszuweisen.

Abb. 6.1: Beispiel einmalige Angabe der Emissionen bei Angeboten mit gleichen Flugreisen

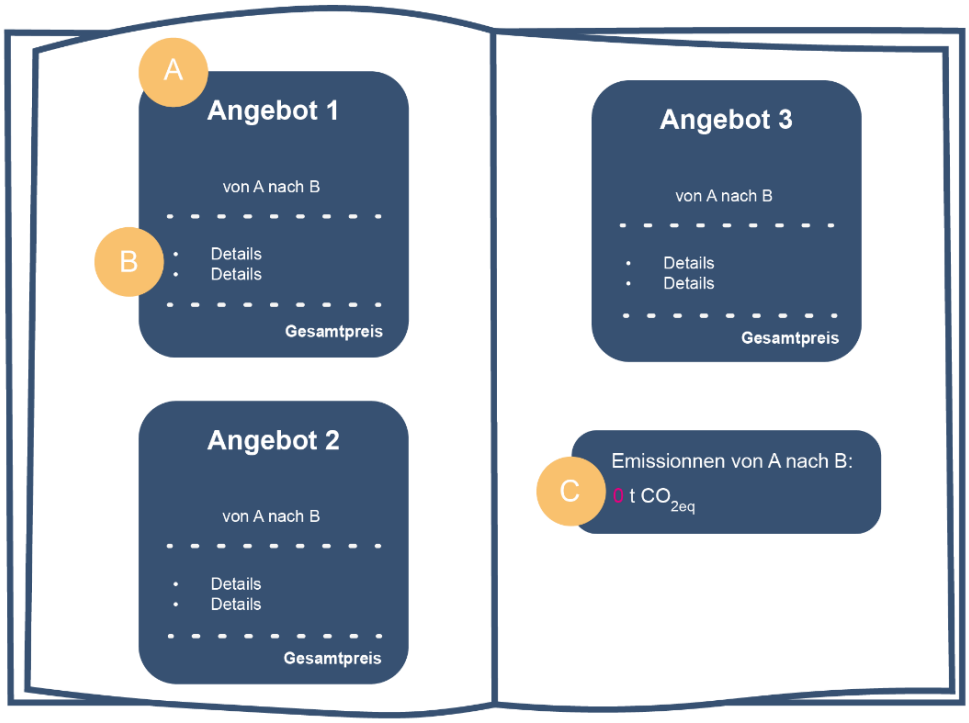
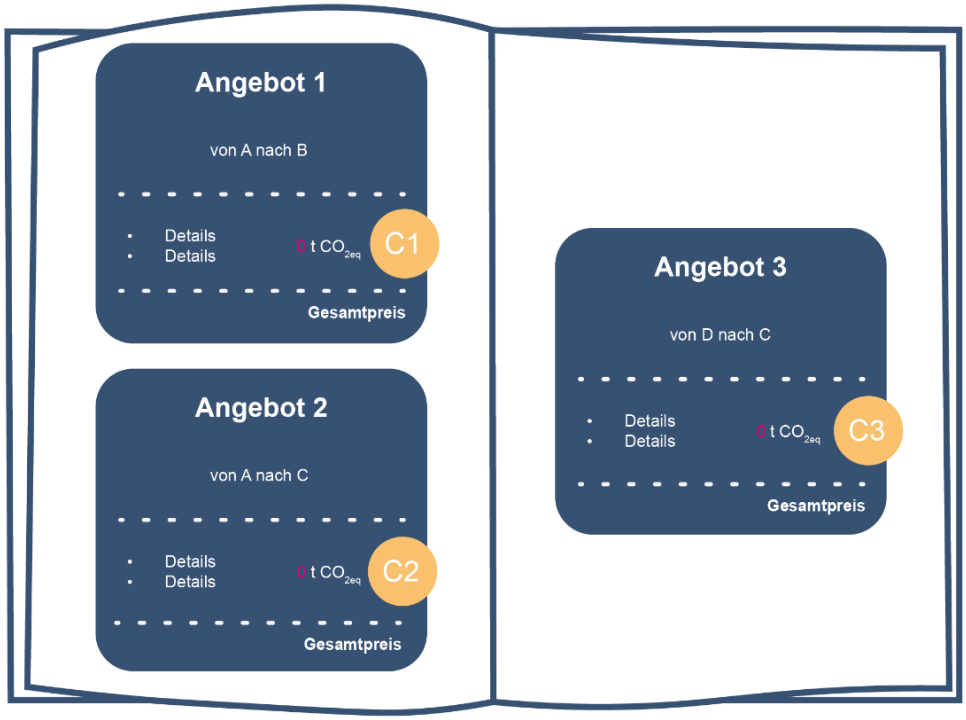
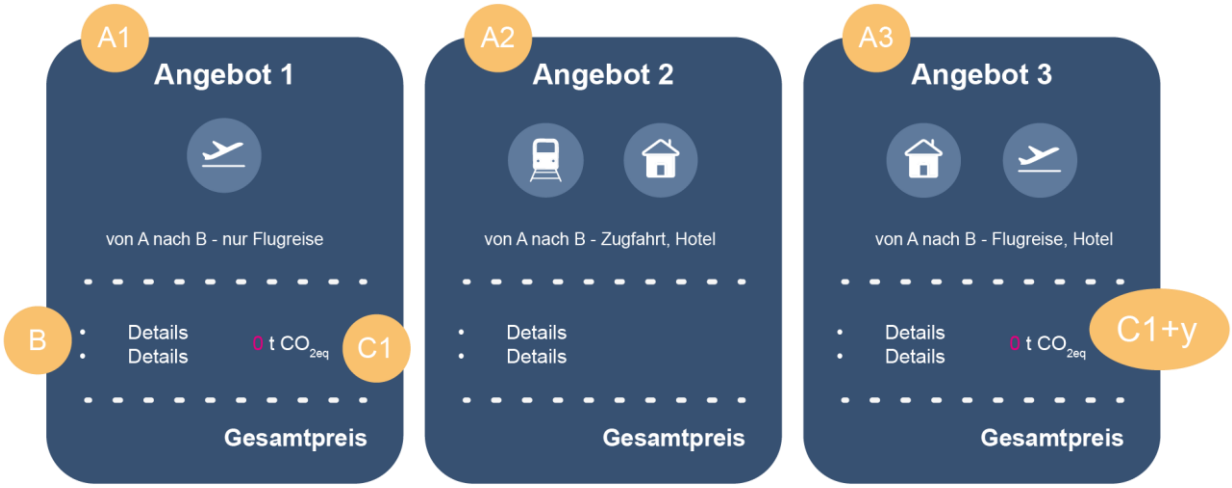


Abb. 6.2: Beispiel Emissionsangabe pro unterschiedliches Angebot



Die Emissionen einer Flugreise müssen auch auf Angeboten von Pauschalreisen angegeben werden, also bei Reisen, die neben dem Flug noch weitere Leistungen enthalten. Werden weitere Emissionen der Reise angegeben (beispielsweise bezogen auf die Übernachtung oder weitere Verkehrsmittel), müssen die Emissionen der Flugreise nicht separat ausgewiesen werden.

Abb. 7: Beispiel Angabe der Emissionen bei Pauschalreisen in denen Flüge inbegriffen sind. Weitere Emissionen dürfen angegeben werden, müssen aber nicht.



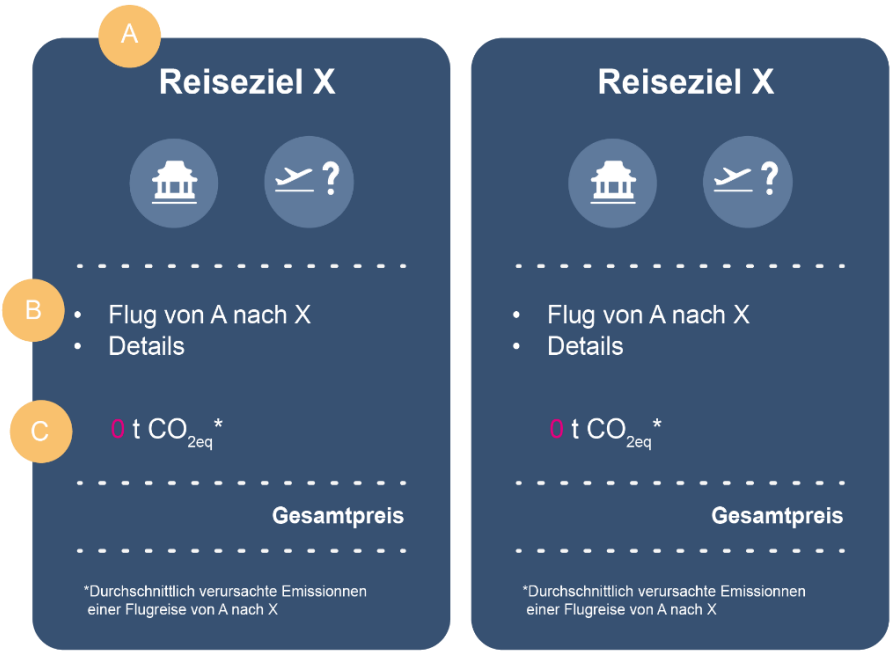
Die Emissionen sind auch auszuweisen, wenn ein Angebot individuell erstellt und persönlich zugestellt wird.

Abb. 8: Beispiel individuelles Angebot mit Emissionsangabe

3.5 Angabe, wenn der genaue Flug nicht bekannt ist

Auch bei einer Reise mit Richtpreis, aber ohne Angabe der Fluggesellschaft (da der Abflug mit unterschiedlichen Fluggesellschaften erfolgen kann), wie beispielsweise bei Pauschalreiseangeboten, müssen die voraussichtlich verursachten klimawirksamen Emissionen als Richtwert angegeben werden.

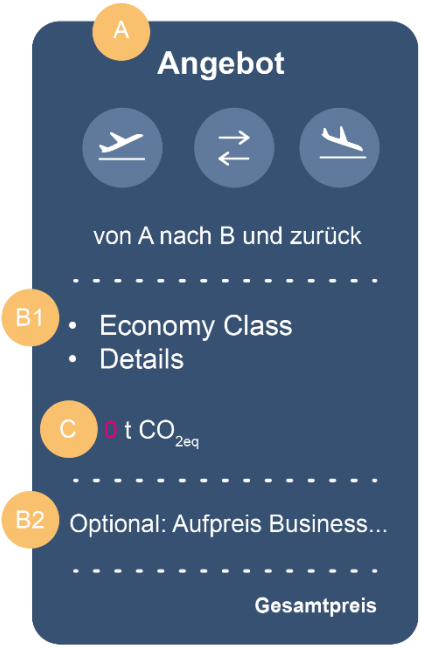
Abb. 9: Beispiel Emissionsangabe ohne konkrete Airline



3.6 Berücksichtigung der Flugklassen

Ist in einem Inserat ein Flug in der Economy Class als Basispreis angegeben und wird der Aufpreis in die Business-Class separat ausgewiesen, kann die Angabe der Klimawirkung auf Basis der Economy Class erfolgen.

Abb. 10: Beispiel Emissionsangabe ohne Berücksichtigung der Kategorie



3.7 Betroffene Flüge

Die Pflicht gilt für Linien- und planmässige Charterflüge ab einem Flugplatz in der Schweiz sowie für deren Umsteigeverbindung bis zum Zielflughafen. Bei one-way-Angeboten müssen nur die Emissionen einer Strecke angegeben werden. Wird ein Hin- und Rückflug angeboten, müssen die Gesamtemissionen aus dem Hin- und Rückflug angegeben werden. Bei Gabelflügen müssen alle Emissionen der gesamten Reisestrecke einschliesslich aller Umsteigeverbindungen angegeben werden. Die Emissionen von Flügen innerhalb des Reiseziels (wie z.B. bei einer Flug-Safari, Rundflügen, Helikopter-Rundflügen oder Heli-Skiing, etc.) müssen nicht angegeben werden.

Abb. 11: Varianten Emissionsangabe bei Gabelflügen

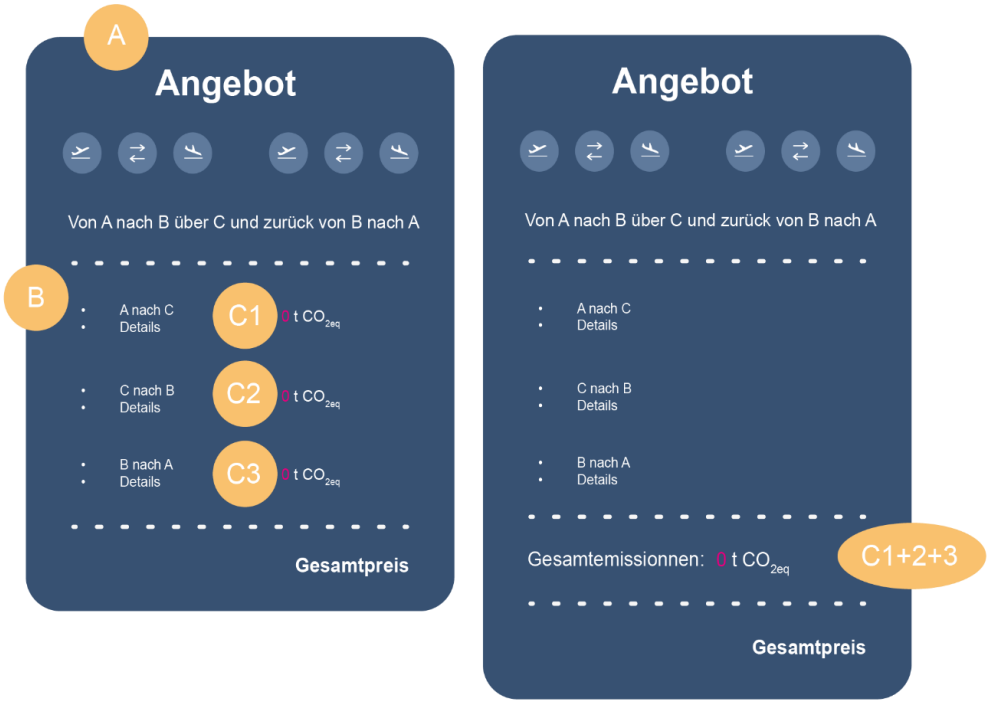
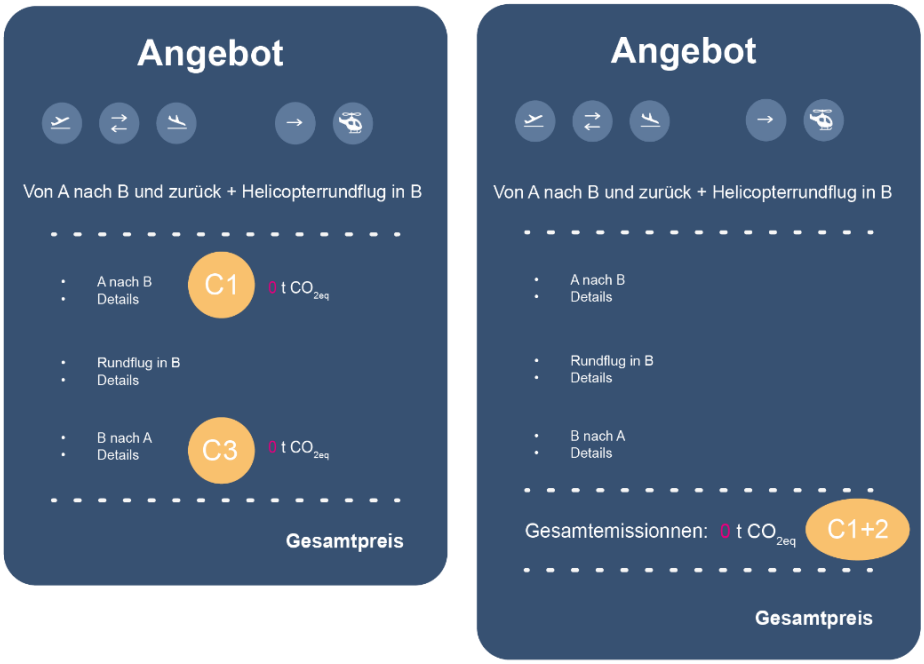
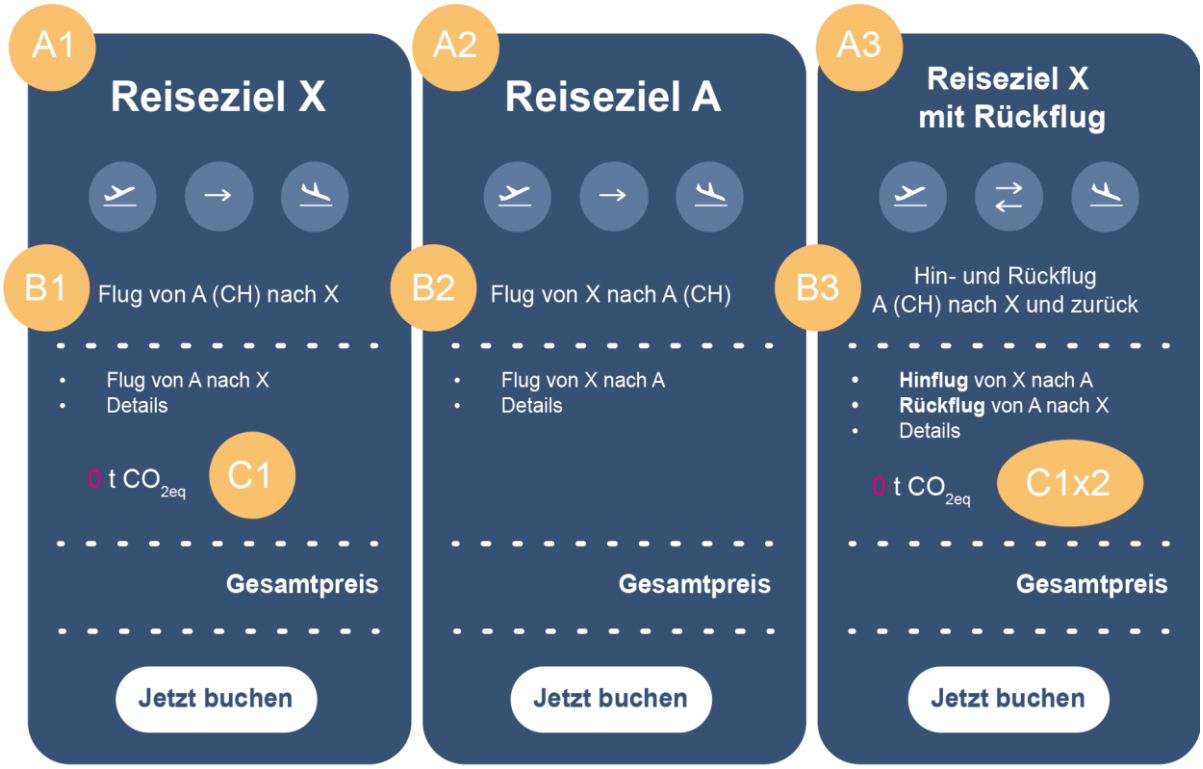


Abb. 12: Varianten Emissionsangabe bei Flügen innerhalb des Reiseziels. Die Inlandsemissionen (in diesem Beispiel Helikopterflug) dürfen aufgeführt werden, müssen aber nicht.



Ist im Angebot ein Rückflug enthalten, müssen auch diese Emissionen ausgewiesen werden. Reiseziele, die nachträglich hinzugebucht werden, bilden ein eigenständiges Angebot, für das die Regelungen dieser Vollzugshilfe ebenfalls gelten. Werden Hin- und Rückflug einer Reise innerhalb eines Angebotes angegeben, dann sind die Emissionen des Hin- und Rückfluges auszuweisen. Werden Hin- und Rückflug einer Reise in zwei eigenständigen Buchungsprozessen angegeben und somit in separaten Rechnungen verrechnet werden (z. B. Flug von Genf nach London und zurück), dann ist auf dem Angebot mit dem Flug ab dem Schweizer Flugplatz (im Beispielfall der Flug ab Genf) die Emissionsangabe dieses Fluges auszuweisen.

Abb. 13: Handelt es sich bei Hin- und Rückflug um eigenständige Angebote, so ist nur bei den Flügen ab einem Flugplatz in der Schweiz die Emissionsangabe verpflichtend.



3.8 Weitere Beispiele

Reisebüro

Bei allen Angeboten, die ein Reisebüro mit Flügen ab einem Flugplatz in der Schweiz selbst zusammenstellt (Direktflüge, Gabelflüge, Pauschalreisen, usw.) ist das Reisebüro für die Angabe der Emissionen der Flugreisen verantwortlich. Bietet das Reisebüro Reisen von Dritten an, so muss es prüfen, ob die Emissionsangaben enthalten sind, und diese allenfalls ergänzen. Die Betreiber von Luftfahrzeugen müssen den Anbietern solcher Flugreisen die entsprechenden Angaben zur Verfügung stellen.

Betreiber von Luftfahrzeugen

Betreiber von Luftfahrzeugen, die Flüge ab der Schweiz anbieten, sind verpflichtet die Emissionen in den Flugangeboten anzugeben, unabhängig vom Sitz des Betreibers.

Magazine / Zeitungen

Werden Reiseangebote von Dritten beispielweise in einem Magazin inseriert, so ist der Anbieter der Reise für die Angabe der Emissionen verantwortlich, nicht der Herausgeber des Magazins.

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Beispiel für Disclaimer zur Berechnungsmethode 8
Abb. 2: Übersichtsseite mit Beispielen benötigt keine Emissionsangaben 9
Abb. 3: konkrete Angebote erfordern jeweils die Angabe der Emissionen 9
Abb. 4: Die gleiche Reiseroute kann bei unterschiedlichen Anbietern unterschiedliche Emissionsangaben erfordern 10
Abb. 5: Varianten der Emissionsangabe je Flug des Angebots oder die Summe der Flüge des Angebots 10
Abb. 6.1: Beispiel einmalige Angabe der Emissionen bei Angeboten mit gleichen Flugreisen 11
Abb. 6.2: Beispiel Emissionsangabe pro unterschiedliches Angebot 11
Abb. 7: Beispiel Angabe der Emissionen bei Pauschalreisen in denen Flüge inbegriffen sind. Weitere Emissionen dürfen angegeben werden, müssen aber nicht. 12
Abb. 8: Beispiel individuelles Angebot mit Emissionsangabe 12
Abb. 9: Beispiel Emissionsangabe ohne konkrete Airline 13
Abb. 10: Beispiel Emissionsangabe ohne Berücksichtigung der Kategorie 13
Abb. 11: Varianten Emissionsangabe bei Gabelflügen 14
Abb. 12: Varianten Emissionsangabe bei Flügen innerhalb des Reiseziels. Die Inlandsemissionen (in diesem Beispiel Helikopterflug) dürfen aufgeführt werden, müssen aber nicht. 14
Abb. 13: Handelt es sich bei Hin- und Rückflug um eigenständige Angebote, so ist nur bei den Flügen ab einem Flugplatz in der Schweiz die Emissionsangabe verpflichtend. 15