



Zwischen Anspruch und Wirklichkeit: Nachhaltigkeit und Greenwashing in der Luftfahrt

Kai Müller

6eG, Kantonsschule Rychenberg

Erstbetreuung: Niklaus Vértési

Zweitbetreuung: Francesco Serratore

2. Dezember 2025

Abstract

Die vorliegende Arbeit untersucht das strukturelle Spannungsfeld zwischen ökologischen Erwartungen und den technologischen sowie ökonomischen Restriktionen der Flugbranche. Die Arbeit zeigt, dass Fluggesellschaften aufgrund struktureller Grenzen nur begrenzte Möglichkeiten zu substantziellen Emissionsreduktionen besitzen, während verschiedene Faktoren den Handlungsdruck steigern. Anhand zentraler Strategien zur Dekarbonisierung der Branche sowie typischen Formen potenziellen Greenwashings wird die Reaktion von Fluggesellschaften auf ebenjenen Druck systematisch analysiert. Die abschließende Fallstudie zur SWISS verdeutlicht exemplarisch, wie Anspruch und Realität differieren können.

Inhaltsverzeichnis

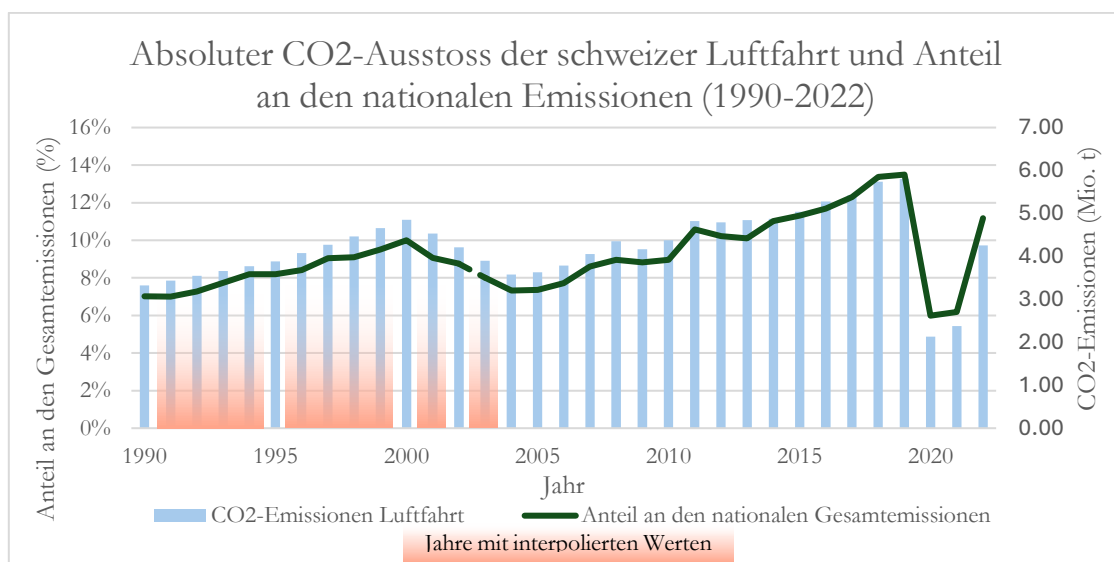
1	Einleitung	4
1.1	Motivation	4
1.2	Fragestellung, Forschungsstand und Methodik	5
2	Grundlegende Begriffe und rechtliche Rahmenbedingungen	6
2.1	Nachhaltigkeit.....	6
2.2	Corporate Social Responsibility	7
2.3	Greenwashing.....	8
2.4	Politische und regulatorische Rahmenbedingungen	9
3	Das Spannungsfeld zwischen Nachhaltigkeit und Greenwashing .	12
3.1	Ursache des Widerspruchs.....	12
3.1.1	Theoretische Erklärungsansätze	12
3.1.2	Technologische und finanzielle Grenzen nachhaltiger Luftfahrt.....	13
3.2	Verstärkende Faktoren.....	13
3.2.1	Externer Druck.....	14
3.2.2	Branchenspezifische Besonderheiten.....	15
3.3	Risiken und Folgen von Greenwashing.....	16
3.3.1	Rechtliche Konsequenzen.....	16
3.3.2	Reputationsverlust und Vertrauensschäden.....	18
3.4	Zwischenfazit	18
4	Strategien im Umgang mit dem Handlungsdruck	19
4.1	Verbreitete Nachhaltigkeitsstrategien.....	19
4.1.1	Effizienzsteigerungen	19
4.1.2	Nachhaltige Treibstoffe (SAF).....	20
4.1.3	Kompensationsprogramme	20
4.2	Verbreitete Greenwashingstrategien.....	21
4.3	Zwischenfazit: Bewertung im Kontext des Spannungsfelds	24
5	Fallbeispiel: SWISS	26

5.1	Analyse der Nachhaltigkeitsstrategien	26
5.2	Mögliche Greenwashingvorwürfe	29
6	Schlusswort.....	33
6.1	Fazit und Ausblick	33
6.2	Einschränkungen	34
6.3	Persönliche Einschätzung	35
6.4	Persönliche Reflexion	35
7	Danksagung	36
8	KI-Deklaration	37
9	Literaturverzeichnis	38
9.1	Fachartikel.....	38
9.2	Studien.....	39
9.3	Offizielle Berichte von staatlichen Ämtern, UN-Behörden etc.....	39
9.4	Berichte von nichtstaatlichen Organisationen (unabhängige Forschungsorganisationen, Kanzleien, Fluggesellschaften, Interessensverbände etc.)	40
9.5	Zeitungsartikel & Zeitschriften	41
9.6	Webseiten	42
9.7	Sonstige (Audiovisuelles Material & Gesetzestexte).....	45
10	Abbildungs- und Grafikverzeichnis	46
11	Anhang	47

1 Einleitung

1.1 Motivation

Die Luftfahrt gehört zu den bedeutendsten, aber auch umstrittensten Wirtschaftsbranchen der Welt. Trotz des zunehmenden Klimabewusstseins in der Bevölkerung hält das Wachstum der Flugbranche weiter an.¹ Gleichzeitig gehört sie zu den klimaschädlichsten Branchen der Welt. So umfasste 2022 der Anteil der Luftfahrt an den weltweiten Gesamtemissionen zwischen 2 und 2.5 %.² In der Schweiz lag der Anteil mit 11 % um ein Vielfaches höher. Dabei stiegen die Emissionen der Luftfahrt und parallel auch ihr Anteil an den gesamtschweizerischen Emissionen über die vergangenen Dekaden kontinuierlich an. (vgl. Grafik 1) Im Kampf gegen den Klimawandel ist es daher von essenzieller Bedeutung, die Emissionen dieser Branche zu reduzieren.



Grafik 1: CO₂-Emissionen der Schweizer Luftfahrt in Mio. t. Und der Anteil der Luftfahrt an den nationalen Gesamtemissionen in %, 1990-2022. Eigene Darstellung

Vor diesem Hintergrund fielen mir in der öffentlichen Debatte, insbesondere seit dem Aufkommen einer breiteren Klimadiskussion Ende der 2010er-Jahre, immer häufiger ambitionierte Klimaziele und Marketingkampagnen seitens der Luftfahrt auf, zugleich jedoch auch regelmässige Vorwürfe des Greenwashings. Dabei stellte sich mir zunehmend die Frage, wie eine Branche, deren Geschäftsmodell heute auf fossilen Energieträgern basiert, überhaupt glaubwürdig Nachhaltigkeit umsetzen und kommunizieren kann.

¹ Our World in Data, „Data Page: Number of airline passengers per year“, Bearbeitungsstand: 24. Januar 2025, URL: <https://archive.ourworldindata.org/20250909-093708/grapher/number-airline-passengers.html>, abgerufen am 11. September 2025 und International Air Transport Agency (IATA), „Industry Statistics“, 2025, S.1.

² Total 2018 ca. 33'000 Mio. t. CO₂, Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), „CO₂-Emissionen des Luftverkehrs“, 2020, S.2.

Diese Beobachtungen veranlassten mich, den Widerspruch zwischen weiter steigenden Emissionen und gleichzeitig formulierten Nachhaltigkeitsansprüchen genauer zu betrachten. Dabei interessiert mich insbesondere, welche Interessen, Rahmenbedingungen und Zwänge das Verhalten von Fluggesellschaften in diesem Spannungsfeld prägen - und wie in diesem Kontext Greenwashing entstehen kann. Die daraus entwickelten Fragen bilden den Ausgangspunkt dieser Arbeit.

1.2 Fragestellung, Forschungsstand und Methodik

Diese Arbeit befasst sich mit der Frage, wie sich das Spannungsfeld zwischen ökologischem Anspruch, wirtschaftlichen Interessen und öffentlicher Wahrnehmung in der Luftfahrt erklären lässt, welche Faktoren Fluggesellschaften dabei beeinflussen, wieso darin Greenwashing entstehen kann und welche Strategien Fluggesellschaften verfolgen.

Zunächst erläutere ich in einem Grundlagenkapitel die zentrale Bedeutung der Begriffe Nachhaltigkeit, Corporate Social Responsibility und Greenwashing sowie die juristischen Rahmenbedingungen zum Thema. Anschliessend untersuche ich das Spannungsfeld der Nachhaltigkeit, in dem Fluggesellschaften sich bewegen. Danach betrachte ich, wie Fluggesellschaften mit dem resultierenden Handlungsdruck umgehen und welche Strategien sie dabei verfolgen. Abschliessend stelle ich dies anhand einer Analyse von SWISS dar. Dabei befasse ich mich mit der Frage, welche Strategien das Unternehmen verfolgt und zu welchem Grad sich Greenwashing erkennen lässt.

Während Greenwashing im Allgemeinen bereits umfangreich behandelt wird, ist die Literatur zu Greenwashing in konkreten Branchen wie der Luftfahrt deutlich begrenzter. Besonders zum grundlegenden Paradoxon von Fluggesellschaften und Nachhaltigkeit finden sich wenige Werke. Die Herausforderung liegt daher darin, Erkenntnisse aus allgemeiner Literatur zu Nachhaltigkeit und Greenwashing mit branchenspezifischen Daten und Studien zur Luftfahrt zusammenzuführen.

Für meine Maturitätsarbeit analysiere ich hauptsächlich wissenschaftliche Literatur und Studien. Des Weiteren spielen Umweltberichte, offizielle Veröffentlichungen der UNO, EU o. Ä. und Zeitungsartikel eine Schlüsselrolle. Zudem habe ich ein Interview zum Thema Corporate Social Responsibility (CSR) und Nachhaltigkeit im Flugverkehr mit René Köfer, Dozent zum Thema CSR an der HWZ und HSLU, durchgeführt, welches mir als wichtige Quelle und Expertenmeinung diente. Ausserdem habe ich SWISS zu einigen Kernfragen um Stellungnahme gebeten – auch die Erkenntnisse aus diesem Austausch fliessen in meine Maturitätsarbeit ein. Für die Analyse des Fallbeispiels berücksichtige ich zusätzlich Werbungen, Social Media-Veröffentlichungen und weitere Kommunikationsmaterialien.

Auf diese Weise verbinde ich den aktuellen Forschungsstand mit eigenen Analysen sowie Experteneinschätzungen, um die Fragestellung fundiert zu beantworten.

2 Grundlegende Begriffe und rechtliche Rahmenbedingungen

2.1 Nachhaltigkeit

Der Begriff Nachhaltigkeit wird häufig mit Stichworten wie „Ökologie“ oder „Klimafreundlichkeit“ gleichgesetzt. Tatsächlich umfasst er jedoch deutlich mehr.³ Grundlegend bedeutet nachhaltiges Handeln, gegenwärtige Bedürfnisse zu befriedigen, ohne die Möglichkeiten zukünftiger Generationen zu gefährden, ihre eigenen Bedürfnisse zu decken.⁴ Nachhaltigkeit basiert dabei auf drei gleichwertigen Dimensionen des verantwortungsvollen Handelns, der sogenannten „Triple Bottom Line“.⁵

Die **ökologische Dimension** umfasst den Schutz natürlicher Ressourcen, die Reduktion von Umweltbelastungen und die Sicherung der Funktionsfähigkeit von Ökosystemen.⁶ Die **soziale Dimension** bezieht sich auf soziale Gerechtigkeit, Chancengleichheit und Bildung.⁷ Die **ökonomische Dimension** wiederum betont, dass Wirtschaftsprozesse langfristig tragfähig und profitabel sein müssen und Wertschöpfung ohne ökologische oder soziale Schäden geschaffen werden soll.⁸

Dieses Verhältnis wird durch das „Drei-Kreise-Modell“⁹ veranschaulicht, wobei jeder Kreis eine Dimension nachhaltigen Handelns repräsentiert und Nachhaltigkeit die Schnittfläche dieser Dimensionen bildet. (vgl. Abb. 1)

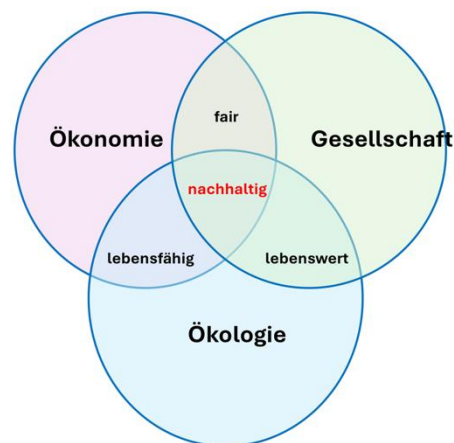


Abbildung 1: Drei-Kreise-Modell der Nachhaltigkeit

³ Pufé, Iris, „Was ist Nachhaltigkeit? Dimensionen und Chancen“, in: Aus Politik und Zeitgeschichte, Band 64, 2014, URL: https://www.bpb.de/system/files/dokument_pdf/APuZ_2014-31-32_online.pdf, abgerufen am 18. August 2025, S.15-21.

⁴ World Commission on Environment and Development, „Our Common Future“, 1987, S. 37.

⁵ Begriff wird John Elkington zugeschrieben: „Cannibals with Forks: the Triple Bottom Line of 21st Century Business“, 1997.

⁶ Wikipedia – die freie Enzyklopädie, „Drei-Säulen-Modell (Nachhaltigkeit)“, Bearbeitungsstand: 3. Mai 2025, URL: [https://de.wikipedia.org/wiki/Drei-Säulen-Modell_\(Nachhaltigkeit\)#cite_note-enq-2](https://de.wikipedia.org/wiki/Drei-Säulen-Modell_(Nachhaltigkeit)#cite_note-enq-2), abgerufen am 18. August 2025.

⁷ Köfer, René, Dozent zum Thema CSR an der Hochschule für Wirtschaft Zürich und der Hochschule Luzern, eigenes Interview vom 8. August 2025, Dauer 72', Transkript: S.1.

⁸ Köfer, René, Interview, Transkript: S.1.

⁹ Köfer, René, Interview, Transkript: S.1.

Im Zusammenhang mit Nachhaltigkeit werden oft auch die „Sustainable Development Goals“ (SDG) erwähnt. Dabei handelt es sich um 17 Zielsetzungen, die 2015 im Rahmen der Agenda 2030 von der UNO verabschiedet wurden.¹⁰ Die SDGs decken sowohl ökologische, ökonomische als auch soziale Zielsetzungen nachhaltiger Entwicklung ab – von Armutsbekämpfung und Geschlechtergleichstellung bis hin zu Klimaschutz und Ressourcenschonung.¹¹ Sie dienen als Leitfaden für viele Staaten, darunter auch der Schweiz, die sich ebenfalls in ihrer Nachhaltigkeitspolitik an den SDGs orientieren.¹²



Abbildung 2: Sustainable Development Goals der UNO

2.2 Corporate Social Responsibility

Auch Corporate Social Responsibility (CSR) basiert auf den zuvor erläuterten drei Dimensionen.¹³ Während Nachhaltigkeit ein gesamtgesellschaftliches Leitprinzip darstellt, zielt CSR vielmehr auf die Verantwortung von Unternehmen. Dabei sollen sie die drei Aspekte Ökologie, Sozialverträglichkeit und Ökonomie in ihre Geschäftstätigkeit sowie in den Umgang mit Stakeholdern¹⁴ integrieren.¹⁵ Es geht nicht nur darum, gesetzliche Anforderungen einzuhalten, sondern darüber hinaus einen aktiven Beitrag zu leisten. Die Europäische Kommission definiert CSR als „die Verantwortung von Unternehmen für ihre Auswirkungen auf die Gesellschaft.“¹⁶ CSR kann somit als konkrete Umsetzung der „Triple Bottom Line“ im

¹⁰ Köfer, René, Interview, Transkript: S.2.

¹¹ UNO-Generalversammlung, „Transformation unserer Welt: die Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung“, 2015, S. 15.

¹² Bundesrat, „Bundesrat verabschiedet den Länderbericht der Schweiz zur Umsetzung der Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung“, in: Eidgenössisches Departement für auswärtige Angelegenheiten (EDA), 20. Juni 2018, URL: <https://www.eda.admin.ch/eda/de/home/das-eda/aktuell/news.html/content/eda/de/meta/news/2018/6/20/71189>, abgerufen am 2. September 2025.

¹³ Wikipedia, „Drei-Säulen-Modell (Nachhaltigkeit)“, 2025.

¹⁴ Unter Stakeholdern versteht man alle Interessensvertreter einer Organisation, eines Projekts o.ä.. Dazu zählen Mitarbeiter, Aktionäre, Kunden, Lieferanten, Staat, Anwohner oder die Öffentlichkeit. Quelle: Munich Business School, „Stakeholder -BWL Lexikon“, o.D., URL https://www.munich-business-school.de/1/bwl-lexikon/stakeholder#:~:text=Stakeholder%20Definition,Entscheidung%20oder%20Aktion%20betroffen%20ist?utm_source=chatgpt.com, abgerufen am 20. September 2025.

¹⁵ Wikipedia – Die freie Enzyklopädie, „Corporate Social Responsibility“, Bearbeitungsstand: 21. Februar 2025, URL: https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Corporate_Social_Responsibility&oldid=253546352, abgerufen am 3. September 2025.

¹⁶ Europäische Kommission, „Eine neue EU-Strategie (2011-14) für die soziale Verantwortung der Unternehmen (CSR)“, 2011, S.7.

unternehmerischen Kontext verstanden werden. In diesem Sinne dient CSR als normatives Zielbild für unternehmerische Verantwortung – auch für Fluggesellschaften in Bezug auf ihre Klimabilanz.

Der Begriff begann sich in den 1970er-Jahren zu etablieren, nachdem vor dem Aufkommen des CSR-Gedankens in der Unternehmenspraxis primär die Gewinn- und Renditenmaximierung im Vordergrund stand. Statt von Stakeholdern sprach man von „Shareholder Value“, also eine Unternehmenspolitik im alleinigen Interesse der Aktionäre.¹⁷ Ein prominentes Beispiel hierfür ist die Aussage des Ökonomen Milton Friedman, einer der einflussreichsten Wirtschaftswissenschaftler des 20. Jahrhunderts¹⁸: „The Social Responsibility of Business is to increase its Profits“ (1970).¹⁹

Mit der zunehmenden Erkenntnis, dass auch soziale oder ökologische Faktoren Einfluss auf den langfristigen Unternehmenserfolg haben – etwa durch höhere Motivation und Produktivität der Mitarbeitenden – gewann CSR zunehmend an Bedeutung.²⁰ In den darauffolgenden Jahrzehnten wurde CSR schliesslich durch internationale Initiativen wie die „OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen“²¹ zunehmend institutionalisiert.

Im Rahmen dieser Arbeit sind hauptsächlich die ökonomischen und ökologischen CSR-Dimensionen relevant. Während Fluggesellschaften in sozialen Fragen – zumindest in westlichen Ländern – die meisten Standards erfüllen oder nicht negativ auffallen, steht die Ökologie aufgrund ihrer erheblichen Umweltauswirkungen besonders im Fokus.

2.3 Greenwashing

Jedoch kann Corporate Social Responsibility einerseits echte Verantwortung fördern, andererseits durch sogenanntes „Greenwashing“ auch als Legitimationsinstrument bezüglich Ökologie missbraucht werden. Besonders in Branchen mit hohen Umweltbelastungen – wie etwa der Luftfahrt – stellt sich die Frage, ob CSR tatsächlich zu nachhaltiger Entwicklung beiträgt oder vorrangig dem Reputationsmanagement und Marketingzwecken dient.

Greenwashing bezeichnet grundsätzlich die Praxis, nachhaltige Leistungen eines Unternehmens übertrieben oder irreführend darzustellen, ohne dass substanzielle Veränderungen oder Verbesserungen tatsächlich umgesetzt werden.²² In der Organisationsforschung wird Greenwashing häufig als Ausdruck von

¹⁷ Köfer, René, Interview, Transkript: S.1.

¹⁸ Hetzel, Robert L., „The Contributions of Milton Friedman to Economics“, in: Federal Reserve Bank of Richmond Economic Quarterly, Band 93(1), 2007, URL: https://www.richmondfed.org/-/media/RichmondFedOrg/publications/research/economic_quarterly/2007/winter/pdf/hetzel.pdf, abgerufen am 30. November 2025, S.1.

¹⁹ Friedman, Milton, „The Social Responsibility of Business Is to Increase Its Profits“, in: The New York Times, 13. September 1970, URL: <https://www.nytimes.com/1970/09/13/archives/a-friedman-doctrine-the-social-responsibility-of-business-is-to.html>, abgerufen am 21. August 2025.

²⁰ Köfer, René, Interview, Transkript: S.2.

²¹ Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), „OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen zu verantwortungsvollem unternehmerischem Handeln“, 2023.

²² Wikipedia – Die freie Enzyklopädie, „Greenwashing“, Bearbeitungsstand: 22. Juni 2025, URL: <https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Greenwashing&action=history>, abgerufen am 21. August 2025.

„Decoupling“ verstanden, also der Entkoppelung zwischen Kommunikation und tatsächlichem Handeln²³. Eine sinnvolle und konsequente Einteilung in „echte“ Nachhaltigkeit und Greenwashing ist jedoch schwierig, da Definitionen von verschiedenen Organisationen stark variieren können.²⁴ Auch in der EU und der Schweiz existiert für Greenwashing bislang keine einheitliche juristische Definition.²⁵

So versteht Greenpeace Greenwashing als grünes oder nachhaltiges Auftreten ohne entsprechende Aktivitäten.²⁶ Die kanadische NGO „Terra Choice“ wiederum definiert Greenwashing mit Hilfe verschiedener Kriterien, etwa „Faule Kompromisse verdecken die Wahrheit“ oder „Nicht nachvollziehbare Aussagen“. Doch auch diese Kriterien bleiben stark interpretationsabhängig.²⁷ René Köfer (HSLU/HWZ), Dozent zum Thema CSR, weist darauf hin, dass – basierend auf der veröffentlichten Definition von Terra Choice - kaum ein Nachhaltigkeitsbericht existiere, den man nicht als Greenwashing bezeichnen könnte.²⁸

Die Schwierigkeit einer eindeutigen Definition zeigt, dass Greenwashing kein klar abgrenzbares Phänomen ist. Entsprechend gewinnt auch die Frage an Bedeutung, wie Politik und Regulierungsbehörden darauf reagieren und Greenwashing juristisch definieren und verhindern. Dies wird im folgenden Unterkapitel betrachtet.

2.4 Politische und regulatorische Rahmenbedingungen

In der Luftfahrt existieren mittlerweile verschiedene Regelwerke, die Nachhaltigkeit fördern und Greenwashing minimieren sollen. Da Greenwashing keine klar definierte juristische Kategorie ist, wird zur Bekämpfung von Greenwashing momentan weniger auf direkte Verbote, sondern auf Transparenz- und Offenlegungspflichten gesetzt.²⁹

Ein zentraler Bestandteil der europäischen Regulierung ist die „Corporate Sustainability Reporting Directive“ (CSRD), welche viele Unternehmen ab 2025 bzw. 2026³⁰ zur Veröffentlichung detaillierter Nachhaltigkeitsberichte verpflichtet.³¹ Auch in der Schweiz bestehen ähnliche, wenn auch weniger umfassende Verordnungen.³² Juristisch relevant ist in der EU zudem insbesondere die im Jahr 2024 beschlossene „Empowering Consumers Directive“ (ECD), welche Unternehmen untersagt, vage oder irreführende

²³ Lyon, Thomas P. & Montgomery, A. Wren, „The Means and End of Greenwash“, in: *Organization & Environment*, Band 28(2), 2015, S.236, S.237

²⁴ Köfer, René, Interview, Transkript: S.13-14.

²⁵ Sharma, Rupali & Frost, Lucy, „Greenwashing in Aviation: The latest rules and regulations on environmental campaigns“, Stephenson Harwood, 2024, S.2, und Toffel, Guillaume, „Greenwashing“, in: *Asset Management Association*, o.D., URL: https://www.am-switzerland.ch/en/topics/sustainable-finance/greenwashing?utm_source=chatgpt.com, abgerufen am 4. November 2025.

²⁶ Köfer, René, Interview, Transkript: S.13.

²⁷ Köfer, René, Interview, Transkript: S.13-14.

²⁸ Köfer, René, Interview, Transkript: S.13.

²⁹ Köfer, René, Interview, Transkript: S.13, 14.

³⁰ Grossunternehmen ab 2025, Mittlere und kleine Unternehmen von öffentlichem Interesse ab 2026, restliche Unternehmen nicht.

³¹ Wikipedia – Die freie Enzyklopädie, „Richtlinie (EU) 2022/2464 (CSRD)“, Bearbeitungsstand: 26. April 2025, URL: [https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Richtlinie_\(EU\)_2022/2464_\(CSRD\)&oldid=255477134](https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Richtlinie_(EU)_2022/2464_(CSRD)&oldid=255477134), abgerufen am 13. Oktober 2025.

³² Bundesamt für Justiz BJ, „Prüfauftrag des EJPD vom 23. Februar 2022; Analyse Vorschläge EU-Richtlinien über Sorgfaltspflichten und Berichterstattung zur Nachhaltigkeit und möglicher Anpassungsbedarf im Schweizer Recht“, 2022, S.21-23.

Nachhaltigkeitsversprechen zu machen.³³ In der Schweiz sind derartige Versprechen seit der Revision des CO₂-Gesetzes am 1. Januar 2025 ebenfalls verboten.³⁴ Demnach handelt unlauter, wer Angaben zur eigenen Klimabelastung macht, „die nicht durch objektive und überprüfbare Grundlagen belegt werden können.“³⁵

Sowohl in der EU als auch in der Schweiz bleibt allerdings unklar, *wann* Nachhaltigkeitsversprechen rechtlich als hinreichend belegt gelten. In der EU soll dies die vorgeschlagene Richtlinie „Green Claims Directive“ (GCD) ändern.³⁶ Die GCD würde Begriffe wie „nachhaltig“ oder „CO₂-arm“ eindeutig kategorisieren und die Korrektheit von Nachhaltigkeitsaussagen durch externe Prüfer verbindlich machen.³⁷ Damit entstünde ein klarer, verbindlicher rechtlicher Rahmen für Nachhaltigkeitsaussagen.³⁸ Ob und wann die GCD überhaupt verabschiedet wird, bleibt hingegen unklar: So kündigte die europäische Kommission im Juni 2025 an, den Vorschlag zurückzuziehen. Ein Teil dieser Entscheidung wurde jedoch nur kurze Zeit später wieder relativiert. Per Oktober 2025 sind die Verhandlungen ausgesetzt, die Umsetzung ist also ungewiss.³⁹

Um neben der Verhinderung von Greenwashing andererseits echte Emissionsreduktionen zu fördern, besteht in der EU bereits seit 2005 ein Emissionshandelssystem (EU ETS). Dieses System legt eine maximale Menge an Treibhausgasemissionen – den sogenannten Cap – für jede involvierte Branche fest. Entsprechend ist eine bestimmte Zahl an Zertifikaten verfügbar, wobei ein Zertifikat zum Ausstoss einer Tonne CO₂-Äquivalente⁴⁰ berechtigt.⁴¹ Ein Teil der Zertifikate wird kostenlos vergeben, der übrige Teil über Auktionen veräussert.⁴² Darüber hinaus können Unternehmen Zertifikate untereinander handeln. Dadurch entsteht ein direkter wirtschaftlicher Anreiz, da Klimagasemissionen einen konkreten Marktpreis erhalten. Zumal der Cap gemäss den EU-Klimazielen kontinuierlich kleiner wird, das Angebot also verknappt wird, entsteht ein Preisdruck, die Emissionen zu senken. Für die Luftfahrt gilt EU ETS für alle Flüge innerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR). Das Schweizer System (CH ETS) ist an das EU ETS geknüpft, sodass Flüge aus der Schweiz in den EWR ebenfalls mit einbezogen werden.⁴³

³³ Sharma, Rupali & Frost, Lucy, „Greenwashing in Aviation: The latest rules and regulations on environmental campaigns“, 2024, S.4.

³⁴ Dr. Eckert, Martin, „ESG: Verbot des Greenwashing in Kraft“, in: MME, 21. Januar 2025, URL: https://www.mme.ch/de-ch/magazin/artikel/esg-verbot-des-greenwashing-in-kraft?utm_source=chatgpt.com, abgerufen am 13. Oktober 2025.

³⁵ Bundesgesetz gegen den unlauteren Wettbewerb (UWG), Art. 3 Abs. 1 lit. X, Stand 1. Januar 2025.

³⁶ Europäische Kommission, „Green claims“, o.D., URL: https://environment.ec.europa.eu/topics/circular-economy/green-claims_en?, abgerufen am 13. Oktober 2025.

³⁷ Sharma, Rupali & Frost, Lucy, „Greenwashing in Aviation: The latest rules and regulations on environmental campaigns“, 2024, S.4.

³⁸ Europäische Kommission, „Green claims“, o.D.

³⁹ Sattin, Jay et al., „Greenwashing: Update on the Green Claims Directive“, in: Mason Hayes & Curran, 10. Juli 2025, URL: <https://www.mhc.ie/latest/insights/greenwashing-update-on-the-green-claims-directive>, abgerufen am 13. Oktober 2025.

⁴⁰ Zumal es zahlreiche Klimawirksame Gase gibt, werden alle in die Klimawirksamkeit von CO₂ umgerechnet, man spricht von CO₂-Äquivalenten.

⁴¹ Europäische Kommission, „About the EU ETS“, o.D., URL: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/carbon-markets/eu-emissions-trading-system-eu-ets/about-eu-ets_en, abgerufen am 13. Oktober 2025.

⁴² Europäische Kommission, „Auctioning of allowances“, o.D., URL: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/carbon-markets/eu-emissions-trading-system-eu-ets/auctioning-allowances_en, abgerufen am 13. Oktober 2025.

⁴³ Europäische Kommission, „About the EU ETS“, o.D.

Auf globaler Ebene für die Luftfahrtbranche relevant ist zudem insbesondere das von der „International Civil Aviation Organization“ (ICAO) entwickelte System CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation). Ab 2027 wird es für nahezu alle ICAO-Mitglieder verpflichtend sein.⁴⁴ CORSIA verpflichtet Fluggesellschaften dazu, Emissionen, die 85 % des Niveaus von 2019 überschreiten, zu kompensieren.⁴⁵ CORSIA ist die erste grössere global umgesetzte Klimaschutzmassnahme in der Luftfahrt und stellt damit einen wichtigen Schritt hin zu verbindlichen internationalen Standards in der Branche dar.⁴⁶

Obwohl Massnahmen wie das EU ETS oder CORSIA zunehmend verbindliche Rahmenbedingungen schaffen, existiert bislang kein globales Konzept für die Dekarbonisierung der Luftfahrt. Dies, zumal CORSIA die Emissionen lediglich begrenzt, statt sie langfristig auf Netto-Null zu reduzieren⁴⁷ und EU ETS nur in Europa angewendet wird und deshalb bloss 22 % der Emissionen der europäischen Luftfahrt betrifft.⁴⁸ Auch im Bereich der Bekämpfung von Greenwashing fehlt weiterhin eine umfassende internationale Rechtsgrundlage.⁴⁹

Für die Analyse der Luftfahrt ist dieser regulatorische Kontext entscheidend, da er bestimmt, in welchem Rahmen Fluggesellschaften handeln, kommunizieren und potenziell Greenwashing betreiben können.

⁴⁴ Es gibt Ausnahmen für ökonomisch schwache Staaten, Quelle: International Civil Aviation Organization (ICAO), „Resolution A41-22“, 2022, S.4.

⁴⁵ ICAO, „Resolution A41-22“, 2022, S.4.

⁴⁶ International Civil Aviation Organization (ICAO), „Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA)“, o.D., URL: <https://www.icao.int/CORSIA>, abgerufen am 13. Oktober 2025.

⁴⁷ ICAO, „Resolution A41-22“, 2022, S.4.

⁴⁸ Georgiadis, Philip, „European carbon trading catching less than quarter of airline emissions, data finds“, in: Financial Times, 19. April 2024, URL: <https://www.ft.com/content/9da780a6-0f93-4d25-a956-22d48dafcfb0>, abgerufen am 14. Oktober 2025.

⁴⁹ KPMG, „The Challenge of Greenwashing: An International Regulatory Overview“, 2024, S.26, 30, 31.

3 Das Spannungsfeld zwischen Nachhaltigkeit und Greenwashing

Dieses Kapitel untersucht den grundlegenden Zielkonflikt, der die gesamte Nachhaltigkeitsdebatte prägt. Fluggesellschaften stehen vor dem Widerspruch, Nachhaltigkeitsversprechen und gleichzeitig ökonomischen Verpflichtungen gerecht zu werden.⁵⁰

Dieser Widerspruch stellt die Basis für Greenwashing dar. Es entsteht eine Dynamik, in der Nachhaltigkeitsbemühungen rasch in den Verdacht des Greenwashings geraten.

Im Folgenden werden zunächst die Ursachen dieses Widerspruchs untersucht (3.1), danach die verstärkenden Faktoren analysiert (3.2) und abschliessend die Risiken und Folgen von Greenwashing erörtert (3.3).

3.1 Ursache des Widerspruchs

3.1.1 Theoretische Erklärungsansätze

Theoretische Ansätze wie die Stakeholder- und Legitimitätstheorie helfen zu erklären, warum Unternehmen Nachhaltigkeit kommunizieren müssen, auch wenn ihre tatsächlichen Handlungsmöglichkeiten begrenzt sind.

Die Stakeholdertheorie geht davon aus, dass Unternehmen die Erwartungen zahlreicher verschiedener Anspruchsgruppen berücksichtigen müssen, zum Beispiel Kunden, Investoren, die Politik oder NGOs.⁵¹ Die Stakeholdertheorie ist eng mit dem CSR-Gedanken verknüpft, beide verbindet eine gesamtheitliche Perspektive, die über Shareholder-Values hinausgeht.⁵² In der Luftfahrt führen diese zahlreichen Interessengruppen zu einem hohen Kommunikationsdruck. Fluggesellschaften wollen Nachhaltigkeitsbemühungen *kommunizieren*, um diesen Erwartungen gerecht zu werden und die Kundenloyalität zu stärken.⁵³

Die Legitimitätstheorie ergänzt diese Perspektive. Sie zeigt das Bedürfnis von Unternehmen auf, ihre gesellschaftliche Daseinsberechtigung zu sichern, indem sie mit ihrem Handeln Vertrauen fördern und sozialen und moralischen Gesellschaftsnormen entsprechen. Ein nachhaltiges Ansehen ist also für

⁵⁰ Shi, Yin, Li, Xiaoni & Asal, Maher, „Impact of sustainability on financial distress in the air transport industry: the moderating effect of Asia–Pacific“, in: Financial Innovation, Band 9(97), 2023, S.17 – die Studie belegt, dass Nachhaltigkeitsmassnahmen von Fluggesellschaften positiv mit einem höheren Risiko für finanzielle Notlagen korrelieren.

⁵¹ Wikipedia – Die freie Enzyklopädie, „Theorie der Anspruchsgruppen“, Bearbeitungsstand: 7. Oktober 2025, URL: https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Theorie_der_Anspruchsgruppen&oldid=260385283, abgerufen am 14. Oktober 2025.

⁵² Caroll, Archie B., „The Pyramid of Corporate Social Responsibility: Toward the Moral Management of Organizational Stakeholders“, in: Business Horizons, Band 34(4), 1991, S.43-44.

⁵³ Galhoz, Inês et al., „Airline environmental sustainability actions and CSR impact on customer behavior“, in: Research in Transportation & Management, Band 53(101111), 2024, S.6.

Unternehmen insofern erstrebenswert, dass es gesellschaftliche Akzeptanz sichern kann, auch wenn reale Verbesserungen minimal sind.⁵⁴

Zusammen erklären diese Ansätze, warum ein Druck zur Nachhaltigkeit entsteht und Greenwashing als strategisches Instrument eingesetzt wird. Unternehmen haben also ein Interesse, Nachhaltigkeitsbemühungen, ob echt oder übertrieben, umzusetzen, um Legitimation zu gewährleisten und Stakeholderbedürfnissen gerecht zu werden.

3.1.2 Technologische und finanzielle Grenzen nachhaltiger Luftfahrt

Neben betriebswirtschaftlichen Mechanismen begrenzen auch technische und ökonomische Faktoren die Dekarbonisierung der Luftfahrt: Fluggesellschaften operieren in einem stark kompetitiven Umfeld mit geringen Margen⁵⁵ und stehen unter Druck, wirtschaftliche Ergebnisse zu liefern.⁵⁶

Investitionen in neue Technologien und Treibstoffe sind hingegen mit sehr hohen Kapitalkaufwänden verbunden.⁵⁷ Auch bräuchten alternative Antriebe oder neue Treibstoffe zwar teilweise echte Emissionsreduktionen mit sich, doch sind sie in Verfügbarkeit, Effizienz oder Kosten stark eingeschränkt.⁵⁸ (Konkrete Einschränkungen werden in Kapitel 4 genauer betrachtet.) Viele Technologien sind technisch noch nicht umsetzbar, andere sind um ein Vielfaches teurer als aktuelle Lösungen.⁵⁹

Die Kombination aus technischen und finanziellen Limitationen der Branche erschwert somit schnelle, substantielle und echte Nachhaltigkeitsfortschritte. Für Fluggesellschaften kann es sich daher kurzfristig finanziell lohnen, Nachhaltigkeit nur kommunikativ, statt mit echten Massnahmen umzusetzen.

3.2 Verstärkende Faktoren

Die Ursachen aus Kapitel 3.1 verdeutlichen die strukturellen Spannungen, unter denen Fluggesellschaften operieren. Es entsteht ein grosser Handlungsdruck, also ein Zwang, auf die Nachhaltigkeitsbedürfnisse der Stakeholder zu reagieren. In diesem Kapitel werden Faktoren untersucht, die diesen Druck auf Fluggesellschaften zusätzlich verstärken.

⁵⁴ Lokuwaduge, Chitra S de Silva and De Silva, Keshara Manindri, „ESG Risk Disclosure and the Risk of Green Washing“, in: Australasian Accounting, Business and Finance Journal, Band 16(1), 2022, S.150, S.151 und Dziak, Mark, „Legitimacy theory“, in: EBSCO, Veröffentlicht: 2023 (o.D), URL: <https://www.ebsco.com/research-starters/business-and-management/legitimacy-theory>, abgerufen am 14. Oktober 2025.

⁵⁵ Rivas, Teresa, „Why the Airline Industry Is Still Ultracompetitive“, in: Barron's, 18. April 2024, URL: <https://www.barrons.com/articles/airline-industry-consolidation-competition-d566b630>, abgerufen am 14. Oktober 2025.

⁵⁶ Köfer, René, Interview, Transkript: S.5.

⁵⁷ Knapfer, Gabriel & Höfinghoff, Tim, „Der Traum vom grünen Fliegen wird sehr teuer“, in: Handelszeitung, 28. März 2024, URL: https://www.pwc.ch/de/press-room/expert-articles/pwc_presse_handelszeitung_20240328.pdf, abgerufen am 9. September 2025.

⁵⁸ SWISS, eigenes schriftliches Interview, 2025, S.4, 5 und Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), „Bericht des BAZL betreffend die Förderung der Entwicklung und des Einsatzes von nachhaltigen Flugtreibstoffen“, 2022, S.16 und Köfer, René, Interview, Transkript: S.7.

⁵⁹ SWISS, eigenes schriftliches Interview, 2025, S.4, 5 und Köfer, René, Interview, Transkript: S.7.

3.2.1 Externer Druck

Neben den grundlegenden Ursachen des Zielkonflikts erhöhen externe Faktoren den Druck auf Fluggesellschaften zusätzlich. Gesellschaftliche Aufmerksamkeit durch Medien, NGOs oder Protestaktionen übt einen hohen Erwartungsdruck auf Fluggesellschaften aus, und Untätigkeit oder unzureichende Kommunikation können schnell zu Reputationsverlusten führen.⁶⁰ Umgekehrt kann ein grünes Image dadurch auch zum Wettbewerbsvorteil werden⁶¹, weshalb ein grünes Ansehen für Fluggesellschaften zusätzlich erstrebenswert ist, ob durch tatsächliche Massnahmen gestützt oder kommunikativ aufgebaut.

Auch die Politik ist in den letzten Jahrzehnten aufmerksamer geworden; so ist Umweltverträglichkeit mittlerweile ein wichtiges Thema auf politischer Ebene,⁶² und es entstehen zunehmend striktere regulatorische Rahmenbedingungen.⁶³ Fluggesellschaften müssen bereits heute Massnahmen ergreifen, da deren Umsetzung viel Zeit benötigen kann und sie auf zukünftige Vorschriften vorbereitet sein müssen.⁶⁴ Auch ist es im Interesse der Fluggesellschaften, bereits heute freiwillige Anstrengungen zu zeigen, um dem Regulator zuvorzukommen und proaktiv Verantwortung zu zeigen.⁶⁵

Darüber hinaus stehen Fluggesellschaften, wie die meisten Unternehmen, unter erheblichem Konkurrenzdruck. Um gegenüber Wettbewerbern nicht ins Hintertreffen zu geraten, sind sichtbare Nachhaltigkeitsbemühungen erforderlich.⁶⁶ Zudem operieren westliche Fluggesellschaften unter anderen, meist strengeren rechtlichen Rahmenbedingungen bezüglich Nachhaltigkeit als andere, konkurrierende Fluggesellschaften wie beispielsweise Emirates, Qatar Airways oder Air China.⁶⁷ Ungleiche rechtliche Vorgaben und Voraussetzungen verstärken den Konkurrenzdruck zusätzlich.

Insgesamt entsteht also ein starker externer Druck für Fluggesellschaften, ihre Nachhaltigkeitsbilanz zu verbessern. Dies, trotz des bestehenden Zielkonflikts von Nachhaltigkeit mit ihrem aktuellen Geschäftsmodell. Sie müssen also hohe Kosten gegen erhebliche Reputationsrisiken abwägen.

⁶⁰ Willis Towers Watson, „Transportation Reputational Risk Readiness Report 2024/2025“, 2025, S. 4.

⁶¹ Yadav, Prayag Lal et al., „Sustaining Competitive Advantage Through Corporate Environmental Performance“, in: Business Strategy and the Environment, Band 26, 2016, S.354-355.

⁶² Ca. 10 % aller Motionen in der schweizer Bundesversammlung seit dem Jahr 2000 behandelten Umweltthemen, Eigene Berechnung basierend auf: Schweizer Parlament, „Geschäfte“, o.D., URL: <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/#k=#l=1033>, abgerufen am 13. Oktober 2025.

⁶³ Jänicke, Martin, „Umweltpolitik“, in: Bundeszentrale für politische Bildung, o.D., URL: https://www.bpb.de/kurz-knapp/lexika/handwoerterbuch-politisches-system/202196/umweltpolitik/?utm_source=chatgpt.com, abgerufen am 15. Oktober 2025.

⁶⁴ Köfer, René, Interview, Transkript: S.6.

⁶⁵ Köfer, René, Interview, Transkript: S.6.

⁶⁶ Delmas, Magali A. & Burbano, Vanessa Cuereel „The Drivers of Greenwashing“, in: California Management Review, Band 28(1), 2011, S.72 und Köfer, René, Interview, Transkript: S.6.

⁶⁷ Mjadu, Lubabalo, „The legal architecture of sustainable finance: a comparative analysis of green finance taxonomies in emerging and developed economies“, in: Discover Sustainability, Band 6(1085), 2025, S.4-8 und O'Connor, John, „United Arab Emirates - Sustainability claims and greenwashing“, in: CMS law, 23. August 2022, URL: <https://cms.law/en/prt/publication/cms-green-globe/uac>, abgerufen am 4. November 2025.

3.2.2 Branchenspezifische Besonderheiten

Die Luftfahrt weist des Weiteren in Bezug auf Nachhaltigkeit und Greenwashing einige branchenspezifische Besonderheiten auf, die echte Nachhaltigkeit besonders herausfordernd machen und sie von vielen anderen Wirtschaftszweigen unterscheiden.

Zum einen handelt es sich bei der Luftfahrt um eine äusserst komplexe Branche.⁶⁸ Sie verbindet Märkte, Güter und Menschen weltweit. So flogen aus der Schweiz 2024 Personen in 203 Länder⁶⁹, 99.2 % der Passagiere flogen ins Ausland⁷⁰. Durch eine solche weltweite Verbundenheit steigt wiederum die Anzahl involvierter Stakeholder. Die weltweite Vernetzung erfordert zudem, dass mögliche Lösungen international abgesprochen und umgesetzt werden müssen. Diese Komplexität des Flugwesens erschwert deren Dekarbonisierung massiv.⁷¹

Zum anderen wächst die Branche seit Jahrzehnten stark⁷² - eine Entwicklung, deren Ende trotz steigendem Klimabewusstsein⁷³ nicht abzusehen ist.⁷⁴ So hat das Wachstum jegliche Fortschritte oder Effizienzsteigerungen der letzten Jahrzehnte überschattet⁷⁵ (vgl. Grafik 2). Fluggesellschaften stehen also vor dem Zielkonflikt, wirtschaftliches Wachstum zu sichern, Nachfrage zu decken und gleichzeitig Nachhaltigkeitsziele umzusetzen.⁷⁶ In diesem Widerspruch kann Greenwashing ebenfalls als strategische Reaktion verstanden werden, um den Erwartungen von Stakeholdern gerecht zu werden, ohne die ökonomische Leistungsfähigkeit direkt zu gefährden.

⁶⁸ Eurocontrol, „Standards as enablers of innovation in the aviation industry“, 15. Oktober 2025, URL: <https://www.eurocontrol.int/article/standards-enablers-innovation-aviation-industry>, abgerufen am 14. Oktober 2025.

⁶⁹ Bundesamt für Statistik (BFS), „Schweizerische Zivilluftfahrtstatistik 2024 – 5. Passagiere“, T 5.4.1, 2025, URL: <https://dam-api.bfs.admin.ch/hub/api/dam/assets/36022556/master>, abgerufen am 27. September 2025.

⁷⁰ Eigene Berechnung, basierend auf BFS, „Schweizerische Zivilluftfahrtstatistik – 5. Passagiere“, 2025, T 5.4.1.

⁷¹ Esqué, Axel et al., „Decarbonizing aviation: Executing on net-zero goals“, in: McKinsey & Company, 16. Juni 2023, URL: [https://www.mckinsey.com/industries/aerospace-and-defense/our-insights/decarbonizing-aviation-executing-on-net-zero-goals#/#/](https://www.mckinsey.com/industries/aerospace-and-defense/our-insights/decarbonizing-aviation-executing-on-net-zero-goals#/), abgerufen am 27. September 2025.

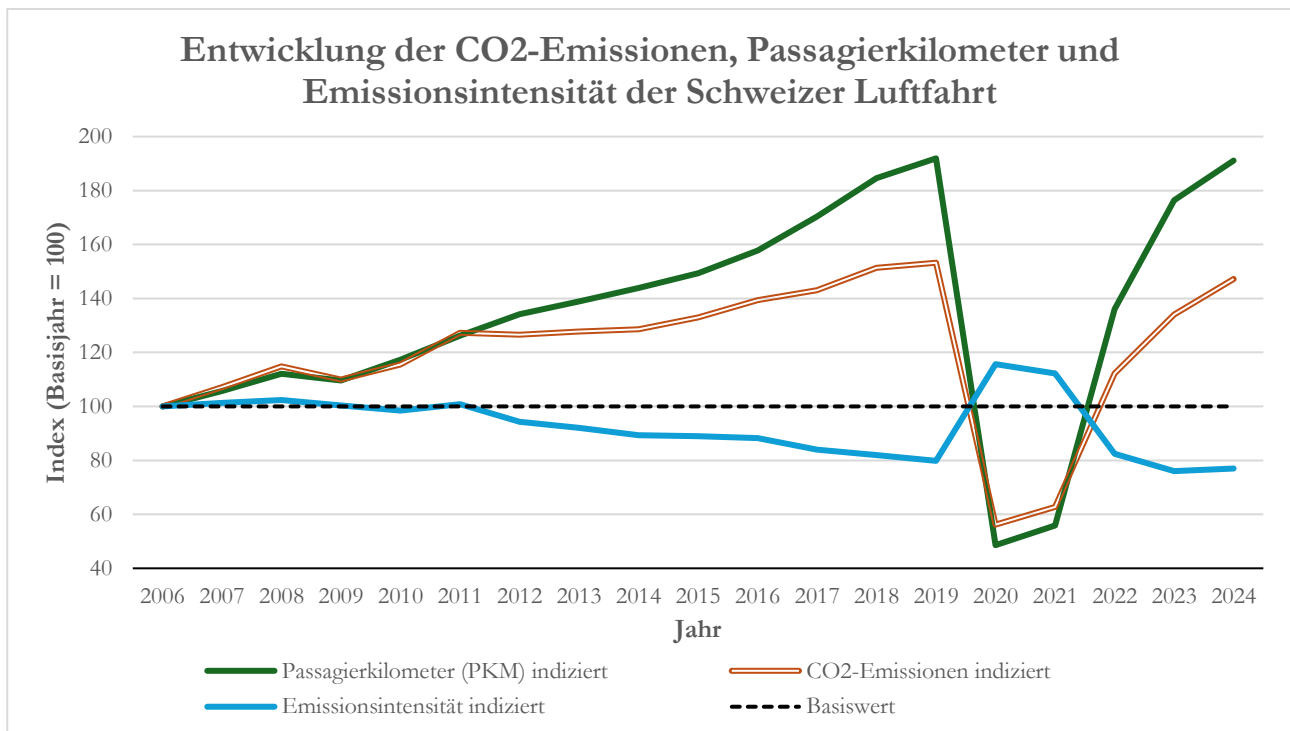
⁷² BFS, „Schweizerische Zivilluftfahrtstatistik 2024 - 5. Passagiere“, 2025, T5.1.1, 2025.

⁷³ Ipsos, „People and Climate Change“, 2025, S.3, S.7.

⁷⁴ Airports Council International, „Joint ACI World-ICAO Passenger Traffic Report, Trends, and Outlook“, 28. Januar 2025, URL: <https://aci.aero/2025/01/28/joint-aci-world-icao-passenger-traffic-report-trends-and-outlook/>, abgerufen am 27. September 2025.

⁷⁵ Eigene Berechnungen: basierend auf Bundesamt für Statistik (BFS), „Schweizerische Zivilluftfahrtstatistik 2024 - 7. Treibstoffverbrauch und Schadstoffemissionen“, T 7.1, 2025, URL: <https://dam-api.bfs.admin.ch/hub/api/dam/assets/36022555/master>, abgerufen am 20. September 2025 und BFS, „Schweizerische Zivilluftfahrtstatistik 2024 - 5. Passagiere“, 2025, T5 6.3, 2025.

⁷⁶ World Economic Forum (WEF), „Global Aviation Sustainability Outlook 2025“, 2025, S.30 und 31.



Grafik 2: Indizierte Entwicklung der CO₂-Emissionen, verkauften Passagierkilometer (PKT) und Emissionsintensität der Schweizer Luftfahrt (2006-2024), Eigene Darstellung.

Obwohl die Emissionsintensität gesunken ist, stiegen die Gesamtemissionen im gleichen Zeitraum aufgrund starken Wachstums um fast 50 % an.

Emissionsintensität: CO₂-Emissionen / verkaufte Passagierkilometer

PKM = Passagierkilometer: Anzahl Passagiere × zurückgelegte Kilometer

3.3 Risiken und Folgen von Greenwashing

Während in den vorhergehenden Unterkapiteln die Hintergründe des Spannungsfelds im Mittelpunkt standen, behandelt Kapitel 3.3 die konkreten Konsequenzen, wenn Fluggesellschaften dem Handlungsdruck mit Greenwashing begegnen. Basierend auf dem Zielkonflikt kann es vordergründig als naheliegend erscheinen, dem Handlungsdruck mit einer primär kommunikativen Umsetzung von Nachhaltigkeit entgegenzukommen. Hingegen ist Greenwashing kein folgenloses Phänomen, sondern birgt sowohl für die Unternehmen als auch für die Gesamtwirtschaft erhebliche Risiken.

3.3.1 Rechtliche Konsequenzen

Irreführende oder falsche Nachhaltigkeitsangaben können erhebliche rechtliche Folgen nach sich ziehen. Zwar ist die Regulierung von Greenwashing teilweise noch im Aufbau (vgl. 2.4), jedoch gelten in vielen Ländern bereits heute Gesetze, unter denen klar irreführende Inhalte verboten und

Transparenzpflichten vorhanden sind.⁷⁷ Aktuell können Verstösse dagegen in der Schweiz oder der EU zu zivilrechtlichen Konsequenzen führen, etwa zu Unterlassungs- oder Beseitigungsmassnahmen.⁷⁸

Ein prominentes Beispiel ist die „KLM Royal Dutch Airlines“, die für ihre „Fly Responsibly“-Kampagne im Jahr 2024 der Irreführung von Kunden schuldig befunden wurde. (Vgl. Abbildung 3) Zwar musste die Fluggesellschaft keine Busse bezahlen, der Fall gilt dennoch als ein entscheidender Präzedenzfall im juristischen Vorgehen gegen Greenwashing.⁷⁹

Die rechtliche Gefahr von Greenwashing bestätigt zudem die Legitimitätstheorie. Es zeigt sich: Firmen, die moralischen Gesellschaftsnormen nicht gerecht werden, können an Legitimität verlieren, was wiederum das rechtliche Risiko für Firmen erhöht.⁸⁰

Eine gerichtliche Verurteilung kann jedoch weitreichendere Folgen haben als bloss die unmittelbaren rechtlichen Massnahmen. Sie kann auch der Reputation eines Unternehmens Schaden zuführen. Dies wird im Folgenden genauer betrachtet.

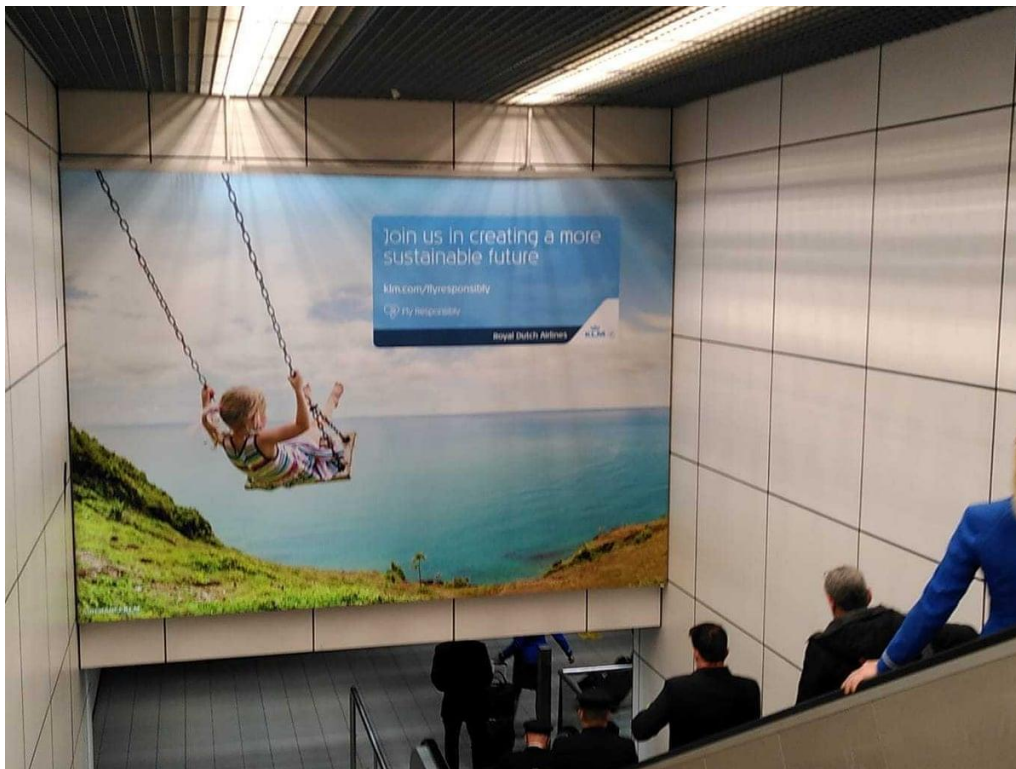


Abbildung 3: Ein Werbeplakat der "Fly Responsibly"-Kampagne von KLM am Flughafen Amsterdam Schiphol

⁷⁷ KPMG, „The Challenge of Greenwashing: An International Regulatory Overview“, 2024, S.30, 31.

Rechtslage EU: Sharma, Rupali & Frost, Lucy, „Greenwashing in Aviation: The latest rules and regulations on environmental campaigns“, 2024, S.4
Rechtslage Schweiz: Bundesgesetz gegen den unlauteren Wettbewerb (UWG), Art. 3 Abs. 1 lit. X, Stand 1. Januar 2025.

⁷⁸ Schweiz: Wikipedia – Die freie Enzyklopädie, „Unlauterer Wettbewerb“, Bearbeitungsstand: 12. November 2024, URL: https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Unlauterer_Wettbewerb&oldid=250270288, abgerufen am 16. Oktober 2025 und EU: Wikipedia – Die freie Enzyklopädie, „Richtlinie (EU) 2024/825 (EmpCo)“, Bearbeitungsstand: 17. September 2025, URL: [https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Richtlinie_\(EU\)_2024/825_\(EmpCo\)&oldid=259824020](https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Richtlinie_(EU)_2024/825_(EmpCo)&oldid=259824020), abgerufen am 16. Oktober 2025.

⁷⁹ Niranjan, Ajit, „Dutch airline KLM misled customers with vague green claims, court rules“, in: The Guardian, 20. März 2024, URL: <https://www.theguardian.com/world/2024/mar/20/dutch-airline-klm-misled-customers-green-claims-court-rules>, abgerufen am 15. Oktober 2025.

⁸⁰ Lin, Woon Leong et al., „The Impact of Greenwashing: Risks and Implications for Corporate Performance and Stakeholder Trust“, in: Advances in Social Science, Education and Humanities Research, Band 889(8), 2025, S.90.

3.3.2 Reputationsverlust und Vertrauensschäden

Über die rechtlichen Folgen hinaus kann Greenwashing auch das Vertrauen von Investoren, Konsumenten und weiteren Stakeholdern beeinträchtigen. Werden Nachhaltigkeitsaussagen nicht durch reale und überprüfbare Massnahmen gestützt, verliert das Unternehmen an Glaubwürdigkeit gegenüber Konsumenten.⁸¹ Ein beschädigtes Vertrauen untergräbt auch die eigene Absicht, den Stakeholderdruck zu verringern. Statt den Druck zu mindern, kann Greenwashing ihn steigern. Mittelfristig kann sich ein Reputationsschaden auch wirtschaftlich stark negativ auswirken, da Vertrauen einen starken Einfluss auf Kundenloyalität⁸² und Kaufentscheidungen⁸³ hat.

Darüber hinaus kann sich der Vertrauensverlust auf Nachhaltigkeit im Allgemeinen ausweiten.⁸⁴ Es zeigt sich: Nachdem Greenwashingvorwürfe bekannt werden, reagieren Konsumenten vorsichtiger auch auf legitime Bemühungen anderer Akteure.⁸⁵

3.4 Zwischenfazit

Die Analyse der Ursachen und verstärkenden Faktoren verdeutlicht, dass Greenwashing in der Luftfahrt nicht zufällig entsteht, sondern systematisch aus dem Zielkonflikt zwischen ökologischer Verantwortung und ökonomischer Realität resultiert. Fluggesellschaften stehen dabei unter einem erheblichen Handlungsdruck: Sie müssen Erwartungen zahlreicher Stakeholder berücksichtigen, gesellschaftliche Legitimität wahren und gleichzeitig finanziell gut wirtschaften. Technologische Limitationen erschweren dabei eine kosteneffiziente Dekarbonisierung zusätzlich, parallel wachsen die Passagierzahlen und damit voraussichtlich die Emissionen weiter an. In diesem Spannungsfeld können rein kommunikative Nachhaltigkeitsstrategien häufig kurzfristig attraktiver als substantielle Veränderungen erscheinen.

Demgegenüber stehen die Risiken von Greenwashing: Mögliche rechtliche Konsequenzen oder Reputations- und Vertrauensverluste veranlassen Fluggesellschaften, auch echte Nachhaltigkeit umzusetzen.

Insgesamt verdeutlicht dies, dass Greenwashing nicht isoliert betrachtet werden kann. Es ist sowohl Produkt struktureller Zwänge als auch Auslöser signifikanter Risiken. Daraus resultieren Strategien, die zur tatsächlichen Aufbesserung der Klimabilanz dienen und Strategien, mit denen sie sich als übertrieben nachhaltig darstellen wollen, also Greenwashing betreiben. Diese werden im folgenden Kapitel untersucht.

⁸¹ Keilmann, Juliane & Koch, Thomas, „When Environmental Claims are Empty Promises: How Greenwashing Affects Corporate Reputation and Credibility“, in: *Environmental Communication*, Band 18(3), 2023, S.281.

⁸² Bozbay, Zehra & Başlar, Emine Karakuş, „Impact of Brand Trust on Brand Loyalty: mediating Role of Brand Affect“, in: *Journal of Academic Research in Economics*, Band 12(2), 2020, S.255.

⁸³ Mangini, Eduardo Roque et al., „Greenwashing Study and Consumers' Behavioral Intentions“, in: *Consumer Behavior Review*, Band 4(3), 2020, S.241.

⁸⁴ Lim, Weng Marc et al., „What happens when consumers realise about green washing? A qualitative investigation“, in: *International Journal of Global Environmental Issues*, Band 13(1), 2013, S.19, 20.

⁸⁵ Lim, Weng et al., „What happens when consumers realise about green washing? A qualitative investigation“, 2013, S.20.

4 Strategien im Umgang mit dem Handlungsdruck

4.1 Verbreitete Nachhaltigkeitsstrategien

Im Folgenden werden die zentralen Strategien zur effektiven Emissionsreduktion von Fluggesellschaften erläutert und hinsichtlich Effektivität und praktischer Umsetzung analysiert. Zukunftstechnologien wie Elektro- oder Wasserstoffflugzeuge werden nicht berücksichtigt, da diese Technologien noch Jahre vom marktfähigen Einsatz entfernt stehen und deshalb in den aktuellen Nachhaltigkeitsstrategien der meisten Fluggesellschaften noch keine Rolle spielen.⁸⁶

4.1.1 Effizienzsteigerungen

Direkte Kerosineinsparungen lassen sich primär durch Effizienzsteigerungen erzielen, etwa durch optimierte Betriebsabläufe, verbesserte Aerodynamik oder weiterentwickelte Triebwerke. Neue Flugzeuge bieten hierbei das grösste Potential. So sparen die Triebwerke eines Airbus A320neo („New Engine Option“) der Generation CFM LEAP-1A mit Baujahr 2018 allein ca. 12 % Treibstoff pro Passagier gegenüber den Triebwerken des Vorgängermodells A320ceo („Current Engine Option“, CFM56-5B) mit gleichem Baujahr.⁸⁷ Neu entwickelte Flügelenen (gen. Sharklets) sparen beim A320 weitere 3 % ein.⁸⁸ Mit diesen neuen Triebwerksgenerationen ist jedoch das physikalisch mögliche CO₂-Einsparungspotential bereits beinahe ausgeschöpft.⁸⁹

Des Weiteren versuchen Fluggesellschaften auch durch einen optimierten Betrieb, etwa direktere Routen oder kürzere Wartezeiten, ihren Verbrauch zu senken.⁹⁰ Mit ca. 0.5 % Treibstoffeinsparungen pro Jahr im Vergleich zu 1.3 % durch neue Flugzeuge fällt dies jedoch eher gering aus.⁹¹

Bei Effizienzsteigerungsmassnahmen profitieren Fluggesellschaften zudem wirtschaftlich direkt, zumal der Treibstoff ca. 30 % der Betriebskosten ausmacht.⁹² Solche Massnahmen sind also mit Abstand die attraktivsten, zumal sie ökologische Vorteile mit direktem ökonomischem Gewinn verbinden.⁹³

⁸⁶ Köfer, René, Interview, Transkript: S.7, International Air Transport Association (IATA), „Aircraft Technology Net Zero Roadmap“, 2023, S.3.

⁸⁷ Hensey, Rory & Magdalena, Ana, „A320 NEO vs. CEO comparison study“, FPG Amentum, 2018, S.4.

⁸⁸ Hensey, Rory & Magdalena, Ana, „A320 NEO vs. CEO comparison study“, 2018, S.4.

⁸⁹ Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), „Bericht des BAZL betreffend die Förderung der Entwicklung und des Einsatzes von nachhaltigen Flugtreibstoffen“, 2022, S.16.

⁹⁰ International Council on Clean Transportation (ICCT), „Standards to promote airline fuel efficiency“, 2020, S.2.

⁹¹ ICCT, „Standards to promote airline fuel efficiency“, 2020, S.3.

⁹² SWISS, eigenes schriftliches Interview, 2025, S.5.

⁹³ Esqué, Axel et al. „Decarbonizing aviation: Executing on net-zero goals“, 2023.

4.1.2 Nachhaltige Treibstoffe (SAF)

Mittelfristig setzen viele Fluggesellschaften auf „Sustainable Aviation Fuels“ (SAF), also alternative Treibstoffe, die aus nicht-fossilen Quellen hergestellt werden.⁹⁴ Dabei unterscheidet man zwischen biogenen SAF, die auf natürlichen, organischen Rohstoffen wie Pflanzenölen oder Abfällen hergestellt werden, und synthetischen SAF, die aus nicht-biologischen Rohstoffen synthetisiert werden, etwa CO₂ aus der Luft oder Industrieabgasen und Wasserstoff. Synthetische SAF könnten theoretisch, bei nachhaltiger CO₂-Quelle, eine CO₂-Reduktion von bis zu 95 % bewirken.⁹⁵

Aktuell sind biogene SAF jedoch nur in geringen Mengen verfügbar und 3- bis 5-mal teurer als fossiles Kerosin,⁹⁶ weshalb SAF nur 0.3 % des globalen Kerosinverbrauchs deckt.⁹⁷ Synthetisch hergestellte SAF hätten zwar langfristig ein höheres Massepotential, sind aber derzeit noch nicht industriell verfügbar und werden voraussichtlich 10- bis 15-mal so teuer sein.⁹⁸ Auch sind Flugzeuge momentan technisch auf maximal 50 % SAF-Beimischung limitiert.⁹⁹ SAF hat somit echtes Reduktionspotential, bleibt aber in der Praxis zurzeit stark limitiert.

4.1.3 Kompensationsprogramme

Da weder Effizienzsteigerungen noch SAF zurzeit die Emissionen ausreichend reduzieren, setzen viele Fluggesellschaften auch auf die freiwillige Kompensation von Emissionen.¹⁰⁰ Passagiere können ihre Emissionen über CO₂-negative Projekte – meist Bewaldungsprojekte – ausgleichen. Dabei finanziert der Passagier oder die Fluggesellschaft ein entsprechendes Projekt, dafür gehören diesem dann die Rechte an den daraus resultierenden CO₂-Einsparungen – und eine Flugreise kann summa summarum CO₂-neutral sein. Auch freiwillige Kompensationen werden über Zertifikate bilanziert.¹⁰¹ Solche freiwilligen Programme gilt es jedoch von obligatorischen Systemen wie z. B. CORSIA oder EU ETS zu unterscheiden.¹⁰²

An der Praxis des freiwilligen Kompensierens kam in den letzten Jahren starke Kritik auf. Oft ist die tatsächliche Wirkung schwer überprüfbar: Zertifikate können überbewertet sein, Projekte ihre zugesagte

⁹⁴ U.S. Department of Energy, „Sustainable Aviation Fuel“, o.D., URL: [https://afdc.energy.gov/fuels/sustainable-aviation-fuel#:~:text=Sustainable%20aviation%20fuel%20\(SAF\)%20is,reduces%20emissions%20from%20air%20transportation.](https://afdc.energy.gov/fuels/sustainable-aviation-fuel#:~:text=Sustainable%20aviation%20fuel%20(SAF)%20is,reduces%20emissions%20from%20air%20transportation.), abgerufen am 02. Oktober 2025.

⁹⁵ Treyer, Karin et al. „Life Cycle Assessment of synthetic hydrocarbons for use as jet fuel: “Power-to-Liquid” and “Sun-to-Liquid” processes“, Paul Scherrer Institut, 2022, S.61.

⁹⁶ SWISS, eigenes schriftliches Interview, 2025, S.4.

⁹⁷ SWISS, eigenes schriftliches Interview, 2025, S.3.

⁹⁸ SWISS, eigenes schriftliches Interview, 2025, S.4.

⁹⁹BAZL, „Bericht des BAZL betreffend die Förderung der Entwicklung und des Einsatzes von nachhaltigen Flugtreibstoffen“, 2022, S.16.

¹⁰⁰ International Air Transportation Association (IATA), „Voluntary Carbon Offsetting“, o.D., URL: <https://www.iata.org/en/programs/sustainability/carbon-offset/>, abgerufen am 16. Oktober 2025.

¹⁰¹ Bundesamt für Umwelt (BAFU), „CO₂-Kompensation: Freiwillige Kompensation“, Bearbeitungsstand: 25. September 2025, URL: <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/klima/verminderungsmassnahmen/co2-kompensation/freiwillige-kompensation.html>, abgerufen am 16. Oktober 2025.

¹⁰² BAFU, „CO₂-Kompensation: Freiwillige Kompensation“, 2025 und IATA, „Voluntary Carbon Offsetting“, o.D.

Wirkung nicht erreichen oder ihre CO₂-Reduktion langfristig nicht halten.¹⁰³ Auch kann es vorkommen, dass durch solche Projekte kein zusätzlicher Effekt entsteht, Einsparungen oder Verbesserungen wären also auch ohne die Projekte entstanden.¹⁰⁴ Freiwilliger CO₂-Zertifikatshandel zur optionalen Dekarbonisierung ist, anders als obligatorische Systeme, zudem nur schwach reguliert¹⁰⁵, wodurch Kontrolle und Qualitätssicherung oft lückenhaft sind.¹⁰⁶ In den letzten Jahren haben viele Skandale rund um CO₂-Kompensationen deren Reputation weiter untergraben.¹⁰⁷ Aufgrund dieser Umstände ist der Marktwert für freiwillige CO₂-Kompensationen in den letzten zwei Jahren stark gesunken.¹⁰⁸

4.2 Verbreitete Greenwashingstrategien

Demgegenüber stehen diverse Arten des Greenwashings, mit denen Fluggesellschaften ihr Nachhaltigkeitsimage verbessern wollen. Lyon & Montgomery (2015) identifizieren sieben verschiedene Typologien des Greenwashings, die sich auch auf die Luftfahrt übertragen lassen: selektive Offenlegung, leere Umweltversprechen, fragwürdige Zertifikate und Labels, ineffektive freiwillige Programme, instrumentalisierte NGO-Unterstützungen oder -Partnerschaften, irreführende Narrative/Rhetorik sowie irreführende visuelle Darstellung/Bildsprache.

Beim ersten Typ, der **selektiven Offenlegung** werden nur bestimmte, positive Umweltinformationen veröffentlicht und überbetont, negative Aspekte verschwiegen.¹⁰⁹ So vollziehen viele Fluggesellschaften geringe oder symbolische Massnahmen, um diese nachher überzubetonen. Fluggesellschaften kommunizieren beispielsweise die Einführung von recyceltem Besteck, biologisch abbaubaren Getränkebechern oder Einsparungen von Papier als Beweis für ihr Engagement bezüglich Nachhaltigkeit.¹¹⁰ Auch wenn Fluggesellschaften solche Massnahmen umsetzen, lässt sich ihr effektiver Einfluss kaum nachweisen. Sie wirken als Beleg für das Umweltbewusstsein der Fluggesellschaft, während das Kerngeschäft, also der CO₂-intensive Flugverkehr, praktisch unverändert bleibt und in der Kommunikation nicht im Fokus steht. Beispielweise verkündete EasyJet im Jahr 2008, durch digitale Tickets Papier einzusparen und durch

¹⁰³ Probst, Benedict et al., „Systematic review of the actual emissions reductions of carbon offset projects across all major sectors“ processes“, ETH Zürich, University of Cambridge, 2022, S.22, 23 und Chen, Si et al., „Voluntary Carbon Offsets: An Empirical Market Study“, in: SSRN Electronic Journal, Band 48(1), 2021, S.13.

¹⁰⁴ Probst, Benedict et al., „Systematic review of the actual emissions reductions of carbon offset projects across all major sectors“ processes“, 2022, S.18, 19.

¹⁰⁵ Bundesamt für Umwelt (BAFU), „CO₂-Kompensation“, 25. September 2025, URL: <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/klima/verminderungsmaßnahmen/co2-kompensation.html>, abgerufen am 16. Oktober 2025 und Franki, Nicole, „Regulation of the Voluntary Carbon Offset Market: Shifting the Burden of Climate Change Mitigation from Individual to Collective Action“, in: Columbia Journal of Environmental Law, Band 48(1), 2022, S.182-185.

¹⁰⁶ Chen, Si et al., „Voluntary Carbon Offsets: An Empirical Market Study“, 2021, S.13,14.

¹⁰⁷ Köfer, René, Interview, Transkript: S.8 und The Economist, „Can the carbon-offset market be saved?“, Dezember 2023, URL: <https://www.economist.com/finance-and-economics/2023/12/20/can-the-carbon-offset-market-be-saved>, abgerufen am 16. Oktober 2025.

¹⁰⁸ The Economist, „Can the carbon-offset market be saved?“, 2023 und Greenfield, Patrick, „Market value of carbon offsets drops 61%, report finds“, in: The Guardian, 31. Mai 2024, URL: <https://www.theguardian.com/environment/article/2024/may/31/market-value-of-carbon-offsets-drops-61-aoe>, abgerufen am 16. Oktober 2025.

¹⁰⁹ Lyon & Montgomery, „The Means and End of Greenwash“, 2015, S.236, S.237.

¹¹⁰ Paperwise, „Lufthansa wählt Paperwise“, April 2023 (o.D.), URL: https://paperwise.eu/de/lufthansa-flugverpackung/?utm_source=chatept.com, abgerufen am 17. Oktober 2025 und Delta Air Lines, „Sustainable science: How Delta is eliminating 7M pounds of single-use plastic on board with new paper cups“, 5. Dezember 2025, URL: <https://news.delta.com/sustainable-science-how-delta-eliminating-7m-pounds-single-use-plastic-board-new-paper-cups>, abgerufen am 17. Oktober 2025 und China Airlines, „ECO Services“, o.D., URL: <https://calec.china-airlines.com/csr/en/environment/action-eco.html>, abgerufen am 17. Oktober 2025.

kostenpflichtiges Essen Foodwaste zu reduzieren.¹¹¹ Ein anderes Beispiel ist KLM, die durch leichtere Schuhe für Flugbegleiter und leichtere Bordwagen Emissionen einsparen wollen¹¹² (vgl. Abbildung 4). Dass der Einfluss solcher Massnahmen jedoch verschwindend gering ist, wird in beiden Fällen nicht erwähnt.¹¹³

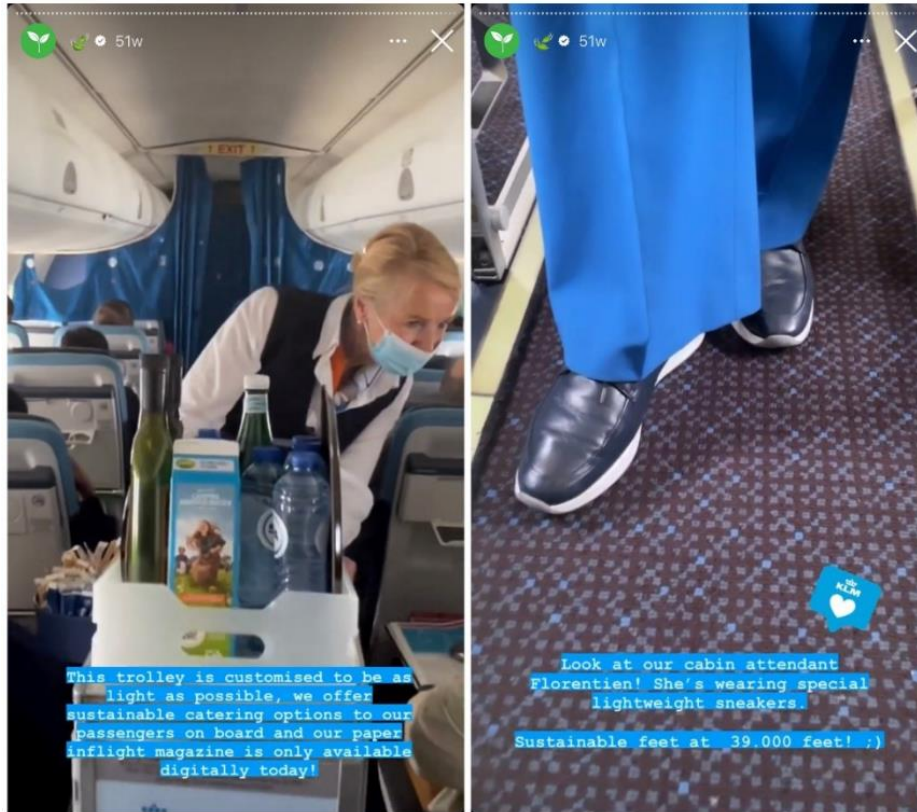


Abbildung 4: Instagram Stories von KLM mit symbolischen Nachhaltigkeitsmassnahmen

Daneben können Fluggesellschaften **leere Umweltversprechen oder symbolische Richtlinien** abgeben, die jedoch nicht konsequent umgesetzt werden.¹¹⁴ Ein Beispiel hierfür ist Delta Air Lines, die 2020 ankündigte, als erste Fluggesellschaft CO₂-neutral zu werden, indem sie über die nächsten zehn Jahre 1 Milliarde Dollar investieren wollten.¹¹⁵ Begleitet wurde dies durch den Werbespruch „CO₂-neutral seit März 2020“.¹¹⁶ Da diese CO₂-Neutralität auf umstrittenen Kompensationsprojekten basierte, zog die

¹¹¹ EasyJet, „Annual Reports and Accounts 2008“, 2008, S.18.

¹¹² Tokola, Anni, „Greenwashing in Airline Marketing“, Haaga-Helia University of Applied Sciences, 2023, S.21.

¹¹³ EasyJet, „Annual Reports and Accounts 2008“, 2008, S.18 und Tokola, Anni, „Greenwashing in Airline Marketing“, Haaga-Helia University of Applied Sciences, 2023, S.21.

¹¹⁴ Lyon & Montgomery, „The Means and End of Greenwash“, 2015, S.237.

¹¹⁵ Greenfield, Patrick, „Delta Air Lines faces lawsuit over \$1bn carbon neutrality claim“, in: The Guardian, 30 Mai 2023, URL: <https://www.theguardian.com/environment/2023/may/30/delta-air-lines-lawsuit-carbon-neutrality-aoe>, abgerufen am 18. Oktober 2025.

¹¹⁶ United States District Court Central District of California, „Case 2:23-cv-04150“, 2023, URL: [classaction.org/media/berrin-v-delta-air-lines-inc.pdf](https://www.classaction.org/media/berrin-v-delta-air-lines-inc.pdf), abgerufen am 18. November 2025, eigene Übersetzung.

Fluggesellschaft dieses Versprechen bereits 2 Jahre später wieder zurück. So will Delta nun erst bis 2050 CO₂-neutral werden.¹¹⁷

Auch die Greenwashing-Typologie „**ineffektive freiwillige Programme**“, also Teilnahmen an freiwilligen Umweltprogrammen mit überschätzter Umweltverbesserung¹¹⁸, kommen in der Luftfahrt vor. So zeigt sich: viele freiwillige Kompensationsprogramme, die dem Kunden Nachhaltigkeit versprechen, erreichen nur einen Bruchteil der vorgesehenen Wirkung¹¹⁹ (vgl. 4.1.3). Dies tangiert auch zwei weitere Typen: Zum einen „**fragwürdige Zertifikate und Labels**“, also Zertifikate, die Nachhaltigkeit vermitteln aber irreführend sind¹²⁰, und zum anderen **instrumentalisierte NGO-Unterstützungen**, wobei NGOs genutzt werden, um ein grünes Ansehen zu erzeugen, ohne entsprechende Umweltwirkung.¹²¹ So sind viele Partner-NGOs und Zertifizierer in Kritik geraten, beispielsweise der weltweit grösste Zertifizierer „Verra“, der für die Zertifizierung diverser umstrittener Projekte beanstandet worden ist. So sind gemäss einer Untersuchung der Zeitungen „The Guardian“ und „Die Zeit“ sowie der Investigativ-NGO „SourceMaterial“ über 90 % der von Verra zertifizierten Kompensationen wertlos.¹²²

Irreführende Narrative kommen in der Luftfahrt ebenfalls vor. Dabei wird Umweltfreundlichkeit durch Rhetorik und Marketing vorgetäuscht.¹²³ Beispielsweise warb Ryanair 2020 etwa mit dem Werbespruch, „Tiefe Preise. Tiefe Emissionen.“¹²⁴

Des Weiteren kann Greenwashing auch in Form von **irreführender Bildsprache** vorkommen, wobei Symbole, Farben oder Bilder Nachhaltigkeit vermitteln sollen, die in dieser Form nicht existiert.¹²⁵ Ein Beispiel dafür ist ein Instagram-Beitrag der Qatar Airways anlässlich des „Earth Days“, worauf ein Naturbild zu sehen ist, mit der Bildbeschreibung „(...) Wir tragen unseren Teil dazu bei, die #Erde unglaublich zu behalten, indem wir CO₂-Emissionen und Abfälle reduzieren (...).“¹²⁶ Das Naturbild suggeriert Naturverbundenheit und Umweltfreundlichkeit und irreführende Bildsprache wird mit vagen Nachhaltigkeitsaussagen verknüpft, um das Bild eines engagierten, nachhaltigen Unternehmens zu geben.¹²⁷

¹¹⁷ Greenfield, Patrick, „Delta Air Lines faces lawsuit over \$1bn carbon neutrality claim“, 2023.

¹¹⁸ Lyon & Montgomery, „The Means and End of Greenwash“, 2015, S.238.

¹¹⁹ Probst, Benedict et al., „Systematic review of the actual emissions reductions of carbon offset projects across all major sectors“ processes“, 2022, S.22, 23.

¹²⁰ Lyon & Montgomery, „The Means and End of Greenwash“, 2015, S.237.

¹²¹ Lyon & Montgomery, „The Means and End of Greenwash“, 2015, S.237.

¹²² Greenfield, Patrick, „Revealed: more than 90% of rainforest carbon offsets by biggest certifier are worthless, analysis shows“, in: The Guardian, 18 Januar 2023, URL: <https://www.theguardian.com/environment/2023/jan/18/revealed-forest-carbon-offsets-biggest-provider-worthless-verra-aoe>, abgerufen am 28. Oktober 2025.

¹²³ Lyon & Montgomery, „The Means and End of Greenwash“, 2015, S.238.

¹²⁴ Speare-Cole, Rebecca, „Ryanair adverts banned for 'misleading environmental claims' over low emissions“, in: The Standard, 5. Februar 2022, URL: <https://www.standard.co.uk/news/uk/ryanair-adverts-banned-low-emissions-a4353901.html>, abgerufen am 17. Oktober 2025.

¹²⁵ Lyon & Montgomery, „The Means and End of Greenwash“, 2015, S.238.

¹²⁶ Tokola, Anni, „Greenwashing in Airline Marketing“, 2023, S.20, Eigene Übersetzung, siehe Abbildung 7.

¹²⁷ Tokola, Anni, „Greenwashing in Airline Marketing“, 2023, S.20.



Abbildung 5: Instagram Post der Qatar Airways des 22. Aprils 2022 mit irreführender Bildsprache

4.3 Zwischenfazit: Bewertung im Kontext des Spannungsfelds

Die Analyse typischer Strategien verdeutlichen das Spannungsfeld zusätzlich: Effizienzsteigerungen sind kurzfristig umsetzbar und ökonomisch attraktiv, reichen allein jedoch nicht aus. SAF besitzen ein mittelfristiges Potential zur Emissionsreduktion, sind derzeit aber wirtschaftlich noch nicht konkurrenzfähig. Das viele Fluggesellschaften trotzdem auf diese Technologie setzen wollen, zeigt, unter welchem Handlungsdruck sie stehen. Kompensationsprogramme reduzieren die eigentlichen Emissionen nicht, und sind deshalb besser zur Schliessung von Restlücken geeignet.

Parallel kann das Spannungsfeld Greenwashing begünstigen, so verdeutlichen die Beispiele von Delta, EasyJet, KLM und Qatar Airways, dass viele Fluggesellschaften Nachhaltigkeit mithilfe diverser Arten des Greenwashings kommunikativ umsetzen. Dass viele dieser Beispiele jedoch danach in öffentlicher Kritik standen, oder KLM und Delta gar verklagt wurden¹²⁸, zeigt die potenziellen Gefahren von Greenwashing auf.

Insgesamt verdeutlicht sich auch, dass die aktuellen Strategien der Branche überwiegend Übergangslösungen darstellen: Sie verschaffen Zeit, bis tatsächlich transformative Technologien wie Elektro- oder Wasserstoffantriebe marktreif sind.¹²⁹

¹²⁸ Greenfield, Patrick, „Delta Air Lines faces lawsuit over \$1bn carbon neutrality claim“, 2023 und Niranjana, Ajit, „Dutch airline KLM misled customers with vague green claims, court rules“, 2024.

¹²⁹ Köfer, René, Interview, Transkript: S.7.

Anhand des Fallbeispiels der Fluggesellschaft SWISS wird im nächsten Kapitel untersucht, wie diese strategischen und kommunikativen Verhaltensmuster auf eine konkrete Fluggesellschaft zutreffen und welche Herausforderungen dabei konkret sichtbar werden.

5 Fallbeispiel: SWISS

Die Swiss International Air Lines ist die mit Abstand grösste Fluggesellschaft der Schweiz. So hatte sie am Flughafen Zürich 2019 einen Marktanteil der Passagierzahlen von 54 %.¹³⁰ Als nationale Airline steht SWISS besonders im Fokus der öffentlichen Wahrnehmung und muss Nachhaltigkeit glaubwürdig gestalten. Sie nimmt für sich in Anspruch, schweizerische Werte zu verkörpern, und positioniert sich international im Premiumsegment.¹³¹ Entsprechend wichtig ist es, öffentlich glaubwürdig und integer aufzutreten, und bezüglich Nachhaltigkeit ebenjene Werte zu vertreten. Zudem ist SWISS vollständige Tochter der Lufthansa Group, weshalb viele Nachhaltigkeitsmassnahmen auf Konzernebene umgesetzt werden. Vor diesem Hintergrund wird im Folgenden untersucht, welche Strategien SWISS zur Emissionsreduktion verfolgt und inwieweit sich Greenwashing erkennen lässt.

5.1 Analyse der Nachhaltigkeitsstrategien

Wie andere Fluggesellschaften investiert auch SWISS in neue Flugzeuge. So waren Stand November 2024 zwölf von 25 bestellten Flugzeugen der A320neo-Familie bei SWISS in Betrieb.¹³² Ab September 2025 startete SWISS auch die Einführung des neuen Flugzeugtyps A350.¹³³ Ebenfalls will man operationelle Massnahmen wie Gewichtsoptimierung oder direktere Flugrouten umsetzen.¹³⁴

Beim Buchen eines Tickets von SWISS ist der sogenannte „Green Fare“ verfügbar. Gegen einen Aufpreis werden dabei auf Europaflügen die geschätzten Emissionen pro Passagier durch den Einsatz von SAF um 20 % reduziert, die restlichen 80 % werden kompensiert. Auf Interkontinentalflügen sind es 10% SAF respektive 90 % Kompensation.¹³⁵ SWISS setzt also ebenfalls auf alternative Treibstoffe und Klimakompensation.

Derzeit verwendet SWISS biogene SAF, die laut eigenen Angaben mindestens 80 % weniger CO₂-Emissionen als fossiles Kerosin verursachen. Des Weiteren steht SWISS in einer Partnerschaft mit dem ETH-spin-off Synhelion, das synthetische SAF aus Solarenergie¹³⁶ entwickelt und seit 2024 auch erstmals industriell produziert.¹³⁷ Synhelion-Treibstoffe erreichen momentan eine Reduktion von 30 bis 40 %,

¹³⁰ Wikipedia – Die freie Enzyklopädie, „Flughafen Zürich“, Bearbeitungsstand: 15. Oktober 2025, URL: https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Flughafen_Z%C3%BCrich&oldid=260631508, abgerufen am 18. Oktober 2025.

¹³¹ Swiss International Air Lines, „SWISS Umweltbericht 2024“, 2025, S.4.

¹³² Swiss International Air Lines, „SWISS Umweltbericht 2024“, 2025, S.10.

¹³³ Matt, Eric, „Mit dem neuen A350 will die Swiss Premium-Qualität zurückbringen. Die Stimmung zumindest ist Spitze“, in: NZZ, 15. Oktober 2025, URL: <https://www.nzz.ch/wirtschaft/mit-dem-neuen-a350-will-die-swiss-premium-qualitaet-zurueckbringen-die-stimmung-zumindest-ist-weltspitze-id.1907065>, abgerufen am 18. Oktober 2025.

¹³⁴ Swiss International Air Lines, „SWISS Umweltbericht 2024“, 2025, S.15.

¹³⁵ Swiss International Air Lines, „SWISS Umweltbericht 2024“, 2025, S.18.

¹³⁶ Genannt Sun-to-Liquid-Verfahren.

¹³⁷ SWISS Magazine, „Mit Kerosin aus Sonnenlicht fliegen“, 15. Mai 2023, URL: <https://www.swiss.com/magazine/de/inside-swiss/sustainability/flying-with-kerosene-made-from-sunlight>, abgerufen am 28. Oktober.

längerfristig sind hingegen über 90 % möglich.¹³⁸ Diese Technologie befindet sich also noch klar in der Entwicklung. Mit bereits abgeschlossenen Abnahmevereinbarungen¹³⁹ will man dennoch als weltweit erste Fluggesellschaft den solaren Treibstoff von Synhelion beziehen. Dem entgegen steht, dass derartige synthetische Treibstoffe bei Markteinführung 10- bis 15-mal teurer als fossiler Treibstoff sein werden.¹⁴⁰

Durch den Kauf nachhaltiger Treibstoffe haben Passagiere von SWISS gemäss eigenen Informationen rund 11'200 Tonnen CO₂ eingespart, während Kompensationen mit 120'000 ausgeglichenen Tonnen CO₂ zahlenmässig noch deutlich überwiegen.¹⁴¹ Die Lufthansa Group, welche Klimakompensationsprojekte auf Konzernebene auswählt, setzt dabei auf 18 verschiedene Projekte, wovon über 90 % nach dem „Gold Standard“ geprüft werden.¹⁴² Der Gold Standard ist einer der anerkanntesten Klimakompensationsstandards, der von diversen NGOs, darunter WWF International, 2003 gegründet worden ist.¹⁴³ Er gilt als der Standard mit den strengsten Qualitätskriterien¹⁴⁴ und geniesst internationale Anerkennung.¹⁴⁵

Darüber hinaus hat SWISS eine Partnerschaft mit dem Schweizer Startup „Climeworks“ abgeschlossen, welches eine Technologie zur direkten Entfernung von Kohlendioxid aus der Luft entwickelt hat. Entweder kann das herausgefilterte CO₂ dabei unterirdisch dauerhaft gespeichert werden oder aber als Rohstoff für synthetische SAF dienen. SWISS erhofft sich daraus, verbleibende Emissionen aus der Atmosphäre entfernen zu können, weshalb man eine Abnahmevereinbarung bis 2030 geschlossen hat.¹⁴⁶ Problematisch sind bei dieser Technologie dabei insbesondere die Kosten: Zwar erhofft man sich langfristig eine Senkung der Kosten pro entfernte Tonne auf unter 100 US-Dollar¹⁴⁷, per Oktober 2025 liegt dieser Preis jedoch noch bei 500 USD.¹⁴⁸ Bei Gold Standard Kompensationsprojekten liegen die Kosten pro Tonne hingegen in der Regel bei 20-50 USD.¹⁴⁹ Die Kosten von sogenanntem „Direct-Air-Capture“ (DAC) liegen also um ein Vielfaches höher als bei konventioneller Kompensation. Auch kämpft man mit grossen Problemen beim Bau und der Inbetriebnahme neuer, grösserer Anlagen, die für die Skalierung der Technologie äusserst wichtig wären. So filterte die neue Anlage „Mammoth“, die über 36'000 Tonnen CO₂ pro Jahr entfernen sollte, 2024 nur wenig mehr als 100 Tonnen CO₂ aus der Atmosphäre.¹⁵⁰

¹³⁸ Effektive Reduktion ist stark von den verwendeten Edukten abhängig. Momentan wird noch Erdgas benötigt, zukünftig wäre eine vollständige solarthermische Produktion möglich, Treyer, Karin et al. „Life Cycle Assessment of synthetic hydrocarbons for use as jet fuel: “Power-to-Liquid” and “Sun-to-Liquid” processes”, Paul Scherrer Institut, 2022, S.55-60.

¹³⁹ Swiss International Air Lines, „SWISS Umweltbericht 2024“, 2025, S.19.

¹⁴⁰ SWISS, eigenes schriftliches Interview, 2025, S.4.

¹⁴¹ SWISS, eigenes schriftliches Interview, 2025, S.5.

¹⁴² Swiss International Air Lines, „SWISS Umweltbericht 2024“, 2025, S.11.

¹⁴³ Kollmuss, Anja et al., „A Comparison of Carbon Offset Standards“, WWF, 2008.

¹⁴⁴ Kollmuss, Anja et al., „A Comparison of Carbon Offset Standards“, 2008, S.57.

¹⁴⁵ Carbonibus, „Pros and Cons of Verra VCS and Gold Standard“, 25. August 2023, URL: https://www.carbonibus.org/post/pros-and-cons-of-verra-vcs-and-gold-standard?utm_source=chatgpt.com, abgerufen am 28. Oktober 2025.

¹⁴⁶ Swiss International Air Lines, „SWISS Umweltbericht 2024“, 2025, S.19.

¹⁴⁷ Brunner, Cyril, „CO₂-Entfernung: Zwischen Wunsch und Wirklichkeit“, 15. Juni 2025, in: swissinfo, URL: <https://www.swissinfo.ch/ger/klimaschutz/co2-abscheidung-zwischen-wunsch-und-wirklichkeit/89502993>, abgerufen am 30. Oktober 2025.

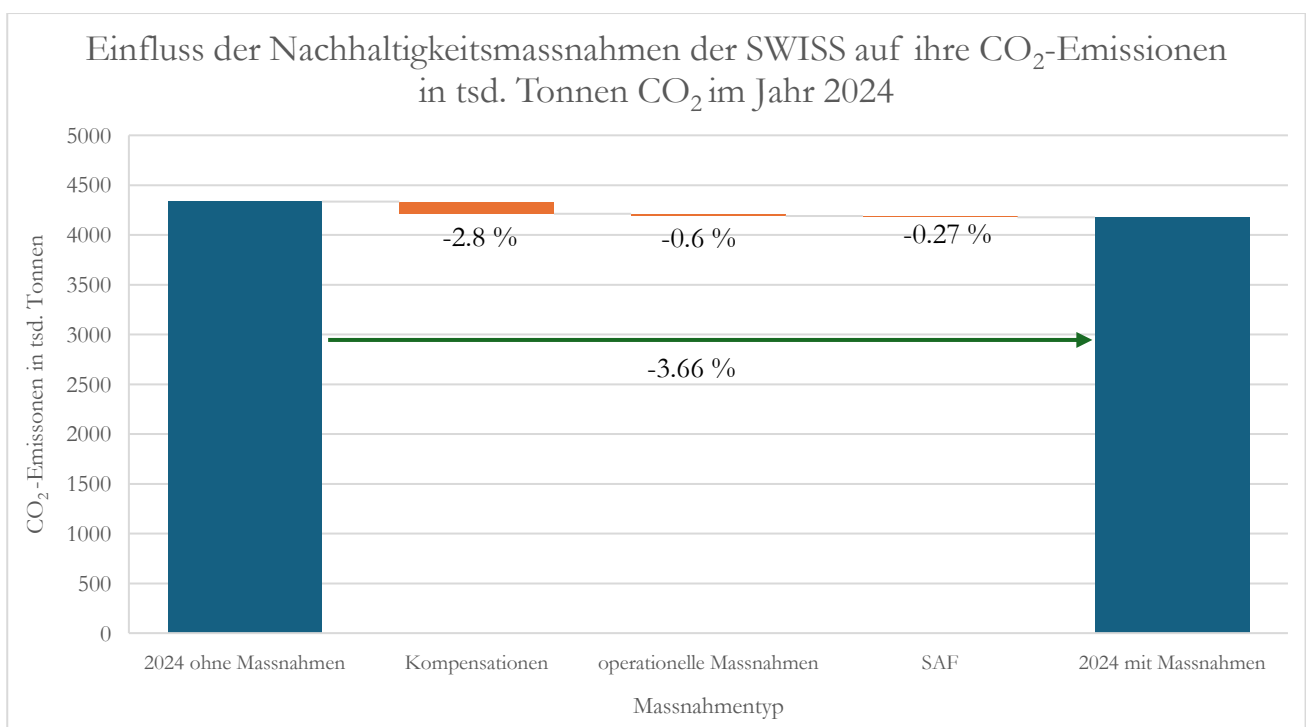
¹⁴⁸ Climeworks, „Checkout“, o.D., URL: <https://climeworks.com/checkout/cart>, abgerufen am 30. Oktober 2025.

¹⁴⁹ Certified Carbon, „The Top Carbon Credit & Offset Exchanges“, Bearbeitungsstand: 7. November 2023, URL: <https://certifiedcarbon.com/the-top-carbon-credit-and-offset-exchanges>, abgerufen am 30. Oktober 2025.

¹⁵⁰ Meier, Jürg, „Klima-Startup Climeworks: Nach glamourösem Start schlittert der Schweizer CO₂-Staubsauger in die Krise“, 16. Mai 2025, in: NZZ, URL: <https://www.nzz.ch/wirtschaft/klima-startup-climeworks-entlassungen-und-zweifel-an-technologie-ld.1884496>, abgerufen am 30. Oktober 2025.

Insgesamt filterte Climeworks 2022 und 2023 ca. 2400 Tonnen CO₂ aus der Atmosphäre. Zumal der eigene CO₂-Ausstoss des Startups im selben Zeitraum bei ca. 2880 Tonnen lag, stiess man netto Kohlendioxid aus, statt es einzusparen. Trotzdem wurden die „Einsparungen“ verkauft.¹⁵¹ Direct-Air-Capture und Climeworks stehen also sowohl momentan als auch zukünftig vor grossen Herausforderungen. Kurz- und mittelfristig ist voraussichtlich auch DAC keine realistische und umfassende Lösung.¹⁵²

Insgesamt wählten 2024 nur 5 % der Passagiere eine Green Fare.¹⁵³ So wurden durch SAF und Kompensationen 131'200 Tonnen CO₂ ausgeglichen oder eingespart¹⁵⁴, was einer Reduktion von rund 3 % an den Gesamtemissionen von 4.2 Mio. Tonnen CO₂ entspricht.¹⁵⁵ Damit bleibt die tatsächliche Wirkung der Angebote gering, auch wenn insbesondere die Kompensationen selbst qualitativ zuverlässig sind. (Vgl. Grafik 3)



Grafik 3: Interpretation: gänzlich ohne Massnahmen wären die Emissionen bloss 3.66 % höher ausgefallen.

¹⁵¹ Für 2024 sind noch keine Werte verfügbar. Quelle: Alexandersson, Bjartmar Oddur Þeyr & Grettisson, Valur, „Climeworks’ capture fails to cover its own emissions“, 15. Mai 2025, in: Heimildin, URL: <https://heimildin.is/grein/24581/climeworks-capture-fails-to-cover-its-own-emissions/>, abgerufen am 30. Oktober 2025.

¹⁵² Technische Einzelheiten, *wieso* DAC sich als derart schwierig erweist, werden im Umfang dieser Arbeit nicht betrachtet. Weitergehende Informationen dazu finden sich hier: <https://news.mit.edu/2024/reality-check-tech-to-remove-carbon-dioxide-from-air-1120>.

¹⁵³ SWISS, eigenes schriftliches Interview, 2025, S.5.

¹⁵⁴ SWISS, eigenes schriftliches Interview, 2025, S.5.

¹⁵⁵ Swiss International Air Lines, „SWISS Umweltbericht 2024“, 2025, S.12.

5.2 Mögliche Greenwashingvorwürfe

Im Folgenden werden Fälle aufgezeigt, bei denen SWISS ihr Nachhaltigkeitsimage kommunikativ zusätzlich aufzubessern versuchte. Dieses Kapitel hat dabei nicht den Anspruch, vollständig zu sein, sondern führt einige Beispiele auf. Auch gilt es festzuhalten, dass insbesondere durch die mangelnde rechtliche Klarheit immer ein Interpretationsspielraum vorhanden ist, und deshalb nicht eindeutig in Greenwashing und echte Nachhaltigkeit eingeteilt werden kann.

Bei der Climeworks-Kooperation zeigt sich, dass auch SWISS selektiv kommuniziert. Zwar werden auf den Websites von Climeworks und SWISS sowie in Werbefilmen der beiden Firmen die Funktionsweise, das Potential und Vorteile von DAC ausführlich beschrieben,¹⁵⁶ doch finden sich in keiner Veröffentlichung Hinweise über Nachteile oder Einschränkungen zur Technologie. Es entsteht der falsche Eindruck, dass es sich bei DAC um eine problemfreie und erprobte Methode handelt, deren Skalierung und Markteinführung kaum etwas im Wege steht.

Auch bezüglich SAF gibt es unklare Kommunikation. So wird in einem Werbevideo von SWISS ohne weiteren Kontext geschrieben: „Sustainable Aviation Fuel senkt die CO₂-Emissionen um 80 %.“¹⁵⁷ Obwohl diese Aussage rein faktisch korrekt sein mag, vermittelt sie ein verzerrtes Bild. Aufgrund technischer Limitationen wird SAF momentan nur fossilem Kerosin beigemischt, mit einer maximal erlaubten Beimischquote von 50 %.¹⁵⁸ Theoretisch wäre durch SAF zwar eine Reduktion von 80 % möglich, in der Praxis liegt dieser Wert aber viel tiefer, da SAF nicht in reiner Form verwendet wird. Beim SAF-verwendenden Green Fare von SWISS liegt die Reduktion durch SAF bei Europaflügen nur bei 20 % und 10 % bei Interkontinentalflügen.¹⁵⁹

Zudem verhält sich SWISS beim Thema SAF teilweise inkonsequent. Die Fluggesellschaft setzt in ihrer Nachhaltigkeitsstrategie stark auf alternative Treibstoffe: Bereits heute bietet man biogene SAF an, langfristig hat man Abnahmevereinbarungen mit dem Unternehmen Synhelion abgeschlossen. Gleichzeitig antwortet man im Interview auf die Frage, ob SAF wirtschaftlich marktfähig seien, wie folgt:

„(...) Derzeit verfügbare Biogene Treibstoffe kosten 3 bis 5 Mal mehr als fossiles Kerosin. Synthetische Treibstoffe sind derzeit noch nicht verfügbar, werden aber nochmals um ein Vielfaches teurer sein (10 bis 15 Mal teurer als fossiler Treibstoff). Treibstoffkosten machen bei Fluggesellschaften bereits heute etwa 30 Prozent der Betriebskosten aus. Eine

¹⁵⁶ Website zur Kooperation von SWISS: SWISS Newsroom, „SWISS und Climeworks heben gemeinsam in eine nachhaltigere Zukunft ab“, 7. März 2024, URL: <https://newsroom.swiss.com/swiss-und-climeworks-heben-gemeinsam-in-eine-nachhaltigere-zukunft-ab/>, abgerufen am 15. November, Website zu DAC von Climeworks: Climeworks, „Direct Air Capture technology“, o.D., URL: <https://climeworks.com/direct-air-capture>, abgerufen am 30. Oktober 2025, Werbevideo der Swiss: Swiss International Air Lines, „Climeworks and SWISS take off together“, 7. März 2024, URL: <https://www.youtube.com/watch?v=CTsT9J5KvWg>, abgerufen am 15. November 2025 Werbevideo von Climeworks: BBC StoryWorks & Climeworks, „Removing CO2 from the air“, 19. Juni 2024, URL: <https://www.facebook.com/bbcstoryworks/videos/429620456556373/>, abgerufen am 15. November 2025.

¹⁵⁷ Swiss International Air Lines, „Climeworks and SWISS take off together“, 2024.

¹⁵⁸ International Air Transport Agency (IATA), „Fact Sheet 2 Sustainable Aviation Fuel: Technical Certification“, o.D.

¹⁵⁹ Swiss International Air Lines, „SWISS Umweltbericht 2024“, 2025, S.18.

Vervielfachung dieser Kosten durch den Einsatz von SAF ist für Fluggesellschaften nicht finanzierbar. (...)“ (SWISS, eigenes schriftliches Interview, S.5)

Man erkennt also, dass SAF um ein Vielfaches teurer sind und sein werden, und bestätigt, dass der Einsatz von SAF so nicht finanzierbar ist. Trotzdem setzt man öffentlich in der Nachhaltigkeitsstrategie stark auf SAF.¹⁶⁰ Auf die Frage, wie SWISS plane, ihre SAF-Pläne umzusetzen und wie man den Übergang finanzieren wolle, antwortete SWISS, dass die Finanzierung „durch eine Kombination aus eigenen Investitionen, gezielten Kundenangeboten (...) sowie durch Kooperationen innerhalb der Branche“ erfolge.¹⁶¹ Wie man jedoch die Unfinanzierbarkeit von Kostenerhöhungen mit den eigenen Zielen zusammenbringen will, bleibt unklar. Kommunikativ wird also stark auf SAF gesetzt, ohne dass Umsetzung und Finanzierung definitiv geklärt scheinen. Die Kommunikation und Werbung bezüglich SAF ist also von tatsächlichen Plänen oder Handeln entkoppelt.

Darüber hinaus erscheinen die ambitionierten Nachhaltigkeitsziele von SWISS und der Lufthansa Group unrealistisch. So nimmt sie es sich zum Ziel, ihre Emissionen bis 2030 gegenüber 2019 um 50 % zu reduzieren.¹⁶² Aktuell scheint dieses Ziel jedoch ausser Reichweite: mit dem Berichtsjahr 2024 ist bereits beinahe die Hälfte des Referenzzeitraums verstrichen, während die Emissionen nur 10.6 % geringer als 2019 ausfielen.¹⁶³ Und auch diese Reduktion kam einzig zustande, da das Angebot von SWISS um 11.3 % sank. Im Gegenteil: Nimmt man an, das Angebot wäre gleichgeblieben und betrachtet man also die Emissionen pro Sitzkilometer (SKO)¹⁶⁴, zeigt sich, dass die Emissionen pro SKO um 1.22 % gestiegen sind (vgl. Grafik 4).¹⁶⁵ Da der flächendeckende Einsatz von SAF voraussichtlich nicht in den kommenden 5 Jahren realisiert wird, und auch keine andere Lösung die Emissionen ausreichend zu senken vermag, erscheint diese Zielsetzung als äusserst unrealistisch. Diese Richtlinie ist also primär von symbolischem Charakter, da sie nicht ausreichend von entsprechenden Massnahmen gestützt wird und kaum eingehalten werden kann.

¹⁶⁰ Swiss International Air Lines, „SWISS Umweltbericht 2024“, 2025, S.11.

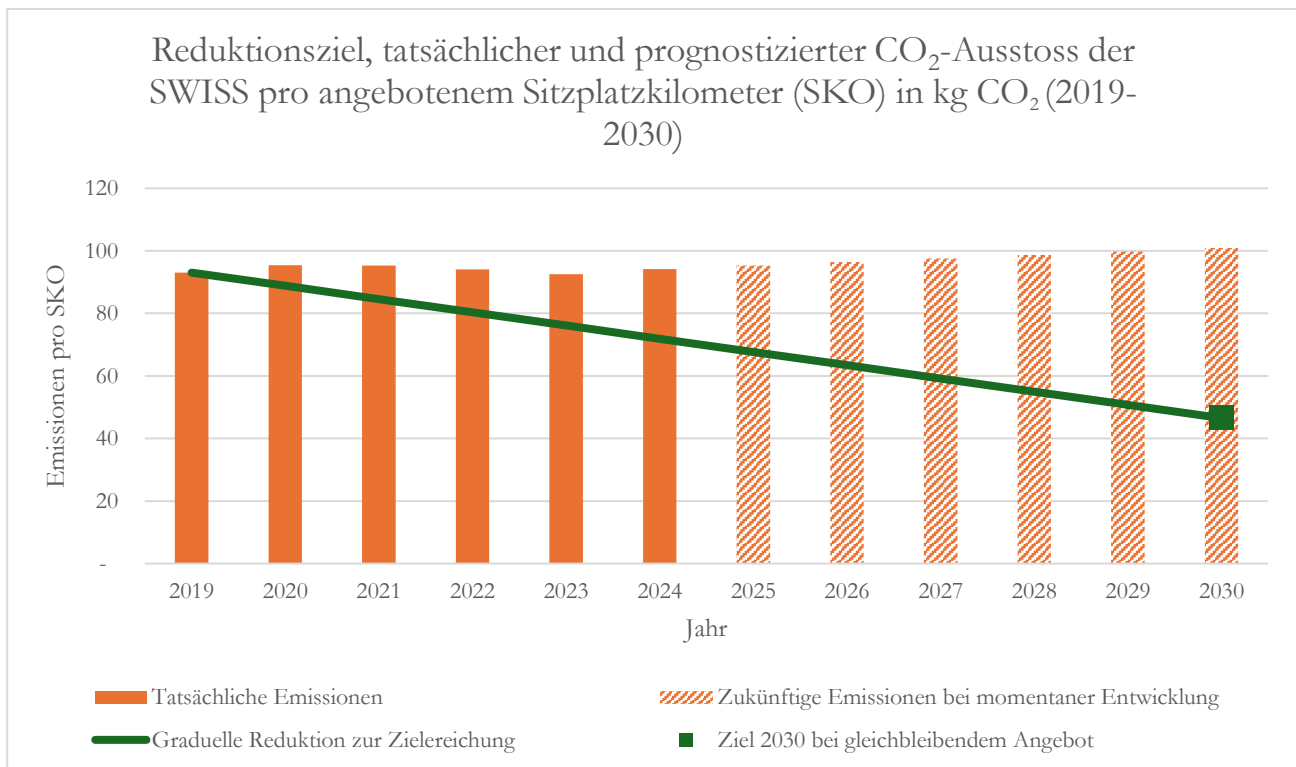
¹⁶¹ SWISS, eigenes schriftliches Interview, 2025, S.6.

¹⁶² SWISS, „Umweltverantwortung“, o.D., URL: <https://www.swiss.com/corporate/de/company/corporate-responsibility/environmental-responsibility.html#1>, abgerufen am 1. November 2025.

¹⁶³ Swiss International Air Lines, „SWISS Umweltbericht 2024“, 2025, S.12.

¹⁶⁴ SKO = Anzahl verfügbare Tickets x zurückgelegte Kilometer

¹⁶⁵ Eigene Berechnung, basierend auf: Swiss International Air Lines, „SWISS Umweltbericht 2024“, 2025, S.21,22.



Grafik 4: Interpretation: entwickeln sich die Emissionen von SWISS in den kommenden 6 Jahren gleich wie in den letzten 6 Jahren, verfehlen sie das Emissionsziel bei gleichbleibendem Angebot klar. Sollte das Angebot nicht auf gleichem Niveau bleiben, sondern weiter steigen, würde die Diskrepanz zwischen Ziel und Prognose noch grösser ausfallen.

Information: Es wurde SKO statt PKM gewählt, um den Corona-Effekt auszublenden. Auch wurden für die Zielsetzung von SWISS relative statt absoluter Zahlen gewählt, um den Corona-Effekt auszublenden.

Des Weiteren wird auch das Ziel, Effizienzsteigerungen etwa durch Gewichtsoptimierungen zu erzielen¹⁶⁶, äusserst inkonsequent umgesetzt. So verbaut SWISS ab Ende 2025 in ihren A330-Flugzeugen unter anderem eine neue First-Class.¹⁶⁷ Dabei sind die neuen Sitze jedoch derart schwer, dass das Flugzeug aus dem Gleichgewicht gerät und als Ausgleich im Heck 1.5 Tonnen schwere Bleiplatten eingebaut werden müssen. Dies dürfte zu Mehremissionen von 33'000 Tonnen CO₂ pro Jahr führen¹⁶⁸ - das Dreifache der Einsparungen durch den SAF-Einsatz im Jahr.¹⁶⁹

Im Rahmen dieses Kapitels wurde SWISS um eine Stellungnahme gebeten. SWISS lehnte dies jedoch ab¹⁷⁰ und übermittelte stattdessen ein Antwortschreiben, das keine inhaltliche Auseinandersetzung mit den genannten Punkten enthält, jedoch einzelne Begriffe und Unternehmenspositionen erläutert. Der Vorwurf des Greenwashings weist SWISS zurück.¹⁷¹ Auffällig ist, dass SWISS in ebenjenem Schreiben

¹⁶⁶ Swiss International Air Lines, „SWISS Umweltbericht 2024“, 2025, S.15.

¹⁶⁷ Schaer, Florian, „Mit diesen Suiten will die Swiss Ruhe über den Wolken verkaufen“, in: Tagesanzeiger, 29. Juli 2025, URL: <https://www.tagesanzeiger.ch/swiss-enthueelt-senses-sitze-ruhe-ueber-den-wolken-zu-vermieten-966520429934>, abgerufen am 31. Oktober 2025.

¹⁶⁸ Liebrich, Martin, „Die Swiss spart CO₂ und vermiest sich gleichzeitig die CO₂-Bilanz“, in: Tagesanzeiger, 26. Mai 2025, URL: <https://www.tagesanzeiger.ch/flughafen-zuerich-die-swiss-spart-co2-und-vermiest-sich-gleichzeitig-die-co2-bilanz-688283589943>, abgerufen am 1. November 2025.

¹⁶⁹ SWISS, eigenes schriftliches Interview, 2025, S.3.

¹⁷⁰ SWISS, Antwortschreiben zum Kapitel 5, 28. November 2025, S.1.

¹⁷¹ SWISS, Antwortschreiben zum Kapitel 5, 28. November 2025, S.1.

betont, seit drei Jahren nicht mehr vom Begriff „Kompensation“ zu sprechen, da dieser eine zurzeit unmögliche CO₂-Neutralität impliziere.¹⁷² Diese Aussage widerspricht jedoch der tatsächlichen Kommunikationspraxis. So bewirbt man die Green Fares auf der eigenen Website nach wie vor mit dem Slogan „Reduzieren und kompensieren“.¹⁷³ Man spricht dabei davon, CO₂-Emissionen „durch einen Betrag zu hochwertigen Klimaschutzprojekten [zu] kompensieren.“¹⁷⁴

Im Nachhaltigkeitsbericht 2024 verwendet SWISS statt „CO₂-Kompensation“ den Begriff „CO₂-Ausgleich“.¹⁷⁵ Ob dieser Begriff im Unterschied zu „Kompensation“ keine CO₂-Neutralität impliziert, ist fraglich.

Das vollständige Antwortschreiben von SWISS findet sich im Anhang.

Insgesamt zeigt sich: auch die SWISS steht unter erheblichem Handlungsdruck und vermag diesem allein mit effektiven Nachhaltigkeitsmassnahmen nicht entgegenzukommen. Entsprechend kommt es auch bei SWISS zur übertriebenen oder irreführenden Darstellung und inkonsequenten Verfolgung von Nachhaltigkeitsversprechen.

¹⁷² SWISS, Antwortschreiben zum Kapitel 5, 28. November 2025, S.2.

¹⁷³ SWISS, „Green Fares“, o.D., URL: <https://www.swiss.com/ch/de/fly/on-board/green-fare>, abgerufen am 29. November 2025.

¹⁷⁴ SWISS, „Green Fares“, o.D., URL: <https://www.swiss.com/ch/de/fly/on-board/green-fare>, abgerufen am 29. November 2025.

¹⁷⁵ Swiss International Air Lines, „SWISS Umweltbericht 2024“, 2025, S.18.

6 Schlusswort

6.1 Fazit und Ausblick

In dieser Arbeit wurde untersucht, wie sich das Spannungsfeld zwischen ökologischem Anspruch, wirtschaftlichen Interessen und öffentlicher Wahrnehmung in der Luftfahrt erklären lässt, welche Faktoren Fluggesellschaften dabei beeinflussen, wieso darin Greenwashing entstehen kann und welche Strategien tatsächlich von Fluggesellschaften verfolgt werden.

Die Analyse zeigt, dass Fluggesellschaften in einem strukturellen Zielkonflikt agieren: Sie müssen ökologische Verantwortung übernehmen und gesellschaftliche Legitimität sichern. Dabei verfolgen sie ein Geschäftsmodell, das – zumindest aktuell – zwingend mit hohen Emissionen verbunden ist. Da Fluggesellschaften unter massivem wirtschaftlichem Druck stehen und technologische Lösungen stark eingeschränkt sind, ist echte Nachhaltigkeit nur äusserst schwer umsetzbar und mit erheblichen wirtschaftlichen Risiken verbunden. Diese Faktoren bilden den zentralen Erklärungsrahmen für die Entstehung von Greenwashing.

Aus diesem Spannungsfeld entsteht ein starker Handlungsdruck. Wird Nachhaltigkeit nicht überzeugend umgesetzt, riskieren Fluggesellschaften ihre gesellschaftliche Integrität. Als besonders öffentlich exponierte Branche ist die Luftfahrt einer intensiven externen Beobachtung ausgesetzt. Branchenspezifische Besonderheiten, etwa die hohe Stakeholder-Komplexität oder eine kontinuierlich steigende Nachfrage, erschweren die Dekarbonisierung zusätzlich.

In dieser Konstellation wird Greenwashing zur pragmatischen Alternative. Um kurzfristig dem Druck entgegenzuwirken und dabei Nachteile wie hohe Kosten zu umgehen, setzen viele Fluggesellschaften Nachhaltigkeit primär kommunikativ um. Die Risiken sind jedoch erheblich: auch wenn man kurzfristig dem Druck entgegenwirken mag, untergräbt Greenwashing langfristig das Vertrauen der Öffentlichkeit und die Reputation stark, und kann zunehmend auch rechtliche Konsequenzen mit sich tragen.

Die Untersuchung von verbreiteten Nachhaltigkeitsstrategien verdeutlicht, dass echte Emissionsreduktionen derzeit nur in begrenztem Umfang realisierbar sind. Kompensationsprogramme stehen vor grossen Glaubwürdigkeitsherausforderungen, SAF sind nur eingeschränkt und kostenintensiv nutzbar. Sowohl SAF als auch Effizienzsteigerungen können Emissionen zwar verringern, aber nicht umfassend eliminieren und sind also nur als Übergangsmassnahmen zu betrachten. Die Analyse verbreiteter Greenwashingstrategien zeigt, dass Fluggesellschaften mithilfe zahlreicher Methoden, insbesondere mit symbolischen Massnahmen oder mit der selektiven Offenlegung von Fakten und Informationen versuchen, ihr Nachhaltigkeitsimage kommunikativ aufzubessern.

Am Beispiel von SWISS wird dieses Spannungsfeld exemplarisch sichtbar. Das Unternehmen positioniert sich klar als verantwortungsbewusste Premium-Airline. Die Analyse zeigt jedoch, dass der kommunikative Anspruch und die reale ökologische Wirkung klar divergieren. Viele der Nachhaltigkeitsinitiativen – etwa Partnerschaften mit Climeworks oder Synhelion – verfügen mehr über Symbolcharakter als über messbaren Einfluss. SWISS steht damit stellvertretend für eine Branche, die sich zwischen Glaubwürdigkeitsdruck und struktureller Ohnmacht bewegt: Sie müssen Nachhaltigkeit sichtbar machen, obwohl diese nur schwer zu realisieren ist.

Langfristig wird die Glaubwürdigkeit der Branche davon abhängen, ob sie diesen Widerspruch überwinden kann – durch technologische Innovationen und eine transparente Kommunikation. Dafür bedarf es auch klarer rechtlicher Rahmenbedingungen. Zum Beispiel muss juristisch eindeutig definiert werden, wann Nachhaltigkeitsaussagen als Greenwashing gelten. Sollte die eigenständige Dekarbonisierung nicht gelingen, werden alternative Massnahmen – etwa CO₂-Abgaben oder Kompensationspflichten – kaum vermeidbar sein. Mit dem zunehmenden Voranschreiten des Klimawandels werden Emissionsreduktionen immer dringender. Die einzig klimaverträgliche Alternative zur Dekarbonisierung der Branche wäre die effektive Reduktion des Flugverkehrs, was das Geschäftsmodell von Fluggesellschaften fundamental infrage stellen würde.

Echte Nachhaltigkeit in der Luftfahrt bleibt also gegenwärtig schwer erreichbar, doch ihre konsequente, ehrliche und überprüfbare Verfolgung ist unverzichtbar – nicht nur für den Klimaschutz, sondern auch für das Vertrauen der Öffentlichkeit und den langfristigen wirtschaftlichen Erfolg der Fluggesellschaften.

6.2 Einschränkungen

Diese Erkenntnisse sind vor dem Hintergrund mehrerer Einschränkungen zu lesen. Die Arbeit beruht primär auf der Auswertung von Literatur und anderen öffentlich zugänglichen Dokumenten. Eigene empirische Datenerhebungen führte ich nicht durch. Zudem liegt der Fokus auf der Klimawirkung der Luftfahrt. Andere ökologische Dimensionen von Nachhaltigkeit, etwa Lärmbelastung, werden nicht berücksichtigt. Bei der Analyse von verbreiteten Nachhaltigkeitsstrategien sah ich zudem davon ab, genauere technische oder ingenieurwissenschaftliche Bewertungen vorzunehmen. Schliesslich wird im Umfang dieser Arbeit das Spannungsfeld und die Dynamik zwischen Nachhaltigkeitsanspruch und Realität primär von Unternehmensseite betrachtet. Die detaillierte Passagier- oder Politikperspektive und deren Verantwortung werden grösstenteils ausgeklammert. Für zukünftige Forschung wäre es insbesondere interessant, die Wirkung und Position der Kundeperspektive genauer zu untersuchen so handelt es sich bei Nachhaltigkeitskommunikation um ein Zwischenspiel zwischen Fluggesellschaft und Kunde.

6.3 Persönliche Einschätzung

Die Auseinandersetzung mit diesem Thema hat mir vor allem deutlich gemacht, dass eine Einteilung in „gut“ oder „schlecht“ in der Diskussion um Nachhaltigkeit in der Luftfahrt zu kurz greift. Vielmehr ist ein ehrlicher Blick auf Widersprüche notwendig, die wir oft ausblenden. Die Emissionen sind zu hoch, die Reduktionsmöglichkeiten begrenzt, und ein wesentlicher Teil der Nachhaltigkeitsdebatte in der Flugbranche lebt von Erwartungen, die heute schlicht nicht erfüllbar sind. Gerade deshalb halte ich eine transparente Kommunikation für unabdingbar. Aus meiner Sicht werden zudem freiwillige Massnahmen wohl allein nicht ausreichen. Politische Instrumente wie eine CO₂-Steuer erscheinen mir zur erfolgreichen Dekarbonisierung langfristig kaum vermeidbar.

Die Analyse von SWISS hat meinen Blick zusätzlich geschärft: auch bei SWISS fallen Kommunikation und Realität klar auseinander. Gleichzeitig hatte ich im Austausch wie auch bei öffentlichen Publikationen den Eindruck, dass SWISS ernsthaft versucht, eine Vorreiterrolle einzunehmen und Emissionen zu senken. Umso klarer zeigte dies jedoch auch die Grenzen nachhaltiger Luftfahrt auf: auch wenn der Wille zur Dekarbonisierung besteht, widerspricht eine weitreichende Dekarbonisierung dem aktuellen Geschäftsmodell fundamental.

Im direkten Kontakt wirkte SWISS im Rahmen des Möglichen transparent. Jedoch scheitert auch SWISS oft daran, diese Transparenz nicht nur auf Nachfrage, sondern auch öffentlich dem Kunden zu bieten. Dass nur wenige Passagiere eine Green Fare wählen, verdeutlicht zudem das Glaubwürdigkeitsproblem der Branche. Es wäre SWISS jedoch zu wünschen, dass die gewählte Strategie langfristig Wirkung zeigt.

6.4 Persönliche Reflexion

Zu Beginn fiel es mir nicht leicht, aus der Breite des Themas eine präzise Forschungsfrage zu entwickeln. Erst im Verlauf des Schreibprozesses ergab sich ein roter Faden, den ich dann aber gut verfolgen konnte.

Mit meinem Zeitmanagement bin ich insgesamt zufrieden. Alle Teilschritte erreichte ich in der geplanten Zeit, sodass ich gegen Ende ausreichend Zeit zum gründlichen Überarbeiten hatte.

Rückblickend hätte ich zu Beginn eine vertieftere erste Literaturrecherche durchführen sollen. Einen Grossteil meines Fachwissens entstand erst während des Schreibens, weshalb ein beträchtlicher Qualitätsunterschied zwischen dem Beginn und dem Ende der Arbeit vorlag, was mir am Schluss viel Arbeitsaufwand bereitete. Diese Erfahrung hat mir deutlich gemacht, wie wichtig eine gründliche Vorbereitung für wissenschaftliches Arbeiten ist.

Insgesamt war diese Arbeit eine äusserst lehrreiche Erfahrung über wissenschaftliches Schreiben und das Verfassen eines grösseren Werks. Insgesamt bin ich mit dem Ergebnis und meinem Arbeitsprozess zufrieden.

7 Danksagung

An dieser Stelle möchte ich all jenen, die mich während der Erstellung dieser Maturitätsarbeit unterstützt haben, meinen herzlichen Dank aussprechen.

Mein besonderer Dank gilt meiner Erstbetreuung Niklaus Vértesi, der mich mit wertvollen Anregungen und konstruktivem Feedback durch den gesamten Arbeitsprozess begleitet hat. Seine Unterstützung hat wesentlich zum Gelingen dieser Arbeit beigetragen.

Auch möchte ich mich bei Francesco Serratore, meiner Zweitbeurteilung, für seinen Beitrag bedanken.

Ebenso danke ich René Köfer, Dozent zum Thema CSR an der HSLU und HWZ, der mir durch seine Expertise und ein Interview wichtige Erkenntnisse ermöglicht hat. Ein weiterer Dank gilt SWISS, die mir im schriftlichen Austausch wertvolle Einblicke und Perspektiven ermöglicht hat.

Zum Schluss danke ich auch meiner Familie und meinen Freunden, die mich während des gesamten Arbeitsprozesses beständig unterstützt haben und etwa durch Korrekturlesen zur Qualität dieser Arbeit beigetragen haben.

8 KI-Deklaration

Zur Quellensuche verwendete ich vereinzelt den Chatbot ChatGPT. Alle dadurch gefundenen Quellen wurden hinsichtlich Qualität und Authentizität geprüft. In den URLs sind diese durch den Vermerk „source=chatgpt.com“ erkennbar.

Für die Transkription des Interviews mit René Köfer nutzte ich die KI-Transkriptionsplattform Clitpo.AI. Das Transkript wurde anschliessend ohne Einsatz von KI überprüft und überarbeitet.

Vereinzelt nutzte ich ChatGPT zudem zur Synonymsuche oder zur Erklärung einzelner Begriffe. Abschliessend verwendete ich ChatGPT auch zur Suche grammatikalischer Fehler.

9 Literaturverzeichnis

9.1 Fachartikel

- Bozbay, Zehra & Başlar, Emine Karakuş, „Impact of Brand Trust on Brand Loyalty: mediating Role of Brand Affect“, in: Journal of Academic Research in Economics, Band 12(2), 2020, URL: https://www.researchgate.net/publication/344207501_IMPACT_OF_BRAND_TRUST_ON_BRAND_LOYALTY_MEDIATING_ROLE_OF_BRAND_AFFECT, S.247-259.
- Caroll, Archie B., „The Pyramid of Corporate Social Responsibility: Toward the Moral Management of Organizational Stakeholders“, in: Business Horizons, Band 34(4), 1991, DOI: 10.1016/0007-6813(91)90005-G, S.39-48.
- Chen, Si et al., Si, „Voluntary Carbon Offsets: An Empirical Market Study“, in: SSRN Electronic Journal, Band 48(1), 2021, DOI: 10.2139/ssrn.3981914.
- Delmas, Magali A. & Burbano, Vanessa Cuerel „The Drivers of Greenwashing“, in: California Management Review, Band 28(1), 2011, DOI: 10.1525/cmr.2011.54.1.64, S. 64-87.
- Franki, Nicole, „Regulation of the Voluntary Carbon Offset Market: Shifting the Burden of Climate Change Mitigation from Individual to Collective Action“, in: Columbia Journal of Environmental Law, Band 48(1), 2022, DOI: 10.52214/cjel.v48i1.10442, S. 177-215.
- Galhoz, Inês, et al. „Airline environmental sustainability actions and CSR impact on customer behavior“, in: Research in Transportation & Management, Band 53(101111), 2024, DOI: 10.1016/j.rtbm.2024.101111.
- Keilmann, Juliane & Koch, Thomas, „When Environmental Claims are Empty Promises: How Greenwashing Affects Corporate Reputation and Credibility“, in: Environmental Communication, Band 18(3), 2023, DOI: 10.1080/17524032.2023.2267782, S.266-284.
- Lim, Weng Marc et al., „What happens when consumers realise about green washing? A qualitative investigation“, in: International Journal of Global Environmental Issues, Band 13(1), 2013, DOI: 10.1504/IJGENVI.2013.057323, S.14-24.
- Lin, Woon Leong et al., „The Impact of Greenwashing: Risks and Implications for Corporate Performance and Stakeholder Trust“, in: Advances in Social Science, Education and Humanities Research, Band 889(8), 2025, DOI: 10.2991/978-2-38476-358-0_8, S.78-94.
- Lokuwaduge, Chitra S de Silva & De Silva, Keshara Manindri, „ESG Risk Disclosure and the Risk of Green Washing“, in: Australasian Accounting, Business and Finance Journal, Band 16(1), 2022, DOI: 10.14453/aabfj.v16i1.10, S.146-159.
- Lyon, Thomas P. & Montgomery, A. Wren, „The Means and End of Greenwash“, in: Organization & Environment, Band 28(2), 2015, DOI: 10.1177/1086026615575332, S. 223-249.
- Mangini, Eduardo Roque et al., „Greenwashing Study and Consumers' Behavioral Intentions“, in: Consumer Behavior Review, Band 4(3), 2020, DOI: 10.51359/2526-7884.2020.244488, S.229-244.
- Mjadu, Lubabalo, „The legal architecture of sustainable finance: a comparative analysis of green finance taxonomies in emerging and developed economies“, in: Discover Sustainability, Band 6(1085), 2025, DOI: 10.1007/s43621-025-01958-4.

Shi, Yin, Li, Xiaoni & Asal, Maher, „Impact of sustainability on financial distress in the air transport industry: the moderating effect of Asia–Pacific“, in: Financial Innovation, Band 9(97), 2023, DOI: 10.1186/s40854-023-00506-1.

Yadav, Prayag Lal et al., „Sustaining Competitive Advantage Through Corporate Environmental Performance“, in: Business Strategy and the Environment, Band 26, 2016, DOI: 10.1002/bse.1921, S.345-357.

9.2 Studien

Hensey, Rory & Magdalena, Ana, „A320 NEO vs. CEO comparison study“, FPG Amentum, 2018, URL: <https://www.fpg-amentum.aero/wp-content/uploads/2018/07/180719-FPG-Amentum-research-A320-NEO-vs-CEO-comparison-study-1.pdf>, abgerufen am 13. Oktober 2025.

Kollmuss, Anja et al., „A Comparison of Carbon Offset Standards“, WWF, 2008, URL: https://www.globalcarbonproject.org/global/pdf/WWF_2008_A%20comparison%20of%20C%20offset%20Standards.pdf, abgerufen am 15. November 2025.

Probst, Benedict et al., „Systematic review of the actual emissions reductions of carbon offset projects across all major sectors“ processes“, ETH Zürich, University of Cambridge, 2022, DOI: 10.21203/rs.3.rs-3149652/v1.

Tokola, Anni, „Greenwashing in Airline Marketing“, Haaga-Helia University of Applied Sciences, 2023, URL: https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/801321/Tokola_Anni.pdf;jsessionid=C0CE592A3E2799FBFB4B0B513581B4D0?sequence=2, abgerufen am 18. Oktober.

Treyer, Karin et al. „Life Cycle Assessment of synthetic hydrocarbons for use as jet fuel: “Power-to-Liquid” and “Sun-to-Liquid” processes“, Paul Scherrer Institut, 2022, URL: <https://www.bing.com/ck/a?!&&p=95eaed9d901882f92efd8f84d428b784b88920852aa06d06b559af662dd09dabJmltdHM9MTc2MzA3ODQwMA&ptn=3&ver=2&hsh=4&fclid=21c09824-12ad-66e8-2111-8a5913f6678f&psq=ife+Cycle+Assessment+of+synthetic+hydrocarbons+for+use+as+jet+fuel%3a+%e2%80%9cPower-to-Liquid%e2%80%9d+and+%e2%80%9cSun-to-Liquid%e2%80%9d+processes&u=a1aHR0cHM6Ly93d3cucHNpLmNoL2VuL21lZGlhLzcyODc4L2Rvd25sb2FkP2F0dGFjaG1lbnQ>, Abgerufen am 13. November 2025.

9.3 Offizielle Berichte von staatlichen Ämtern, UN-Behörden etc.

Bundesamt für Justiz (BJ), „Prüfauftrag des EJPD vom 23. Februar 2022; Analyse Vorschläge EU-Richtlinien über Sorgfaltspflichten und Berichterstattung zur Nachhaltigkeit und möglicher Anpassungsbedarf im Schweizer Recht“, 2022, URL: <https://www.news.admin.ch/news/message/attachments/81650.pdf>, abgerufen am 13. Oktober 2025.

Bundesamt für Statistik (BFS), „Schweizerische Zivilluftfahrtstatistik 2024 – 5. Passagiere“, T 5.4.1, 2025, URL: <https://dam-api.bfs.admin.ch/hub/api/dam/assets/36022556/master>, abgerufen am 27. September 2025.

Bundesamt für Statistik (BFS), „Schweizerische Zivilluftfahrtstatistik 2024 - 7. Treibstoffverbrauch und Schadstoffemissionen“, T 7.1, 2025, URL: <https://dam-api.bfs.admin.ch/hub/api/dam/assets/36022555/master>, abgerufen am 20. September 2025.

Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), „CO₂-Emissionen des Luftverkehrs“, 2020, URL: https://www.bazl.admin.ch/dam/bazl/de/dokumente/Politik/Umwelt/co2_emissionen_grundsatzliches_zahlen.pdf.download.pdf/CO2-Emissionen_des_Luftverkehrs.pdf, abgerufen am 19. September 2025.

- Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), „Bericht des BAZL betreffend die Förderung der Entwicklung und des Einsatzes von nachhaltigen Flugtreibstoffen“, 2022, URL: https://www.bazl.admin.ch/dam/bazl/de/dokumente/Politik/Umwelt/bericht_saf.pdf.download.pdf/Bericht_des_BAZL_zu_nachhaltigen_Flugtreibstoffen.pdf, abgerufen am 13. Oktober 2025.
- Europäische Kommission, „Eine neue EU-Strategie (2011-14) für die soziale Verantwortung der Unternehmen (CSR)“, 2011, URL: <https://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0681:FIN:de:PDF>, abgerufen am 19. August 2025.
- International Civil Aviation Organization (ICAO), „Resolution A41-22“, 2022, URL: https://www.icao.int/sites/default/files/left-menu-pdfs/Resolution_A41-22_CORZIA.pdf, abgerufen am 23. Oktober 2025.
- Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), „OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen zu verantwortungsvollem unternehmerischem Handeln“, 2023, URL: [OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen zu verantwortungsvollem unternehmerischem Handeln \(DE\)](https://www.oecd.org/de/Leitsaetze-fuer-multinationale-Unternehmen-zu-verantwortungsvollem-unternehmerischem-handeln/), abgerufen am 14. November 2025.
- United States District Court Central District of California, „Case 2:23-cv-04150“, 2023, URL: [classaction.org/media/berrin-v-delta-air-lines-inc.pdf](https://www.classaction.org/media/berrin-v-delta-air-lines-inc.pdf), abgerufen am 18. November 2025.
- UNO-Generalversammlung, „Transformation unserer Welt: die Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung“, 2015, URL: https://www.are.admin.ch/dam/de/sd-web/3JsIORpsRFaf/transformation_unsererweltdieagenda2030fuernachhaltigeentwicklung.pdf, abgerufen am 19. August 2025.
- World Commission on Environment and Development (WCED), „Our Common Future“, 1987, URL: https://www.are.admin.ch/dam/en/sd-web/oUREniCte9uh/our_common_futurebrundtlandreport1987.pdf, abgerufen am 18. August 2025.

9.4 Berichte von nichtstaatlichen Organisationen (unabhängige Forschungsorganisationen, Kanzleien, Fluggesellschaften, Interessensverbände etc.)

- EasyJet, „Annual Reports and Accounts 2008“, 2008, URL: https://s203.q4cdn.com/522538739/files/doc_financials/2008/ar/easyJet_ar081.pdf, abgerufen am 17. Oktober 2025.
- International Air Transport Association (IATA), „Aircraft Technology Net Zero Roadmap“, 2023, URL : <https://www.iata.org/contentassets/8d19e716636a47c184e7221c77563c93/aircraft-technology-net-zero-roadmap.pdf>, abgerufen am 27. September 2025.
- International Air Transport Agency (IATA), „Industry Statistics“, 2025, URL: <https://www.iata.org/en/iata-repository/pressroom/fact-sheets/industry-statistics>, abgerufen am 11. September 2025.
- International Air Transport Agency (IATA), „Fact Sheet 2 Sustainable Aviation Fuel: Technical Certification“, o.D., URL: <https://www.iata.org/contentassets/d13875e9ed784f75bac90f000760e998/saf-technical-certifications.pdf>, abgerufen am 15. November 2025.
- International Council on Clean Transportation (ICCT), „Standards to promote airline fuel efficiency“, 2020, URL: <https://theicct.org/wp-content/uploads/2021/06/Airline-fuel-efficiency-standard-2020.pdf>, abgerufen am 13. Oktober 2025.

- Ipsos, „People and Climate Change“, 2025, URL: <https://www.ipsos.com/sites/default/files/ct/news/documents/2025-04/People%26amp%3BClimateChange2025.pdf>, abgerufen am 15. Oktober 2025.
- KPMG, „The Challenge of Greenwashing: An International Regulatory Overview“, 2024, URL: <https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmgsites/xx/pdf/2024/11/KPMG-Law-GreenwashingReport.pdf.coredownload.inline.pdf>, abgerufen am 13. Oktober 2025.
- Sharma, Rupali & Frost, Lucy, „Greenwashing in Aviation: The latest rules and regulations on environmental campaigns“, Stephenson Harwood, 2024, URL: <https://www.stephensonharwood.com/media/bkvp4in3/greenwashing-in-aviation.pdf>, abgerufen am 14. November 2025.
- Swiss International Air Lines, „SWISS Umweltbericht 2024“, 2025, URL: https://www.swiss.com/content/dam/swiss/pdfs/corporate/SWISS%20Umweltbericht%202024_DE.pdf, abgerufen am 15. November 2025.
- Willis Towers Watson, „Transportation Reputational Risk Readiness Report 2024/2025“, 2025, URL: [transportation-reputational-risk-readiness-report-2024-2025.pdf](https://www.willistowerswatson.com/en/insights/transportation-reputational-risk-readiness-report-2024-2025.pdf), abgerufen am 15. Oktober 2025.
- World Economic Forum (WEF), „Global Aviation Sustainability Outlook 2025“, 2025, URL: https://reports.weforum.org/docs/WEF_Global_Aviation_Sustainability_Outlook_2025.pdf, abgerufen am 27. September 2025.

9.5 Zeitungsartikel & Zeitschriften

- Alexandersson, Bjartmar Oddur Þeyr & Grettisson, Valur, „Climeworks' capture fails to cover its own emissions“, 15. Mai 2025, in: Heimildin, URL: <https://heimildin.is/grein/24581/climeworks-capture-fails-to-cover-its-own-emissions/>, abgerufen am 30. Oktober 2025.
- Brunner, Cyril, „CO2-Entfernung: Zwischen Wunsch und Wirklichkeit“, 15. Juni 2025, in: swissinfo, URL: <https://www.swissinfo.ch/ger/klimaschutz/co2-abscheidung-zwischen-wunsch-und-wirklichkeit/89502993>, abgerufen am 30. Oktober 2025.
- Friedman, Milton, „The Social Responsibility of Business Is to Increase Its Profits“, in: The New York Times, 13. September 1970, URL: <https://www.nytimes.com/1970/09/13/archives/a-friedman-doctrine-the-social-responsibility-of-business-is-to.html>, abgerufen am 21. August 2025.
- Georgiadis, Philip, „European carbon trading catching less than quarter of airline emissions, data finds“, in: Financial Times, 19. April 2024, URL: <https://www.ft.com/content/9da780a6-0f93-4d25-a956-22d48dafcfb0>, abgerufen am 14. Oktober 2025.
- Greenfield, Patrick, „Delta Air Lines faces lawsuit over \$1bn carbon neutrality claim“, in: The Guardian, 30. Mai 2023, URL: <https://www.theguardian.com/environment/2023/may/30/delta-air-lines-lawsuit-carbon-neutrality-aoe>, abgerufen am 18. Oktober 2025.
- Greenfield, Patrick, „Market value of carbon offsets drops 61%, report finds“, in: The Guardian, 31. Mai 2024, URL: <https://www.theguardian.com/environment/article/2024/may/31/market-value-of-carbon-offsets-drops-61-aoe>, abgerufen am 16. Oktober 2025.
- Greenfield, Patrick, „Revealed: more than 90% of rainforest carbon offsets by biggest certifier are worthless, analysis shows“, in: The Guardian, 18. Januar 2023, URL: <https://www.theguardian.com/environment/2023/jan/18/revealed-forest-carbon-offsets-biggest-provider-worthless-verra-aoe>, abgerufen am 28. Oktober 2025.

- Hetzel, Robert L., „The Contributions of Milton Friedman to Economics“, in: Federal Reserve Bank of Richmond Economic Quarterly, Band 93(1), 2007, URL: https://www.richmondfed.org/-/media/RichmondFedOrg/publications/research/economic_quarterly/2007/winter/pdf/hetzel.pdf, abgerufen am 30. November 2025, S.1-30.
- Knupfer, Gabriel & Höfinghoff, Tim, „Der Traum vom grünen Fliegen wird sehr teuer“, in: Handelszeitung, 28. März 2024, URL: https://www.pwc.ch/de/press-room/expert-articles/pwc_presse_handelszeitung_20240328.pdf, abgerufen am 9. September 2025.
- Liebrich, Martin, „Die Swiss spart CO₂ und vermiest sich gleichzeitig die CO₂-Bilanz“, in: Tagesanzeiger, 26. Mai 2025, URL: <https://www.tagesanzeiger.ch/flughafen-zuerich-die-swiss-spart-co2-und-vermiest-sich-gleichzeitig-die-co2-bilanz-688283589943>, abgerufen am 1. November 2025.
- Matt, Eric, „Mit dem neuen A350 will die Swiss Premium-Qualität zurückbringen. Die Stimmung zumindest ist Spitze“, in: NZZ, 15. Oktober 2025, URL: <https://www.nzz.ch/wirtschaft/mit-dem-neuen-a350-will-die-swiss-premium-qualitaet-zurueckbringen-die-stimmung-zumindest-ist-weltspitze-ld.1907065>, abgerufen am 18. Oktober 2025.
- Meier, Jürg, „Klima-Startup Cliemworks: Nach glamourösem Start schlittert der Schweizer CO₂-Staubsauger in die Krise“, 16. Mai 2025, in: NZZ, URL: <https://www.nzz.ch/wirtschaft/klima-startup-cliemworks-entlassungen-und-zweifel-an-technologie-ld.1884496>, abgerufen am 30. Oktober 2025.
- Niranjan, Ajit, „Dutch airline KLM misled customers with vague green claims, court rules“, in: The Guardian, 20. März 2024, URL: <https://www.theguardian.com/world/2024/mar/20/dutch-airline-klm-misled-customers-green-claims-court-rules>, abgerufen am 15. Oktober 2025.
- Pufé, Iris, „Was ist Nachhaltigkeit? Dimensionen und Chancen“, in: Aus Politik und Zeitgeschichte, Band 64, 2014, URL: https://www.bpb.de/system/files/dokument_pdf/APuZ_2014-31-32_online.pdf, abgerufen am 18. August 2025, S.15-21.
- Rivas, Teresa, „Why the Airline Industry Is Still Ultracompetitive“, in: Barron's, 18. April 2024, URL: <https://www.barrons.com/articles/airline-industry-consolidation-competition-d566b630>, abgerufen am 14. Oktober 2025.
- Schaer, Florian, „Mit diesen Suiten will die Swiss Ruhe über den Wolken verkaufen“, in: Tagesanzeiger, 29. Juli 2025, URL: <https://www.tagesanzeiger.ch/swiss-enthuell-t-senses-sitze-ruhe-ueber-den-wolken-zu-vermieten-966520429934>, abgerufen am 31. Oktober 2025.
- Speare-Cole, Rebecca, „Ryanair adverts banned for 'misleading environmental claims' over low emissions“, in: The Standard, 5. Februar 2022, URL: <https://www.standard.co.uk/news/uk/ryanair-adverts-banned-low-emissions-a4353901.html>, abgerufen am 17. Oktober 2025.
- The Economist, „Can the carbon-offset market be saved?“, Dezember 2023, URL: <https://www.economist.com/finance-and-economics/2023/12/20/can-the-carbon-offset-market-be-saved>, abgerufen am 16. Oktober 2025.

9.6 Webseiten

- Airports Council International, „Joint ACI World-ICAO Passenger Traffic Report, Trends, and Outlook“, 28. Januar 2025, URL: <https://aci.aero/2025/01/28/joint-aci-world-icao-passenger-traffic-report-trends-and-outlook/>, abgerufen am 27. September 2025.

- Bundesamt für Umwelt (BAFU), „CO2-Kompensation“, 25. September 2025, URL: <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/klima/verminderungsmassnahmen/co2-kompensation.html>, abgerufen am 16. Oktober 2025.
- Bundesamt für Umwelt (BAFU), „CO2-Kompensation: Freiwillige Kompensation“, Bearbeitungsstand: 25. September 2025, URL: <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/klima/verminderungsmassnahmen/co2-kompensation/freiwillige-kompensation.html>, abgerufen am 16. Oktober 2025.
- Bundesrat, „Bundesrat verabschiedet den Länderbericht der Schweiz zur Umsetzung der Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung“, in: Eidgenössisches Departement für auswärtige Angelegenheiten (EDA), 20. Juni 2018, URL: <https://www.eda.admin.ch/eda/de/home/das-eda/aktuell/news.html/content/eda/de/meta/news/2018/6/20/71189>, abgerufen am 2. September 2025.
- Carbonibus, „Pros and Cons of Verra VCS and Gold Standard“, 25. August 2023, URL: https://www.carbonibus.org/post/pros-and-cons-of-verra-vcs-and-gold-standard?utm_source=chatgpt.com, abgerufen am 28. Oktober 2025.
- Certified Carbon „The Top Carbon Credit & Offset Exchanges“, Bearbeitungsstand: 7. November 2023, URL: <https://certifiedcarbon.com/the-top-carbon-credit-and-offset-exchanges>, abgerufen am 30. Oktober 2025.
- China Airlines, „ECO Services“, o.D., URL: <https://calec.china-airlines.com/csr/en/environment/action-eco.html>, abgerufen am 17. Oktober 2025.
- Climeworks, „Checkout“, o.D., URL: <https://climeworks.com/checkout/cart>, abgerufen am 30. Oktober 2025.
- Climeworks, „Direct Air Capture technology“, o.D., URL: <https://climeworks.com/direct-air-capture>, abgerufen am 30. Oktober 2025.
- Delta Air Lines, „Sustainable science: How Delta is eliminating 7M pounds of single-use plastic on board with new paper cups“, 5. Dezember 2025, URL: <https://news.delta.com/sustainable-science-how-delta-eliminating-7m-pounds-single-use-plastic-board-new-paper-cups>, abgerufen am 17. Oktober 2025.
- Dr. Eckert, Martin, „ESG: Verbot des Greenwashing in Kraft“, in: MME, 21. Januar 2025, URL: https://www.mme.ch/de-ch/magazin/artikel/esg-verbot-des-greenwashing-in-kraft?utm_source=chatgpt.com, abgerufen am 13. Oktober 2025.
- Dziak, Mark, „Legitimacy theory“, in: EBSCO, Veröffentlicht: 2023 (o.D), URL: <https://www.ebsco.com/research-starters/business-and-management/legitimacy-theory>, abgerufen am 14. Oktober 2025.
- Esqué, Axel et al., „Decarbonizing aviation: Executing on net-zero goals“, in: McKinsey & Company, 16. Juni 2023, URL: [https://www.mckinsey.com/industries/aerospace-and-defense/our-insights/decarbonizing-aviation-executing-on-net-zero-goals#/,](https://www.mckinsey.com/industries/aerospace-and-defense/our-insights/decarbonizing-aviation-executing-on-net-zero-goals#/) abgerufen am 27. September 2025.
- Eurocontrol, „Standards as enablers of innovation in the aviation industry“, 15. Oktober 2025, URL: <https://www.eurocontrol.int/article/standards-enablers-innovation-aviation-industry>, abgerufen am 14. Oktober 2025.
- Europäische Kommission, „About the EU ETS“, o.D., URL: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/carbon-markets/eu-emissions-trading-system-eu-ets/about-eu-ets_en, abgerufen am 13. Oktober 2025.
- Europäische Kommission, „Auctioning of allowances“, o.D., URL: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/carbon-markets/eu-emissions-trading-system-eu-ets/auctioning-allowances_en, abgerufen am 13. Oktober 2025.

- Europäische Kommission, „Green claims“, o.D., URL: https://environment.ec.europa.eu/topics/circular-economy/green-claims_en?, abgerufen am 13. Oktober 2025.
- International Air Transportation Association (IATA), „Voluntary Carbon Offsetting“, o.D., URL: <https://www.iata.org/en/programs/sustainability/carbon-offset/>, abgerufen am 16. Oktober 2025.
- International Civil Aviation Organization (ICAO), „Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSA)“, o.D., URL: <https://www.icao.int/CORSA>, abgerufen am 13. Oktober 2025.
- Jänicke, Martin, „Umweltpolitik“, in: Bundeszentrale für politische Bildung, o.D., URL: https://www.bpb.de/kurzknapp/lexika/handwoerterbuch-politisches-system/202196/umweltpolitik/?utm_source=chatgpt.com, abgerufen am 15. Oktober 2025.
- Munich Business School, „Stakeholder -BWL Lexikon“, o.D., URL: https://www.munich-business-school.de/1/bwl-lexikon/stakeholder#:~:text=Stakeholder%20Definition,Entscheidung%20oder%20Aktion%20betreffen%20ist?utm_source=chatgpt.com, abgerufen am 20. September 2025.
- O'Connor, John, „United Arab Emirates - Sustainability claims and greenwashing“, in: CMS law, 23. August 2022, URL: <https://cms.law/en/prt/publication/cms-green-globe/uae>, abgerufen am 4. November 2025.
- Our World in Data, „Data Page: Number of airline passengers per year“, Bearbeitungsstand: 24. Januar 2025, URL: <https://archive.ourworldindata.org/20250909-093708/grapher/number-airline-passengers.html>, abgerufen am 11. September 2025.
- Paperwise, „Lufthansa wählt Paperwise“, April 2023 (o.D.), URL: https://paperwise.eu/de/lufthansa-flugverpackung/?utm_source=chatgpt.com, abgerufen am 17. Oktober 2025.
- Sattin, Jay et al., „Greenwashing: Update on the Green Claims Directive“, in: Mason Hayes & Curran, 10. Juli 2025, URL: <https://www.mhc.ie/latest/insights/greenwashing-update-on-the-green-claims-directive>, abgerufen am 13. Oktober 2025.
- Schweizer Parlament, „Geschäfte“, o.D., URL: <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista#k=#1=1033>, abgerufen am 13. Oktober 2025.
- SWISS, „Green Fares“, o.D., URL: <https://www.swiss.com/ch/de/fly/on-board/green-fare>, abgerufen am 29. November 2025.
- SWISS Magazine, „Mit Kerosin aus Sonnenlicht fliegen“, 15. Mai 2023, URL: <https://www.swiss.com/magazine/de/inside-swiss/sustainability/flying-with-kerosene-made-from-sunlight>, abgerufen am 28. Oktober.
- SWISS Newsroom, „SWISS und Climeworks heben gemeinsam in eine nachhaltigere Zukunft ab“, 7. März 2024, URL: <https://newsroom.swiss.com/swiss-und-climeworks-heben-gemeinsam-in-eine-nachhaltigere-zukunft-ab/>, abgerufen am 15. November.
- SWISS, „Umweltverantwortung“, o.D., URL: <https://www.swiss.com/corporate/de/company/corporate-responsibility/environmental-responsibility.html#1>, abgerufen am 1. November 2025.
- Toffel, Guillaume, „Greenwashing“, in: Asset Management Association, o.D., URL: https://www.am-switzerland.ch/en/topics/sustainable-finance/greenwashing?utm_source=chatgpt.com, abgerufen am 4. November 2025.

- U.S. Department of Energy, „Sustainable Aviation Fuel“, o.D., URL: [https://afdc.energy.gov/fuels/sustainable-aviation-fuel#:~:text=Sustainable%20aviation%20fuel%20\(SAF\)%20is, reduces%20emissions%20from%20air%20transportation.](https://afdc.energy.gov/fuels/sustainable-aviation-fuel#:~:text=Sustainable%20aviation%20fuel%20(SAF)%20is, reduces%20emissions%20from%20air%20transportation.), abgerufen am 02. Oktober 2025.
- Wikipedia – Die freie Enzyklopädie, „Corporate Social Responsibility“, Bearbeitungsstand: 21. Februar 2025, URL: https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Corporate_Social_Responsibility&oldid=253546352, abgerufen am 3. September 2025.
- Wikipedia – die freie Enzyklopädie, „Drei-Säulen-Modell (Nachhaltigkeit)“, Bearbeitungsstand: 3. Mai 2025, URL: [https://de.wikipedia.org/wiki/Drei-Säulen-Modell_\(Nachhaltigkeit\)#cite_note-enq-2](https://de.wikipedia.org/wiki/Drei-Säulen-Modell_(Nachhaltigkeit)#cite_note-enq-2), abgerufen am 18. August 2025.
- Wikipedia – Die freie Enzyklopädie, „Flughafen Zürich“, Bearbeitungsstand: 15. Oktober 2025, URL: https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Flughafen_Z%C3%BCrich&oldid=260631508, abgerufen am 18. Oktober 2025.
- Wikipedia, die freie Enzyklopädie, „Greenwashing“, Bearbeitungsstand: 22. Juni 2025, URL: <https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Greenwashing&action=history>, abgerufen am 21. August 2025.
- Wikipedia – Die freie Enzyklopädie, „Richtlinie (EU) 2022/2464 (CSRD)“, Bearbeitungsstand: 26. April 2025, URL: [https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Richtlinie_\(EU\)_2022/2464_\(CSRD\)&oldid=255477134](https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Richtlinie_(EU)_2022/2464_(CSRD)&oldid=255477134), abgerufen am 13. Oktober 2025.
- Wikipedia – Die freie Enzyklopädie, „Richtlinie (EU) 2024/825 (EmpCo)“, Bearbeitungsstand: 17. September 2025, URL: [https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Richtlinie_\(EU\)_2024/825_\(EmpCo\)&oldid=259824020](https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Richtlinie_(EU)_2024/825_(EmpCo)&oldid=259824020), abgerufen am 16. Oktober 2025.
- Wikipedia – Die freie Enzyklopädie, „Theorie der Anspruchsgruppen“, Bearbeitungsstand: 7. Oktober 2025, URL: https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Theorie_der_Anspruchsgruppen&oldid=260385283, abgerufen am 14. Oktober 2025.
- Wikipedia – Die freie Enzyklopädie, „Unlauterer Wettbewerb“, Bearbeitungsstand: 12. November 2024, URL: https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Unlauterer_Wettbewerb&oldid=250270288, abgerufen am 16. Oktober 2025.

9.7 Sonstige (Audiovisuelles Material & Gesetzestexte)

- Swiss International Air Lines, „Climeworks and SWISS take off together“, 7. März 2024, URL: <https://www.youtube.com/watch?v=CTsT9J5KvWg>, abgerufen am 15. November 2025.
- BBC StoryWorks & Climeworks, „Removing CO2 from the air“, 19. Juni 2024, URL: <https://www.facebook.com/bbcstoryworks/videos/429620456556373/>, abgerufen am 15. November 2025.
- Bundesgesetz gegen den unlauteren Wettbewerb (UWG), Stand 1. Januar 2025.

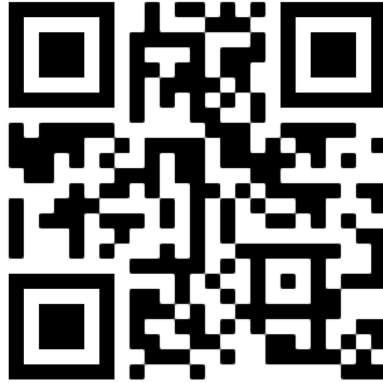
Eigene Interviews mit René Köfer (Dozent zum Thema CSR, HSLU, HWZ) und mit der SWISS sowie ein Antwortschreiben der SWISS wurden ebenfalls als Quellen verwendet. Sie finden sich im Anhang.

10 Abbildungs- und Grafikverzeichnis

- Abbildung 1, S. 6.: „Drei-Kreise-Modell der Nachhaltigkeit“, Köfer, René, Interview, Transkript: S.1.
- Abbildung 2, S. 7.: „Sustainable Development Goals der UNO“, <https://sdgs.un.org/goals>.
- Abbildung 3, S. 17.: „Ein Werbeplakat der "Fly Responsibly"-Kampagne von KLM am Flughafen Amsterdam Schipol“, The Guardian, 2024, URL: https://i.guim.co.uk/img/media/cc699741af8bdc51a1d8e700eaffda82cd34b379/244_0_1707_1024/master/1707.jpg?width=1200&height=900&quality=85&auto=format&fit=crop&s=6572790f3d9d3c2e0e6e8fcc344d5d27.
- Abbildung 4, S. 22.: „Instagram Stories von KLM mit symbolischen Nachhaltigkeitsmassnahmen“, Tokola, Anni, „Greenwashing in Airline Marketing“, 2023, S.21.
- Abbildung 5, S. 24.: „Instagram Post der Qatar Airways des 22. Aprils 2022 mit irreführender Bildsprache“, Tokola, Anni, „Greenwashing in Airline Marketing“, 2023, S.20.
- Deckblatt obere Hälfte: Yoon, Insung, Unsplash, 2023, URL: https://unsplash.com/photos/a-large-jetliner-flying-through-a-cloudy-sky-eZX09q4P6_0.
- Deckblatt untere Hälfte: Kavelashvili, Marita, Unsplash, 2018, URL: <https://unsplash.com/photos/aerial-photo-of-green-trees-ugnrXk1129g>.
- Grafik 1, S. 4.: „CO2-Emissionen der Schweizer Luftfahrt in Mio. t. Und der Anteil der Luftfahrt an den nationalen Gesamtemissionen in %, 1990-2022“, eigene Darstellung basierend auf: BFS, „Luftemissionskonten der Haushalte und der Wirtschaft, nach Wirtschaftssektoren“, 2024, URL: <https://dam-api.bfs.admin.ch/hub/api/dam/assets/32331251/master>, abgerufen am 20. September 2025 und BFS, „Schweizerische Zivilluftfahrtstatistik 2024 - 7. Treibstoffverbrauch und Schadstoffemissionen“, 2025, URL: <https://dam-api.bfs.admin.ch/hub/api/dam/assets/36022555/master>, abgerufen am 20. September 2025.
- Grafik 2, S. 16.: „Indizierte Entwicklung der CO2 -Emissionen, verkauften Passagierkilometer (PKT) und Emissionsintensität der Schweizer Luftfahrt (2006-2024)“, eigene Darstellung, basierend auf BFS, „Schweizerische Zivilluftfahrtstatistik 2024 - 7. Treibstoffverbrauch und Schadstoffemissionen“, 2025, T7.1, und BFS, „Schweizerische Zivilluftfahrtstatistik 2024 - 5. Passagiere“, 2025, T5 6.3, 2025.
- Grafik 3, S. 28.: „Einfluss der Nachhaltigkeitsmassnahmen der SWISS auf ihre CO2-Emissionen in tsd. Tonnen CO2 im Jahr 2024“, eigene Darstellung, basierend auf: Swiss International Air Lines, „SWISS Umweltbericht 2024“, 2025, S.21-23.
- Grafik 4, S. 31.: „Reduktionsziel, tatsächlicher und prognostizierter CO2-Ausstoss der SWISS pro angebotenem Sitzplatzkilometer (SKO) in kg CO2 (2019-2030)“, eigene Darstellung, basierend auf: Swiss International Air Lines, „SWISS Umweltbericht 2024“, 2025, S.21-23 und eigenes schriftliches Interview, S.2.

11 Anhang

Interview mit René Köfer, Dozent zum Thema CSR an der Hochschule für Wirtschaft Zürich und der Hochschule Luzern, 8. August 2025, Dauer 72', Transkript:



Schriftliches Interview mit SWISS, 23. Juli 2025 und 4. November 2025:



Antwortschreiben von SWISS zum Kapitel 5, 28. November 2025:

