



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL
Luftfahrtentwicklung

Richtlinie

Förderprogramm Luftfahrt und Klima

13.11.2025

Inhaltsverzeichnis

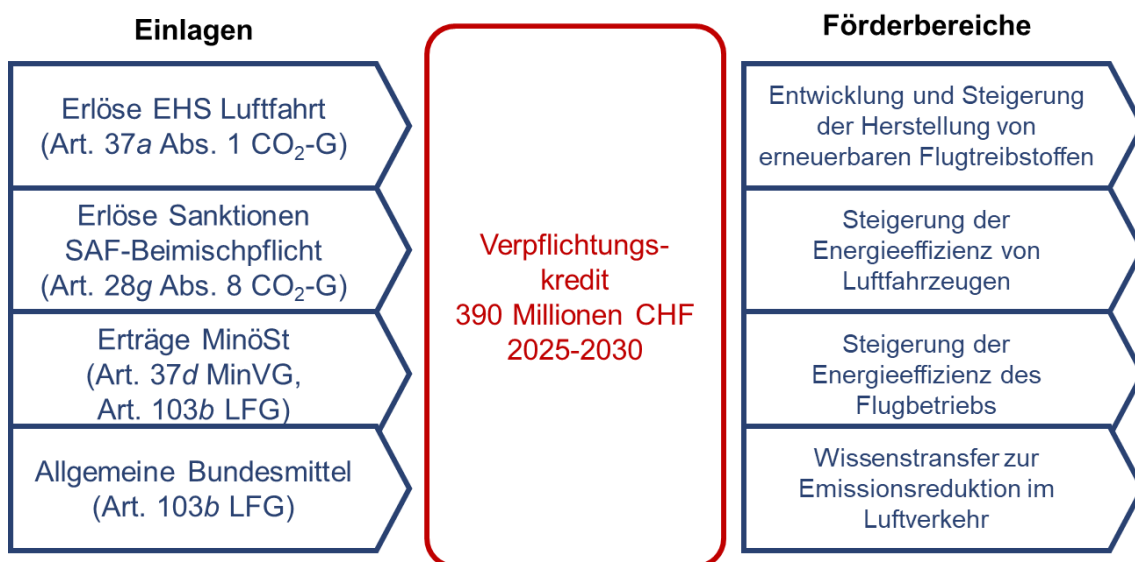
1	Einleitung	3
1.1	Grundlagen.....	3
1.2	Vollzugsorganisation	3
1.3	Ziel und Zweck der vorliegenden Richtlinie	4
2	Das Förderprogramm	4
2.1	Förderberechtigte	4
2.2	Förderbereiche.....	4
2.3	Anforderungen an ein Projekt	5
2.3.1	Allgemeines	5
2.3.2	Anforderungen an die Technologie.....	5
2.3.3	Wirtschaftliche Anforderungen	5
2.3.4	Erbringung zumutbarer Eigenleistung.....	6
2.4	Förderkriterien.....	6
2.5	Förderformen.....	9
2.5.1	Allgemeines	9
2.5.2	Beiträge	9
2.5.3	Darlehen	9
2.5.4	Bürgschaften.....	9
3	Gesuchsprozess	10
3.1	Allgemeines	10
3.2	Vorgesuch.....	10
3.3	Finales Gesuch	11
3.4	Detailprüfung und Entscheid über die Förderform	11
3.5	Zusatzprüfung	11
3.6	Bemessung Fördermittel.....	12
3.7	Förderentscheid.....	12
3.8	Gebühren für Prüfung.....	12
4	Meldepflichten und Projektcontrolling BAZL.....	13
4.1	Meldepflichten.....	13
4.2	Projektcontrolling des BAZL.....	13
Anhang 1: Anrechenbare Kosten.....		14
Gesetzliche Grundlagen.....		14
Präzisierung der anrechenbaren Kosten		14
Anhang 2: Übersicht Förderformen		16
Anhang 3: Grundlagendokumente.....		17

1 Einleitung

1.1 Grundlagen

Die Grundlagen des Förderprogramms sind in der Förderstrategie Luftfahrt und Klima vom Oktober 2025 dargelegt. Die Förderstrategie ist integrierter Bestandteil dieser Richtlinie, auf sie kann verwiesen werden.

Die Einlagen in das Förderprogramm und die Mittelverwendung können zusammenfassend grafisch wie folgt dargestellt werden:



Die rechtlichen Grundlagen bilden insbesondere:

- Bundesgesetz über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz, LFG) vom 21. Dezember 1948 (Stand am 1. Januar 2025);
- Bundesgesetz über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Gesetz, kurz CO₂-G) vom 23. Dezember 2011 (Stand am 1. Januar 2025);
- Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Verordnung, kurz CO₂-VO) vom 2. April 2025;
- Gesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG) vom 22. März 1985 (Stand am 1. Januar 2022);

Die Förderstrategie und die vorliegende Richtlinie Förderprogramm Luftfahrt und Klima haben keinen rechtsetzenden Charakter. Sie erhalten jedoch Verbindlichkeit als Bestandteil einer Förderverfügung.

1.2 Vollzugsorganisation

Der Vollzug obliegt dem BAZL (Art. 130 Abs. 8 CO₂-VO). Die Förderentscheide werden von der Amtsleitung des BAZL getroffen. Für den Betrieb des Förderprogramms ist die Fachstelle Förderprogramm Luftfahrt und Klima der Sektion Umwelt (Abteilung Luftfahrtentwicklung) zuständig.

Das BAZL plant für den Vollzug ab 2026 für administrative und operative Aufgaben eine externe Stelle beizuziehen. Bis dann nimmt die Fachstelle die Pflichten der Geschäftsstelle gemäss dieser Richtlinie wahr. Die Fachstelle ist unter der Emailadresse Foerderung-Klima@bazl.admin.ch zu erreichen.

Für die fachliche Bearbeitung und zur Vorbereitung von Förderentscheiden kann das BAZL ein Expertengremium einsetzen (Art. 127g CO₂-VO). Dieses wird ebenfalls ab 2026 aufgebaut.

1.3 Ziel und Zweck der vorliegenden Richtlinie

Diese vorliegende Richtlinie konkretisiert die Bestimmungen zum Förderprogramm Luftfahrt und Klima der CO₂-Verordnung insbesondere für potenzielle Gesuchstellerinnen (vgl. Ziff. 2.1). Sie legt die Grundsätze und Bedingungen für die Einreichung und Evaluierung von Gesuchen um Fördermittel fest.

Bei der Gewährung von Förderbeiträgen wird diese Richtlinie zur verbindlichen Vorgabe für die geförderten Unternehmen.

2 Das Förderprogramm

2.1 Förderberechtigte

Förderberechtigt ist grundsätzlich jede natürliche und juristische Person. Die Person oder Firma, welche ein Gesuch für Finanzhilfe einreicht, wird im Rahmen dieser Richtlinie als Gesuchstellerin bezeichnet. Bei mehreren beteiligten Akteuren ist das Gesuch von derjenigen Stelle einzureichen, welche die Leitung des Gesamtprojekts innehat. Zudem ist eine Kontaktperson zu bezeichnen, über welche der Austausch mit dem BAZL stattfindet.

Gemäss der gesetzlichen Anforderung an die Wertschöpfung in der Schweiz ist in der Regel davon auszugehen, dass der Subventionsempfänger über eine Haupt- oder Zweigniederlassung oder eine Betriebsstätte in der Schweiz verfügt. Eine Gesuchstellerin muss glaubhaft darlegen, dass sie über relevante Erfahrung in diesem Bereich verfügt, wirtschaftlich stabil aufgestellt ist und über die Ressourcen für die Durchführung des Projekts verfügt.

2.2 Förderbereiche

Die Förderbereiche werden durch die CO₂-VO definiert (Art. 127a Abs. 2 a-d):

a) die Entwicklung und die Steigerung der Herstellung von erneuerbaren Flugtreibstoffen im In- und Ausland (Bst. a)

Gefördert werden kann die technologische Entwicklung von erneuerbaren Flugtreibstoffen. Förderwürdig sind Vorhaben, welche zu einer Steigerung der Produktion dieser Treibstoffe führen. Ein besonderer Fokus liegt auf synthetischen erneuerbaren Flugtreibstoffen. Nähere Ausführungen zur Abgrenzung nach Technologiereifegraden und Elementen der Wertschöpfungskette bieten Ziffern 4.1-4.3 der Förderstrategie.

b) die Entwicklung und die Anwendung von Technologien zur Steigerung der Energieeffizienz von Luftfahrzeugen (Bst b)

Eine Förderung ist möglich für neuartige Technologien, welche die Klimawirkung von Luftfahrzeugen pro Transportleistung reduzieren, beispielsweise durch verbesserte Aerodynamik, reduziertes Leergewicht oder effizientere Triebwerke. Nähere Ausführungen bieten Ziffern 4.1-4.3 der Förderstrategie.

c) die Entwicklung und die Anwendung von Verfahren zur Steigerung der Energieeffizienz des Flugbetriebs (Bst. c).

Massnahmen im Flugbetrieb können ebenfalls gefördert werden. Hier ist die Reduktion der Klimawirkung von bestehenden Luftfahrzeugen pro Transportleistung entscheidend.

d) den Wissenstransfer zwischen Wissenschaft, Wirtschaft und Gesellschaft im Bereich der Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr (Bst. d).

Als wesentliche Hürde beim Erreichen von Netto-Null Zielen in der Luftfahrt wurde ein Mangel an Wissenstransfer zwischen den oben genannten Akteuren identifiziert. Gezielt können auch Massnahmen gefördert werden, welche hierzu einen Beitrag leisten.

Grundsätzlich besteht die Möglichkeit, sämtliche Massnahmen zur Reduktion der Klimawirkung des Luftverkehrs zu fördern, welche die in der CO₂-Verordnung definierten Kriterien erfüllen. Die Massnahmen werden nach diesen Kriterien beurteilt, es gibt grundsätzlich keinen Vorzug für gewisse Technologien (Technologieoffenheit). Der Schwerpunkt des Programms liegt auf der Massnahme Bst. a.

Der Fokus des Förderprogramms liegt auf Vorhaben, welche sich zum Zeitpunkt der Gesucheingabe auf einem TRL zwischen TRL 4 und 8 befinden (vgl. Förderstrategie). Der Fokus liegt demnach generell nicht auf Grundlagen- oder Anwendungsforschung, sondern vielmehr auf der Skalierung.

Grundsätzlich ausgeschlossen von einer Förderung sind Projekte, zu deren Durchführung die Gesuchstellerin explizit gesetzlich verpflichtet ist.

2.3 Anforderungen an ein Projekt

2.3.1 Allgemeines

Die Gesuchstellerin muss möglichst präzise Angaben zu Zielen, Vorgehen und Management des Projekts machen. Es ist ein klarer, kurzer Projekttitel zu wählen und anzugeben. Anzugeben sind diejenigen Anwendungsbereiche, unter welche das Projekt fällt.

Mitzuteilen sind zudem die Schritte, welche nach Abschluss des Projekts vorgesehen sind. Mögliche Einschränkungen beim Festlegen des Projektstarts müssen angegeben werden. Grundsätzlich können nur Aktivitäten gefördert werden, welche nach der Ausstellung und Bestätigung der Verfügung beginnen.

Die Gesuchstellerin kann jedoch schriftlich einen Antrag beim BAZL einreichen, wenn sie bereits vor diesem Zeitpunkt auf ihr eigenes Risiko mit Arbeiten beginnen möchte (vgl. Anhang 1).

2.3.2 Anforderungen an die Technologie

Die Gesuchstellerin muss möglichst präzise Angaben zur Technologie machen, welche sie mit dem Projekt entwickelt resp. einsetzt. Dazu gehört insbesondere eine Angabe zum Technologiereifegrad bei Projektbeginn und bei Projektende. Darauf basierend ist die Innovation zu beschreiben, welche mit diesem Projekt erreicht werden soll.

Zentral dabei ist ein realistischer Vergleich zu bestehenden Angeboten. Etwaige Technologierisiken müssen eingeordnet werden, zudem muss die Gesuchstellerin darlegen, welche Massnahmen zu deren Mitigation vorgesehen sind. Weiter ist die angestrebte Skalierung und Weiterentwicklung nach Abschluss des Projekts zu beschreiben.

2.3.3 Wirtschaftliche Anforderungen

Ein möglichst genaues Bild gilt es in Bezug auf die Einnahmen und Ausgaben des Projekts zu zeichnen. Angaben sollten stets mit den aktuellen Unsicherheiten gemacht werden. Erwartet wird eine Aufschlüsselung der finanziellen Risiken und der vorgesehenen Massnahmen zu deren Mitigation.

Auf Seite der Einnahmen sind Angaben zur Eigenfinanzierung, Fremdfinanzierung inkl. Finanzierungsquellen, Erlösen, angestrebter Förderung seitens BAZL sowie weitere mögliche Fördermittel aufzulisten.

Genannt werden muss die Form der Förderung, welche für ein Projekt in Frage kommt. Dabei können auch mehrere mögliche Formen aufgeführt werden, zentral ist in jedem Fall die Begründung des Förderbedarfs und der jeweiligen Auswahl. Eine Förderung ist ausgeschlossen, wenn ein Projekt bereits begonnen hat und bereits von weiteren Fördermitteln profitiert. Für noch nicht begonnene Projekte besteht diese Einschränkung nicht.

2.3.4 Erbringung zumutbarer Eigenleistung

Gemäss Art. 127c Abs. 3 CO₂-VO hat die Gesuchstellerin eine zumutbare Eigenleistung für die Durchführung der Massnahme zu erbringen. Gemäss Art. 37a Abs. 5 CO₂-Gesetz sind die Beiträge auf 60 Prozent (in Ausnahmen 70 Prozent) der anrechenbaren Kosten beschränkt. Massgebend für Ausnahmen sind das besondere Interesse des Bundes sowie das Verhältnis zwischen Kosten und Nutzen. Gesuchstellerinnen müssen nachweisen, dass sie kommerzielle Möglichkeiten zur Finanzierung ihrer Vorhaben ausgeschöpft haben. Als Eigenleistung angerechnet werden können Geldleistungen, andere geldwerte Leistungen, andere Formen der Hilfestellungen wie einschlägiges Knowhow oder Fachwissen. Die Gesuchstellerin hat eine gewisse Eigenleistung selbst zu erbringen. Sie kann sich Leistungen anrechnen lassen, welche von Partnern, anderen Investoren oder von im konkreten Projekt angesprochenen Begünstigten erbracht werden. Dagegen sind insbesondere nicht anrechenbar: Vorleistungen für das Beitragsgesuch (z.B. Erarbeitung des eigenen Business Case); Aufsetzen der Struktur der neuen (eigenen) Organisation; direkte Gewinnzuschläge, kommerzielle Fremdfinanzierungen, bedingt geleistete Eigenfinanzierungen (ohne Risikoübernahmen).

2.4 Förderkriterien

Die hinreichende Erfüllung der Förderkriterien ist Voraussetzung für eine Förderung. Im Vorgesuch wird die grundsätzliche Förderfähigkeit nach den definierten Kriterien geprüft. Den Ausschlag über die Förderwürdigkeit gibt der Erfüllungsgrad von neun Kriterien (Art. 127c CO₂-VO).

Bst. a: Hohe Reduktion von Treibhausgasemissionen

Vorhaben müssen einen Beitrag zur Reduktion von Treibhausgasemissionen der Luftfahrt leisten. Eine Kompensation von Emissionen trägt nicht zur Erfüllung dieses Kriteriums bei. Die reduzierten Emissionen müssen beim Betrieb von Luftfahrzeugen entstehen respektive von deren Triebwerken verursacht werden. Vorhaben im Bereich von Negativemissionstechnologien sind nicht förderberechtigt, wenn die reduzierten Emissionen nicht physisch der Luftfahrt zuzuordnen sind (vgl. Ziff. 4.1 der Förderstrategie).

Die Reduktion von Emissionen wird über den gesamten Lebenszyklus betrachtet. Dabei wird die Wirkung der Massnahme verglichen mit dem Status Quo sowie dem Einsatz von aktuell verfügbaren Technologien und Verfahren. Einbezogen werden insbesondere Emissionen, welche durch den Aufbau und die Nutzung von Infrastruktur, der Bereitstellung von Rohstoffen und Energie, den Betrieb und der Entsorgung von Produkten entstehen.

Einbezogen werden können auch Emissionsreduktionen nach Ablauf des geförderten Projektes, sofern diese erst durch das Projekt ermöglicht werden. (Art. 127c Abs. 2 CO₂-VO). Erforderlich sind Angaben zum Umfang der betroffenen Emissionen, bspw. durch Anzahl Tonnen CO₂-Äquivalente oder Anzahl Tonnen Flugtreibstoff, verbunden mit der Zeitspanne, über welche diese Emissionen reduziert werden. Diese können durch relative Angaben ergänzt werden, bspw. Tonnen CO₂-Äquivalente pro Megajoule Flugtreibstoff oder Prozent der Reduktion gegenüber dem Status Quo.

Nicht förderwürdig sind Vorhaben, deren Reduktionspotenzial im Bereich Klima nicht ausreichend ist. Dazu zählen Vorhaben, welche anstelle einer Reduktion von Treibhausgasemissionen diese Emissionen kompensieren. Ebenfalls nicht förderwürdig sind Vorhaben, welche zwar Treibhausgasemissionen reduzieren, jedoch nicht direkt der Luftfahrt zuzuordnen sind. Dazu gehören beispielsweise Vorhaben im Gebäudebereich (Stromversorgung, Heizung) sowie der Bodenmobilität im Landside-Bereich. Vorhaben, die sich ausschliesslich auf vorgelagerte Bereiche der Wertschöpfungskette der SAF-Produktion fokussieren, werden durch das Förderprogramm ebenfalls nicht unterstützt (vgl. Ziff. 4.1 der Förderstrategie).

Bst. b: Kosteneffizienz in Bezug auf die Klimawirkung

Beurteilt werden die anfallenden Kosten pro reduzierte Klimawirkung, also die Gesamtkosten pro reduzierte Tonne CO₂ resp. pro Tonne SAF. Kostenseitig werden für ein Vorhaben die Investitionskosten, die Betriebskosten, das ersuchte Fördervolumen sowie die Förderform betrachtet (vgl. dazu auch Anhang 1). Emissionsseitig werden Treibhausgasemissionen wie auch Nicht-CO₂-Wirkungen betrachtet, sofern das Vorhaben letztere beeinflusst. Dieser Wert wird mit etablierten Massnahmen bzw. den CO₂-oder SAF-Marktpreisen und weiteren Gesuchen verglichen.

Diese Auswertung kann sich auf das Vorhaben selbst beziehen, es können aber auch Folgepläne berücksichtigt werden (Art. 127c Abs. 2 CO₂-VO). Dies ist besonders relevant für Vorhaben mit tiefem Technologiereifegrad, da deren Wirtschaftlichkeit nicht repräsentativ für weitere Entwicklungen sein muss. Für diese Fälle sind glaubhafte Prognosen für die Kostenentwicklung der weiteren Skalierung zu machen und zu belegen. Dafür müssen die Annahmen detailliert aufgelistet werden, welche in Kostenprognosen fliessen.

Bst. c: Geringe Belastung der Umwelt

Berücksichtigt werden neben dem Klima auch sämtliche weiteren relevanten Auswirkungen eines Vorhabens auf die Umwelt. Dazu gehören Elemente mit direktem Bezug zur Aviatik wie Lärm und Schadstoffe, aber auch weitere Bereiche wie Landnutzung, Biodiversität und Rohstoffbedarf. Zwingend einzuhalten sind die in der Schweiz geltenden rechtlichen Grundlagen. Verbesserungen über diese Mindestanforderungen hinaus werden zusätzlich positiv bewertet. In diesem Sinne werden auch umweltbezogene Risiken und Mitigationsmassnahmen bewertet.

Im Bereich der nachhaltigen Flugtreibstoffe ist insbesondere Art. 35d des Umweltschutzgesetzes (USG) einzuhalten, auch wenn die Vertankung der produzierten Treibstoffe nicht in der Schweiz erfolgt. Der Nachweis der Umweltbelastung kann durch Angabe der Zertifizierungssysteme erfolgen, welche für die produzierten Treibstoffe eingesetzt werden sollen.

Bst. d: Hohe Marktchancen

Technologien respektive Verfahren sollen über das geförderte Projekt hinaus eingesetzt werden. In diesem Sinne werden die Chancen gegenüber etablierten Technologien respektive Verfahren evaluiert. Dafür werden die Kosten sowie der Nutzen der Technologie oder des Verfahrens für betroffene Stakeholder ausgewertet, gegenüber etablierten Angeboten. Bei diesem Vergleich werden Einschränkungen der Transportleistung gegenüber etablierten Angeboten negativ bewertet.

Betrachtet werden die technologischen, projektbezogenen, finanziellen und regulatorischen Hürden für die Etablierung auf dem Markt. Die diesbezüglichen Risiken und Mitigationsmassnahmen sind durch die Gesuchstellerin zu belegen. Tiefe Technologiereifegrade bringen ein höheres technologisches Risiko mit sich. Insbesondere dürfen Vorhaben keine negativen Auswirkungen auf die Sicherheit im Luftverkehr aufweisen.

Bst. e: Hohe Erfolgswahrscheinlichkeit

Auf der Basis der Angaben zum Projekt beurteilt das BAZL, wie hoch die Wahrscheinlichkeit ist, dass die Projektziele erreicht werden. Dazu trägt insbesondere der Umgang mit Risiken im Bereich Technologie, Projekt, Umwelt und Finanzen bei. In jedem dieser Bereiche muss ein ausreichendes Verständnis belegt werden und geeignete Massnahmen zur Mitigation dieser Risiken in der Planung einbezogen. Im Bereich Technologie müssen die Risiken von Entwicklung und Zertifizierung berücksichtigt werden. Projektbezogen ist die Projektstruktur inkl. Partner und deren Rolle sowie der Zeitplan entscheidend. Umwelttechnisch sind ungewünschte Wirkungen über den gesamten Lebenszyklus zu betrachten. Finanziell sind die Verfügbarkeit und die Verhältnismässigkeit der eingeplanten Ressourcen entscheidend.

Bst. f: Hohe Wertschöpfung in der Schweiz

Ein angemessener Teil der Wertschöpfung muss in der Schweiz geschaffen werden. Bei der Beurteilung werden der Bereich des Vorhabens und der Technologiereifegrad berücksichtigt. Priorisiert wird gemäss dem Erfüllungsgrad der folgenden Kriterien (vgl. Ziff. 4.3 der Förderstrategie):

- Der Firmensitz des geförderten Unternehmens ist in der Schweiz.
- Ein hoher Anteil der eingesetzten Technologien wird von Schweizer Unternehmen geliefert.
- Die geistigen Eigentumsrechte an den eingesetzten Technologien liegen überwiegend in der Schweiz.
- Ein erheblicher Teil der für das geförderte Projekt eingesetzten Arbeitskräfte ist in der Schweiz ansässig.
- Ein erheblicher Teil der Gewinne aus dem geförderten Projekt wird in der Schweiz erzielt.
- Ein grosser Teil der Finanzierung (Fremd- oder Eigenkapital) stammt aus der Schweiz.

Bst. g: Anrechenbarkeit von Emissionsreduktionen zugunsten der Schweiz

Emissionsreduktionen müssen einen Bezug zur Schweiz aufweisen. Positiv beurteilt wird die Höhe des Anteils mit Bezug zur Schweiz und wie direkt dieser Bezug ist. Ein Beitrag zum Erreichen der Schweizer Klimaziele kann über verschiedene Wege nachgewiesen werden. Priorisiert werden Beiträge in der folgenden Reihenfolge:

1. Reduktion des Absatzes von fossilen Flugtreibstoffen in der Schweiz, der in das Schweizer Treibhausgasinventar einfließt (bspw. durch Vertankung von SAF)
2. Bilaterale Vereinbarungen über Emissionsverminderungen gemäss Art. 6.2 des Klimaübereinkommens von Paris
3. Beitrag von produzierten SAF zum Erreichen der Beimischpflicht in der Schweiz via Flexibilitätsmechanismus (Art. 15 der Verordnung (EU) 2023/2405), also physische Vertankung im europäischen Ausland
4. Reduktion der Pflichten von Schweizer Luftfahrzeugbetreibern unter dem Emissionshandelssystem der Schweiz, der EU oder unter CORSIA
5. Beitrag zur Erreichung von Klimazielen Schweizer Akteure (nach Art. 5 KIG), wobei Book&Claim Systeme eingesetzt werden können

Dazu ist eine Angabe der Treibhausgasreduktionsschemen erforderlich, unter welchen Emissionsreduktionen angerechnet werden sollen, darunter die oben aufgeführten.

Bst. h: Aufweisen von Partnern über die gesamte Wertschöpfungskette

Verbunden mit Kriterien c) und d) muss ein Vorhaben Partner über die gesamte Wertschöpfungskette aufweisen, um förderwürdig zu sein. Die Form der Partnerschaft wird dabei nicht vorgeschrieben.

Erforderlich sind Angaben zu den benötigten Partnern für ein Vorhaben sowie dem jeweiligen Stand der Kooperation.

Im Bereich der nachhaltigen Flugtreibstoffe ist bei Demo- und kommerziellen Anlagen erforderlich, dass von Bereitstellung der Rohstoffe und Energie, über sämtliche Technologiemodule bis zu Zertifizierung, Transport und Einsatz Partnerschaften bestehen oder konkret geplant sind. konkret geplant sind.

Bst. i: Beitrag zu Wissenserhalt und Wissensausbau

Positiv bewertet werden gemäss Bst. i Beiträge zu Wissenserhalt und Wissensausbau. Diese können verschiedene Formen annehmen: Publikation von Forschungsergebnissen, aber auch weitere Massnahmen, welche das Know-how von Akteuren mit Bezug auf Klimamassnahmen in der Luftfahrt ausbauen. Für das Einhalten von Bst. i gibt es keine Minimalanforderungen.

2.5 Förderformen

2.5.1 Allgemeines

Im Förderprogramm stehen drei Formen der Finanzhilfen zur Verfügung: A-fonds-perdu-Beiträge, zinslose Darlehen und Bürgschaften (Art. 127b Abs. 1 CO₂-VO). Einen raschen Überblick bietet Anhang 2. Der Entscheid über die Form der Förderung obliegt dem BAZL. Die Grundlagen für die Bestimmung der Form der Förderung sind in der Förderstrategie enthalten (Ziff. 5).

Art. 127a Abs. 3 CO₂-Verordnung ermöglicht zudem den Einsatz von Mitteln für die Ressortforschung gemäss Art. 16 Abs. 2 Bst. a und c FIG, diese Form der Förderung wird jedoch in dieser Richtlinie nicht abgedeckt.

2.5.2 Beiträge

Projekte können mit A-fonds-perdu Beiträgen gefördert werden, falls sich diese für das Projekt als notwendig erweisen und Bürgschaften oder Darlehen nicht in Frage kommen. Beiträge werden in der Regel auf 15 Mio. CHF pro Vorhaben beschränkt. Der Mindestbeitrag beläuft sich in der Regel auf 100'000 CHF.

2.5.3 Darlehen

Darlehen können gewährt werden, wenn eine Amortisation möglich erscheint, aber eine Bankfinanzierung nicht realistisch ist. Die Darlehen werden zinslos und in der Regel für eine maximale Dauer von 5 Jahren gewährt.

2.5.4 Bürgschaften

Ist eine Bankfinanzierung grundsätzlich möglich, aber nur mit einer zusätzlichen Sicherheit realisierbar, kann der Bund eine Bürgschaft leisten. Für die Zusicherung einer Bürgschaft muss die Darlehensgeberin die Bürgschaft bei der Festlegung des Darlehenszinses berücksichtigen (Art. 127e Abs. 1 CO₂-Verordnung). Bürgschaften werden für eine maximale Dauer von 10 Jahren gewährt (Art. 127e Abs. 2 CO₂-VO). Die Bürgschaft kann das verbürgte Darlehen ganz oder teilweise absichern (Art. 127e Abs. 2 CO₂-VO). Die maximale Darlehenssumme wird in der Regel 20 Mio. CHF pro Projekt nicht überschreiten.¹ Das BAZL strebt nach einer ausgewogenen Risikoteilung mit der Bank resp. Darlehensgeberin und der Gesuchstellerin (vgl. Kapitel 5 Förderstrategie).

Bürgschaften werden in der Regel als Solidarbürgschaften gewährt. Der Bund sichert die Bürgschaft der Gesuchstellerin mit Verfügung zu. Darin werden Bedingungen und Auflagen definiert. Zwischen dem Bund und der Darlehensgeberin wird ein Bürgschaftsvertrag abgeschlossen (Vorlage siehe Beilage).

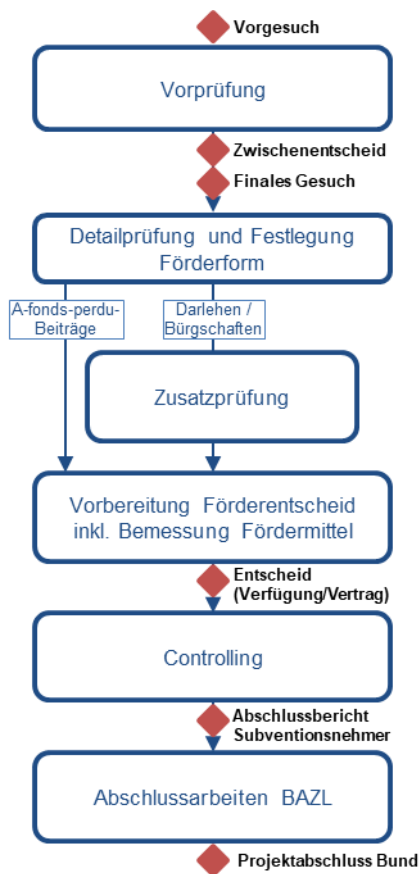
¹ Art. 127e Abs. 2 CO₂-VO, inkl. total fälliger Zinsen: Maximalbetrag von 100 Mio. CHF

Der Inhalt richtet sich nach Art. 492ff OR. Zu regeln ist insbesondere der Höchstbetrag, die Bürgschaftsart, die Dauer und der Gerichtstand. Weitere Pflichten können Regelungen zur Sicherstellung der Amortisation des Darlehens enthalten.

3 Gesuchsprozess

3.1 Allgemeines

Gesuche können im Rahmen einer thematischen Ausschreibung oder aber auf einen bestimmten vom BAZL bekannt gegebenen Stichtag hin eingereicht werden.



Für die Prüfung von Gesuchen wendet das BAZL einen mehrstufigen Prozess an. Die Abstufung ermöglicht einen effizienten Ablauf. Die Abbildung links zeigt den Ablauf, die einzelnen Schritte werden unter den Ziffern 3.2 bis 3.7 beschrieben. Im Fall von thematischen Ausschreibungen (vgl. Art. 127b Abs. 3 CO₂-VO) kann von diesem Prozess abgewichen werden, die geltenden Prozesse werden in den Unterlagen zur Ausschreibung beschrieben.

Alle im Rahmen von Vorgesuchen und Gesuchen eingereichten Angaben und Unterlagen werden vertraulich behandelt. Die Informationen werden ausschliesslich zur Prüfung und Bewertung der eingereichten (Vor-) Gesuchen verwendet und nicht an Dritte weitergegeben. Ausgenommen sind Auftragnehmer, die das BAZL im Rahmen dieses Programms unterstützen (mit Vertraulichkeitserklärung) sowie ein Informationsaustausch mit der Darlehensgeberin im Fall von Bürgschaften.

Das BAZL erhebt für die Detail- und Zusatzprüfung eine **Gebühr** gemäss Art. 127b Abs 5 CO₂-VO. Gebühren für die Prüfung von Vorgesuchen sowie für die Begleitung von geförderten Projekten sind keine vorgesehen (vgl. Ziff. 3.8).

3.2 Vorgesuch

Das Vorgesuch ist der erste, obligatorische Schritt im Gesuchsprozess. Es dient der Feststellung der grundsätzlichen Förderwürdigkeit. Für die Eingabe von einem Vorgesuch ist das Formular gemäss Beilage zu verwenden. Das Einreichen von Vorgesuchen ist jederzeit möglich. Die Prüfung erfolgt zu den auf der Website des BAZL ersichtlichen Fristen rund zweimal jährlich. Dabei werden alle bis zur Frist eingereichten Gesuche gleichzeitig geprüft.

Die Geschäftsstelle prüft die Angaben, welche im Rahmen des Vorgesuchs gemacht werden. Bei nicht vollständigen Gesuchen kann sie Rückfragen stellen und für deren Beantwortung eine angemessene Frist festlegen. Sofern Kriterien auch danach aufgrund von fehlenden Angaben nicht ausreichend beurteilt werden können, stuft sie die Geschäftsstelle als nicht erfüllt ein.

Evaluiert wird im Rahmen der Vorprüfung der Erfüllungsgrad der Kriterien gemäss Art. 127c CO₂-VO, (vgl. Ziff. 2.4). Die Geschäftsstelle unterscheidet bei jedem Kriterium zwischen «nicht erfüllt», «teilweise erfüllt» und «vollumfänglich erfüllt».

Ein Vorhaben wird als **grundsätzlich förderwürdig** eingestuft, wenn ein Vorgesuch mindestens 8 der 9 Muss-Kriterien zumindest teilweise erfüllt. Mit dieser Beurteilung wird ein Vorhaben für das Einreichen eines finalen Gesuchs zugelassen. Dabei entscheidet das BAZL, ob ein Vorhaben für das Einreichen eines finalen Gesuchs genügend reif ist. Dafür sind die Angaben zum Projektstand und möglichen Projektstart ausschlaggebend.

Wird ein Vorhaben für das Erreichen eines finalen Gesuchs nicht zugelassen, ist das Einreichen eines überarbeiteten Vorgesuchs für einen folgenden Gesuchszyklus möglich.

Der **Zulassungsentscheid** wird der Gesuchstellerin per Email an die im Vorgesuch angegebene Kontaktadresse mitgeteilt. Darin ist der Erfüllungsgrad sämtlicher Kriterien enthalten sowie eine entsprechende Begründung. Auf Antrag der Gesuchstellerin kann bei einem negativen Entscheid eine beschwerdefähige Verfügung angefordert werden.

3.3 Finales Gesuch

Nach der entsprechenden Zulassung kann ein finales Gesuch eingegeben werden. Dieses dient einer detaillierten Prüfung der Förderwürdigkeit. Dafür ist die Vorlage gemäss Beilage zu verwenden. Ist die Gesuchstellerin eine juristische Person, so ist das Gesuch von den im Handelsregister eingetragenen Personen zu unterzeichnen. Die Eingabe des finalen Gesuchs muss bis zur Frist erfolgen, welche mit der Zulassung kommuniziert wird. Ansonsten erfolgt die Detailprüfung erst im folgenden Gesuchszyklus.

3.4 Detailprüfung und Entscheid über die Förderform

Die Geschäftsstelle prüft die Förderwürdigkeit detailliert auf Basis der Angaben im finalen Gesuch. Dafür wird wiederum der Erfüllungsgrad der Kriterien gemäss Art. 127c CO₂-VO bestimmt (vgl. Ziff. 2.4). Die Geschäftsstelle kann wiederum Rückfragen an die Gesuchstellerin stellen und zusätzliche Angaben verlangen. Dafür legt sie jeweils eine angemessene Frist fest. Falls zweckmässig, kann ein Gespräch mit der Gesuchstellerin durchgeführt werden. Für die Detailprüfung kann ein Expertengremium einbezogen werden (vgl. Art. 127g CO₂-VO).

Auf die Detailprüfung folgt der **Entscheid der Förderform**. Entscheidet das BAZL zugunsten eines Darlehens oder einer Bürgschaft, wird daraufhin eine Zusatzprüfung durchgeführt, siehe Ziffer 5.6. Bei einer Entscheidung zugunsten eines A-fonds-perdu Beitrags entfällt dieser Schritt. Der Entscheid über die Förderform kann nicht selbständig, sondern nur zusammen mit dem Förderentscheid angefochten werden.

3.5 Zusatzprüfung

Bei der voraussichtlichen Gewährung von Darlehen und Bürgschaften erfolgt eine Zusatzprüfung. Bei späteren Ausfällen muss hinreichend belegt werden können, dass Anspruchsvoraussetzungen, Erfolgswahrscheinlichkeit und Risikosituation sorgfältig abgeklärt wurden. Die Zusatzprüfung hat folgenden Zweck:

- Prüfung der subjektiven Voraussetzungen für die Gewährung von Bürgschaften resp. Darlehen (Gegenparteirisiken/Reputationsrisiken);
- Prüfung der Belastbarkeit des Businessplans im Hinblick auf den Erfolg des Projekts und die Ausfallswahrscheinlichkeit des Darlehens.

Die Prüfungen bauen auf der Detailprüfung auf, vertiefen aber die Arbeiten der Geschäftsstelle durch spezialisierte Fachpersonen.

3.6 Bemessung Fördermittel

Grundlage für die Bemessung der Fördermittel sind die anrechenbaren Kosten. Gefördert werden können maximal 60% der anrechenbaren Kosten (ausnahmsweise 70%, vgl. hierzu Anhang 1).

Anrechenbar sind nur Aufwendungen, die tatsächlich entstanden und für die zweckmässigen Erfüllung der Aufgabe unbedingt erforderlich sind. Abschreibungen werden nur im branchenüblichen Ausmass berücksichtigt. Übersteigen die Gesamtkosten oder einzelne Kostenelemente das für vergleichbare Vorhaben übliche Ausmass, so können die anrechenbaren Kosten entsprechend herabgesetzt werden.

Der maximale Rahmen für Finanzhilfen wird jährlich durch das BAZL im Rahmen des verfügbaren Verpflichtungskredits und des Budgets festgelegt. Dabei können die jährlich verfügbaren Mittel gemäss Strategie auf bestimmte Bereiche aufgeteilt werden.

Übersteigt die Anzahl förderwürdiger Gesuche die verfügbaren Mittel, so wird mit den Kriterien gemäss Kapitel 3 eine **Priorisierung** durchgeführt. Dabei werden die Gesuche nach durchschnittlichem Erfüllungsgrad geordnet und beginnend bei den Gesuchen mit dem höchsten Erfüllungsgrad so viele Gesuche bewilligt, wie es die Planung des Saldos zulässt. Für nicht berücksichtigte Vorhaben kann in folgenden Gesuchszyklen direkt ein finales Gesuch eingegeben werden.

3.7 Förderentscheid

Die Geschäftsstelle stellt mit dem Ergebnis der Detailprüfung inkl. Zusatzprüfung im Fall von Darlehen und Bürgschaften sowie allfälligen Priorisierung von Gesuchen einen Antrag an die Amtsleitung des BAZL. Anträge der Geschäftsstelle können einem Expertengremium zur Begutachtung unterbereitet werden. Dieses gibt zu Händen des BAZL eine Empfehlung zum Förderantrag ab.

Die Amtsleitung des BAZL entscheidet abschliessend über die Bewilligung jeden Gesuchs inkl. Form und Höhe der Förderung. Bei einem ablehnenden Entscheid wird die Gesuchstellerin schriftlich über den Entscheid informiert. In der Mitteilung der Förderentscheidung wird die Gesuchstellerin darauf hingewiesen, dass sie innert 30 Tagen eine beschwerdefähige Verfügung verlangen kann. Es besteht kein Rechtsanspruch auf eine Finanzhilfe.

Bei einem positiven Entscheid sichert das BAZL der Gesuchstellerin die Finanzhilfe in der Form der Verfügung zu. Die Verfügung enthält insbesondere Form, Höhe und Dauer der Finanzhilfe, Sicherheiten sowie weitere Rechte und Pflichten. Für genehmigte Gesuche gelten die Grundsätze des Öffentlichkeitsgesetzes.

3.8 Gebühren für Prüfung

Das BAZL erhebt für die Prüfung der finalen Gesuche (Ziffer 3.3) eine Antragsgebühr gemäss Art. 127b Abs. 5 CO₂-VO. Dafür kommen die Bestimmungen der Verordnung über die Gebühren des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (GebV-BAZL) zur Geltung. Die GebV-BAZL wird Stand Ende 2025 überarbeitet, das BAZL beabsichtigt die Gebühr im Grundsatz vom Fördervolumen abhängig zu gestalten, mit einem Minimal- und einem Maximalbetrag. Das BAZL teilt den Gesuchstellerinnen die Höhe der Gebühren sowie die Methode der Bestimmung mit. Darüber hinaus fallen grundsätzlich keine Gebühren an.

4 Meldepflichten und Projektcontrolling BAZL

4.1 Meldepflichten

Empfänger von Finanzhilfen informieren das BAZL mittels Ereignismeldungen, Zwischenberichten und Schlussberichten über den Projektverlauf. Die Art und Frequenz der Berichterstattung wird in der Verfügung festgelegt. Die Meldungen und Berichte sind in digitaler Form zuzustellen.

Empfänger von Finanzhilfen des BAZL in der Form von Bürgschaften haben gestützt auf Art. 127f CO₂-VO mindestens die folgenden Meldepflichten:

- Unverzüglich: Bei Ereignissen, Änderungen und neuen Erkenntnisse, die sich auf die Gewährung der Finanzhilfe auswirken können. Ausschlaggebend sind die finanziellen Risiken des Bundes. Dies betrifft insbesondere wesentliche Veränderungen im Projekt aber auch Darlehen, wenn die Rückzahlung gefährdet ist, oder Bürgschaften, wenn ein Bürgschaftsfall droht.
- Jährlich: Stand der Mittelverwendung des verbürgten Darlehens; Geschäftsgang und dessen voraussichtliche Entwicklung, unter Beilage des Geschäftsberichts, der Bilanz und der Erfolgsrechnung; zudem weiteres das vom BAZL eingefordert wird (z.B. Einschätzung der Ausfallwahrscheinlichkeit).
- Zwischenberichte gemäss Vorgaben BAZL.
- Abschlussbericht, mit Stand der Umsetzung der Massnahme sowie Kostenzusammenstellungen

4.2 Projektcontrolling des BAZL

Das BAZL führt über das Programm ein Projektcontrolling. Die Gesuchstellerin erfasst Controlling-Daten über Kosten, Finanzen und Termine und stellt diese dem BAZL periodisch in digitaler Form zu. Die Daten sind gemäss den vereinbarten Strukturen (Projektplan und Phasen) zu gliedern. Diese Daten bilden die Grundlage für die Begleitung des Projekts seitens BAZL. Das BAZL kann weitere Angaben einfordern oder vor Ort Inspektionen des Projektfortschritts durchführen.

Beim Vollzug des Programms kommen die Vorschriften des Subventionsgesetzes (SR 616.1, SuG) zur Anwendung, insbesondere die Bestimmungen über Nichterfüllung oder mangelhafte Erfüllung bei Finanzhilfen (Art. 28 SuG) oder bei Zweckentfremdung und Veräusserung bei Finanzhilfen (Art. 29 SuG). Der Bund widerruft zudem eine Finanzhilfeverfügung, wenn sie die Leistung in Verletzung von Rechtsvorschriften oder aufgrund eines unrichtigen oder unvollständigen Sachverhalts zu Unrecht gewährt hat (Art. 30 SuG).

Anhang 1: Anrechenbare Kosten

Gesetzliche Grundlagen

Gemäss Art. 37a Abs. 5 CO₂-Gesetz betragen die Beiträge an die Massnahmen höchstens 60% der anrechenbaren Kosten. Ausnahmsweise können sie auf 70% der anrechenbaren Kosten erhöht werden. Massgebend für Ausnahmen sind das besondere Interesse des Bundes sowie das Verhältnis zwischen Kosten und Nutzen.

CO₂-Gesetz und -Verordnung konkretisieren den Begriff der anrechenbaren Kosten für das Förderprogramm Luftfahrt und Klima nicht. Als Anhaltspunkte zur Präzisierung dienen die Vorgaben in Art. 14 SuG (Anweisungen an den Gesetzgeber):

- Abs. 1: Anrechenbar sind nur Aufwendungen, die tatsächlich entstanden und für die zweckmässige Erfüllung der Aufgabe unbedingt erforderlich sind.
- Abs. 2: Kapitalzinsen bei Bauwerken sind nicht anrechenbar.
- Abs. 3 Bei Finanzhilfen und Abgeltungen an Defizite gilt für die Ermittlung des massgebenden Geschäftsergebnisses folgendes:
 - a. Abschreibungen werden nur im branchenüblichen Ausmass berücksichtigt;
 - b. Abschreibungen auf Investitionen werden nicht berücksichtigt, soweit sie mit nichtrückzahlbaren Finanzhilfen und Abgeltungen mitfinanziert worden sind.

Präzisierung der anrechenbaren Kosten

Grundsätze:

- Als anrechenbar gelten tatsächlich entstandene und für die wirtschaftliche und zweckmässige Umsetzung des Vorhabens notwendigen, angemessene und ggf. anteilmässigen Kosten.
- Übersteigen die Gesamtkosten oder einzelne Kostenelemente das für vergleichbare Vorhaben übliche Ausmass, so können die anrechenbaren Kosten entsprechend herabgesetzt werden.

Anrechenbarkeit nach Kostentypen:

Investitionskosten	
Anrechenbar	Nicht anrechenbar
• Projektierungskosten • Planungskosten • Kosten für Bewilligungsverfahren und notwendige Gutachten (z.B. Umweltgutachten, Zertifizierungen, Engineering-Studien), die in einem direkten Zusammenhang mit dem Vorhaben stehen • Erwerb von Lizenzen • Bau- und Konstruktionskosten • Kosten für die Inbetriebnahme • Grunderwerb über Darlehen und Bürgschaften • Kosten für Projektmanagement inklusive Monitoring und Reporting • Mehrwertsteuer • Teuerung	• falls Investitionen teilweise auch für andere (nicht geförderte) Vorhaben eingesetzt werden, ist eine entsprechende Abgrenzung vorzunehmen; der projektfremde Anteil ist nicht anrechenbar • Finanzierungskosten, darunter Kapitalkosten bei Bauwerken (vgl. Art. 14 Abs. 2 SuG) • Versicherungen • Reserven • Mehrkosten aufgrund von Wechselkursschwankungen • Kalkulatorische Kosten

Betriebskosten	
Anrechenbar	Nicht anrechenbar
• Personalkosten • Sachkosten • Dienstleistungskosten	• Betriebskosten von profitablen Vorhaben • Gemeinkosten / Overhead • Kalkulatorische Kosten • Versicherungen

Weitere zu berücksichtigende Aspekte:

- *Geplante versus effektive Kosten:* Die anrechenbaren Kosten werden aufgrund von Planungen festgelegt. Abgerechnet und ausbezahlt werden Beiträge auf der Basis der effektiven Kosten. Eine Überschreitung der Plankosten ist i.d.R. nicht möglich. Abweichungen müssen vorab begründet und durch das BAZL genehmigt werden.
- *Projektbeginn:* Gemäss Art. 26 SuG darf der Gesuchsteller erst mit dem Bau beginnen oder grössere Anschaffungen tätigen, wenn ihm die Finanzhilfe oder Abgeltung endgültig oder dem Grundsatz nach zugesichert worden ist oder wenn ihm die zuständige Behörde dafür die Bewilligung erteilt hat. Vorher schon getätigte Ausgaben sind demnach nicht anrechenbar. Dabei gilt folgende Ausnahme: Gesuchstellerinnen können einen Antrag stellen, dass sie bereits vor Zusicherung der Fördermittel mit dem Projekt beginnen können und entsprechend Kosten anrechnen. Eine Anrechnung von Kosten ist ab dem Zeitpunkt der schriftlichen Bestätigung seitens BAZL möglich.
- *Beurteilung der Wirtschaftlichkeit:* Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit ist nicht primär dafür relevant, *ob* ein Kostentypus anrechenbar ist, sondern *in welchem Umfang*. Dies ist Gegenstand der Detailprüfung des Gesuchs.
- *Teuerung:* Für die Berechnung der Teuerung ist ein relevanter Index zu verwenden und dieser in der Projektplanung zu beschreiben.

Anhang 2: Übersicht Förderformen

Synopse gemäss Förderstrategie

Merkmale	A-fonds-perdu-Beiträge	Bürgschaften	Darlehen
Ausgestaltung	Nicht rückzahlbare Beiträge («Grants»), i.d.R. Investitionsbeiträge	Angestrebt wird ein Verbürgungsgrad von 80% des verbürgten Darlehens.	Bedingt rückzahlbar und zinslos
Einsatz gemäss Strategie	Vorhaben bis und mit TRL 7 bzw. Vorhaben, die über den Förderzeitraum nicht ausreichend Einnahmen generieren und daher aus Bankensicht nicht kreditwürdig sind (Labor/F&E-Projekte, P&D-Anlagen).	Primäres Instrument für Vorhaben ab TRL 8 Konzept, Vorprojekt (bis Investitionsentscheidung), Umsetzung ab Investitionsentscheidung	Sekundäres Instrument für Vorhaben ab TRL 8 (wenn Förderziel mit Bürgschaften nicht erreicht werden kann bzw. wenn Ausfallwahrscheinlichkeit > 50%)
Maximaler Beitragssatz	60% der anrechenbaren Kosten (in Ausnahmefällen 70%)		
Maximalbetrag	i.d.R.* 15 Mio CHF.	i.d.R.* 20 Mio. CHF pro Projekt; insgesamt 50 Mio. CHF pro Begünstigtem	i.d.R.* 20 Mio. CHF
Minimalbetrag	i.d.R.* 100'000 CHF	i.d.R.* 3 Mio. CHF	i.d.R.* 3 Mio. CHF
Maximale Laufzeit	n.a.	5 Jahre	10 Jahre

* Massgebend für Ausnahmen: besonderes Interesse des Bundes und/oder Kosten-Nutzen-Verhältnis.

Anhang 3: Grundlagendokumente

Für Gesuchstellerinnen relevant sind folgende Vollzugsdokumente, die ergänzend zur vorliegenden Richtlinie für den Gesuchsprozess relevant sind.

Vollzugsdokumente (in der Beilage)

- Förderstrategie Luftfahrt und Klima vom Oktober 2025
- Formular Vorgesuch
- Vorlage finales Gesuch
- Basisvorlage Bürgschaftsvertrag