



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Formular

Einreichung von Gesuchen zur Finanzierung von Massnahmen im Luftverkehr

01.01.2012

Adresse für die Einreichung von Gesuchen:

Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)
Spezialfinanzierung Luftverkehr
CH-3003 Bern
spezialfinanzierung@bazl.admin.ch

Tel : (+41) 31 325 35 08

Einleitung

Finanzhilfen werden gemäss Subventionsgesetz nur auf Gesuch hin gewährt. Das vorliegende Gesuchformular richtet sich an Parteien, die eine unterstützungswürdige Massnahme¹ planen, zur Umsetzung der Massnahme jedoch auf finanzielle Unterstützung angewiesen sind bzw. aufgrund geringen Eigeninteresses die finanziellen Bürden der Massnahme durch die Allgemeinheit mitgetragen haben möchten, und daher ein Gesuch um Finanzhilfe an das BAZL richten. Damit die Beurteilung der einzelnen Gesuche einheitlich und speditiv erfolgen kann, wird den Gesuchstellern eine standardisierte Form zur Verfügung gestellt. Eine formlose Eingabe ist nicht möglich. Dieses Formular ist in elektronischer Form verfügbar².

Das Formular soll die Einreichung vollständiger Gesuche erleichtern. Es dient zudem dazu, den Gesuchsteller oder die Gesuchstellerin über die Unterlagen und Dokumente für die Einreichung der Gesuche zu informieren. Wichtige Angaben zu den Hintergründen der Finanzhilfen (gesetzliche Grundlagen/Ziele), der Förderbereiche, der Unterstützungswürdigkeit von Massnahmen sowie zu weiteren Informationen zur Gesuchstellung stehen im Leitfaden betreffend Gesuche zur Finanzierung von Massnahmen im Luftverkehr³.

Das BAZL geht davon aus, dass mit dem Gesuchformular alle für die Beurteilung notwendigen Angaben von den Gesuchstellern zur Verfügung gestellt werden. Ergänzende Unterlagen sind dem Formular beizulegen, sofern sie die Beurteilung der Zweckmässigkeit und Wirksamkeit der Massnahme sowie die Erfolgskontrolle erleichtern. Das BAZL behält sich das Recht vor, einzelne Angaben zu plausibilisieren bzw. externe Sachverständige beizuziehen. Dies gilt insbesondere für die Plausibilisierung der Zweckmässigkeit und Wirksamkeit der Massnahme. Gemäss Subventionsgesetz muss der Gesuchsteller oder die Gesuchstellerin zudem der zuständigen Behörde Einsicht in die Akten und den Zutritt an Ort und Stelle gewähren. Diese Pflichten bestehen auch nach der Gewährung von Finanzhilfen und Abgeltungen, damit das BAZL die notwendigen Kontrollen durchführen und Rückforderungsansprüche abklären kann (Art. 11 Abs. 2 und 3 SuG).

Die von den Gesuchstellern geforderten Angaben können in die folgenden Kategorien gegliedert werden:

- Angaben zum Gesuchsteller oder zur Gesuchstellerin (Formular A);
- Angaben zur Massnahme (Formular B);
- Angaben zu den Auswirkungen der Massnahme (Formular C);
- Ergänzende Angaben (Formular D).

Erläuterungen sind im Formular eingefügt.

Anleitung für das Einreichen des Gesuches

Die Gesuche sind in elektronischer Form sowie in einfacher Ausführung auf Papier in einer schweizerischen Amtssprache oder in Englisch an die obenstehende Adresse einzureichen und vom Gesuchsteller oder der Gesuchstellerin rechtsgültig zu unterzeichnen.

Sollte auf den nachfolgenden Formularen nicht ausreichend Platz für eigene Erläuterungen (Darstellungen, Erklärungen, Kommentare des Gesuchstellers oder der Gesuchstellerin) vorhanden sein, so sind von den Gesuchstellenden entsprechend referenzierte (z. B. «B5») Beiblätter mitzugeben. Ebenso sind Beilagen mit der jeweiligen Referenznummer (z. B. «B5») zu versehen.

¹ Siehe Leitfaden betreffend Gesuche zur Finanzierung von Massnahmen im Luftverkehr, Kap. 1.6.

² Bezug über: spezialfinanzierung@bazl.admin.ch oder www.bazl.admin.ch/spezialfinanzierung.

³ Bezug über: spezialfinanzierung@bazl.admin.ch oder www.bazl.admin.ch/spezialfinanzierung.

Formular A: Angaben zum Gesuchsteller oder der Gesuchstellerin

Diese Angaben dienen einerseits der Identifikation und andererseits der Bonitätsprüfung des Antragstellers oder der Antragsstellerin.

A1 Rechtsform und Kontaktangaben des Gesuchstellers oder der Gesuchstellerin

Im Handelsregister eingetragene Firma:	Rechtsform:	
kein Eintrag	ZGB 60ff	
Adresse und Geschäftsdomizil:		
Schweizerischer Helikopterverband Aeroclub Lidostrasse 5 6006 Luzern		
Telefon:	Telefax:	E-Mail:
+41 41 375 01 01	41 41 375 01 02	sekretariat@swissheli.ch

Bitte legen Sie den entsprechenden **Auszug aus dem Handelsregister** bei (aktuelle Kopie).

A2 Eigentums- und Abhängigkeitsverhältnisse

Aktionärsstruktur, Anteilseigner im In- und Ausland, Besitzverhältnisse, Mutter- und Schwestergesellschaften, relevante Beteiligungen (kurze, transparente Darstellung):
<p>Der Schweizerische Helikopterverband (SHeV) hat als Spartenverband des Aero-Club der Schweiz ein spezielles Profil. Art. 20 der Statuten des AeCS definiert den Status eines Spartenverbandes wie folgt:</p> <p>"Spartenverbände sind Vereinigungen mit über zweihundert stimmberechtigten Mitgliedern, welche die Interessen einer sportlichen oder privaten Luftfahrtsparte gesamtschweizerisch vertreten."</p> <p>Als Mitglied der Fédération Aéronautique International (FAI) ist der AeCS "die allein zuständige Instanz für alle Flugsportdisziplinen in der Schweiz" (Art. 6 der Statuten des AeCS).</p> <p>Der SHeV vertritt als Spartenverband die Luftfahrtsparte Helikopter gesamtschweizerisch. Damit delegiert der AeCS die Sporthoheit der Flugsportdisziplin Helikopter an den SHeV.</p> <p>Aufgrund dieser Umstände hat der Vorstand des SHeV seine Statuten 2005 gründlich überarbeitet. Sie tragen dem Status des SHeV als Spartenverband gebührend Rechnung.</p> <p>Zu den Kompetenzen des SHeV zählt zudem die Interessenvertretung der Mitglieder in politischer und rechtlicher Hinsicht. Er nimmt diese Interessen gegenüber Behörden, Institutionen und andern Verbänden wahr. Diese Interessenwahrnehmung reicht von der Rauplanung, Umweltschutz, luftrechtlichen Anliegen, Arbeitsschutz, Sicherheit bis Aus- und Weiterbildung.</p>

A3 Art und Umfang der Geschäftstätigkeiten des Gesuchstellers oder der Gesuchstellerin

Art und Umfang der Geschäftstätigkeiten des Gesuchstellers oder der Gesuchstellerin (nur wichtige):

Interessensvertretung der Mitglieder des Schweizerischen Helikopterverbandes

Kompetenzen:

- politische Interessensvertretung
- sportliche Interessensvertretung von Anlässen
- Unterstützung Flugsicherheit
- Prävention Flugunfallverhütung
- Interessensvertretungen der Helikopterbranche und aviatischen Verbänden

A4 Erfahrungen des Gesuchstellers oder der Gesuchstellerin im Kontext der Massnahme

Erfahrungen des Gesuchstellers / der Gesuchstellerin im Kontext der Massnahme (nur relevante):

Ansprüche der Helikopterbranche

Der Bundesrat hat gemäss Bundesbeschluss ein hohes technisches Sicherheitsniveau im Luftverkehr beschlossen. Dieses hohe technische Sicherheitsniveau ist in der Helikopterbranche zum jetzigen Zeitpunkt nicht gegeben. Die Zahl der Unfälle im Verhältnis zu den Angestellten und Drittpersonen ist gemäss der Schweizerischen Unfallversicherungsanstalt SUVA nebst der Forstbranche praktisch am höchsten. Nebst dem Flugbetriebspersonal kommen immer wieder Drittpersonen zu Schaden. Beispielsweise Waldarbeiter, Baupersonal usw.

Die Schweizerische Unfallversicherungsanstalt SUVA belegt dies anhand der Zahlen und geht sogar von einer weit höheren Dunkelziffer aus.

Die Helikopterbranche hat mit einem mittleren Netto-Prämiensatz von 2.96%^{*} gegenüber dem Suva-Durchschnitt von 1.19%^{*} ein rund dreimal höheres Kostenrisiko. Rechnet man die indirekten Kosten noch dazu, so weist die Branche überdurchschnittliche Unfallkosten aus, was nicht nur die Unternehmen belastet, sondern sich auch zum Nachteil der Mitarbeiter auswirkt.

Der Schweizerische Helikopterverband stellt fest, dass mit der Schaffung eines "Kompetenzzentrum Helikopter" die Zahl der Betriebs- und Flugunfälle sowie die unwirtschaftlichen Zwischenfälle massiv reduziert würden.

A5 Projektverantwortliche(r)

Person, die für die Entwicklung und Durchführung der Massnahme verantwortlich ist.

Name und Vorname:	Marco Riva
Funktion:	Vizepräsident Schweizerischer Helikopterverband
Alter, Ausbildung, Erfahrung:	Alter: 42 Ausbildung: SOF / PPL(H)-ICAO / A - CPL(H)-JAR / Erfahrung: 1996 - 2012
Besondere Fähigkeiten / Qualifikationen in Bezug auf die Massnahme:	Mehrjährige Erfahrung als SOF Referent

A6 Finanzielle Angaben

Bitte legen Sie die aktuellste **geprüfte Bilanz- und Erfolgsrechnung** des Gesuchstellers oder der Gesuchstellerin bei. Für Tochterunternehmen sind die finanziellen Angaben der beherrschenden Unternehmen ebenfalls beizulegen. Bitte legen Sie zudem eine **Bescheinigung des zuständigen Betreibungsamtes** bei.

Erklärung:

Wir erklären hiermit, dass sich unser Unternehmen in keinem Betreibungs-, Konkurs- oder vergleichbaren Verfahren befindet und keine Umstände vorliegen, die unsere Bonität in Frage stellen, und dass unser Unternehmen seine Steuern und Sozialabgaben rechtzeitig bezahlt hat.

Ort, Datum _____

Rechtsgültige Unterschrift(en):

Unterschrift _____

Unterschrift _____

Name _____

Name _____

Position _____

Position _____

Formular B: Angaben zur Massnahme

Diese Angaben dienen dazu, die Massnahme bezüglich Zielsetzung, Funktionsweise, Umsetzung, Kosten, Finanzierung und den gesetzlichen Anforderungen zu beschreiben.

B1 Beschrieb der Massnahme

Kurzbeschrieb der konkreten Massnahme:

Schaffung eines Kompetenzzentrum Helikopter

Mit der Schaffung eines Kompetenzzentrums Helikopter sollen sämtliche Risikopositionen abgedeckt werden. Nebst Flugpersonal sollen aber auch Dritte, die mit Helikoptern zu tun haben, ausgebildet werden. Beispielsweise Forstarbeiter, Feuerwehrpersonal, Polizeipersonal, Montagepersonal, Bergführer, Pistenpersonal usw.

Weiter sollen Spezialisten den Betrieben und Organisationen zur Verfügung stehen, um einen sicheren Flugbetrieb durchzuführen (ähnlich wie Bahnwärter bei Bauarbeiten an Bahngleisen bei der Bundesbahn oder Verkehrspolizisten betreffend Verkehrsunfallverhütung an den Primarschulen).

B2 Ziel der Massnahme

Kurzbeschrieb des Ziels, welches nach erfolgreicher Umsetzung der Massnahme erreicht werden soll:

Durch die Schaffung eines Kompetenzzentrums Helikopter sollen sämtliche Personen im Umgang mit Helikoptern entsprechend geschult sein. Ebenso stehen den Betreibern und Nutzern von Helikoptern Fachkräfte zur Unfallverhütung und reibungslosen Missionserfüllung beratend zur Verfügung.

Erfahrungen aus der Praxis werden anhand von laufenden Empfehlungen modifiziert.

Ziel ist es die Zwischenfälle massiv zu reduzieren.

B3 Kriterium der Freiwilligkeit

Besteht eine Verpflichtung zur Durchführung der Massnahme (bspw. durch ein Gesetz, eine Verordnung, eine Verfügung oder einen richterlichen Beschluss)?

Ja, die Umsetzung der gesamten Massnahme erfolgt auf **nicht freiwilliger Basis**.

➔ **Achtung:** Das Gesuch kann aller Voraussicht nach nicht bewilligt werden.

Teilweise, die Massnahme enthält einen **verpflichtenden Teil** (z. B. Mindestanforderungen) und einen **freiwilligen Teil** (z. B. Überschreitung der Mindestanforderungen).

➔ **Achtung:** Bei einer allfälligen Bewilligung des Gesuchs kann aller Voraussicht nach nur der Anteil der Massnahme berücksichtigt werden, zu dessen Umsetzung keine Verpflichtung besteht («Freiwilligen-Delta»). Eine **ausgesonderte Darstellung des Freiwilligen-Deltas ist bei der Gesuchstellung von zentraler Bedeutung**, da die **Beurteilung des Gesuches nur auf das Freiwilligen-Delta abstützt**.

<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Nein, die Umsetzung der gesamten Massnahme erfolgt auf freiwilliger Basis.</p> <p>☞ Achtung: Das Gesuch erfüllt aller Voraussicht nach (insgesamt) das Kriterium der Freiwilligkeit.</p>
-------------------------------------	--

B4 Anwendungs- und Massnahmenbereich

Definieren Sie den **einen** relevanten Anwendungs- (Umweltschutz, Security, Safety) und Massnahmenbereich (Unterkategorien) der zu prüfenden Massnahme durch Ankreuzen.

Die Massnahme wird auf den ausgewählten Anwendungs-/Massnahmenbereich hin geprüft und beurteilt. Entsprechend sind vom Gesuchsteller nachfolgend weitere Angaben zu leisten. Fällt eine Massnahme in mehrere Bereiche, so ist vorzugsweise derjenige auszuwählen, in welcher die höchste Zweckmässigkeit und Wirksamkeit angenommen wird.

Als Zusatzinformation ist in der zweitletzten Spalte der Höchstsatz des jeweiligen Massnahmenbereichs aufgeführt (z. B. «40 %»). Die letzte Spalte besagt, ob für den jeweiligen Massnahmenbereich ein Schwerpunkt definiert wurde («ja») oder nicht («nein»).

<input type="checkbox"/> Umweltschutz (Art. 37d MinVG)		
<input type="checkbox"/>	a. Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärmeinwirkungen, welche durch den Luftverkehr verursacht werden	80 % nein
<input type="checkbox"/>	b. Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Auswirkungen der Schadstoffemissionen der Luftfahrtinfrastruktur und der Luftfahrzeuge	80 % ja
<input type="checkbox"/>	c. Massnahmen an Luftfahrzeugen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm- und Schadstoffemissionen	80 % ja
<input type="checkbox"/>	d. Forschungsarbeiten im Bereich der Auswirkungen des Luftverkehrs auf die Umwelt	80 % nein
<input type="checkbox"/>	e. Beobachtung und Ermittlung der Auswirkungen des Luftverkehrs auf die Umwelt	40 % nein
<input type="checkbox"/>	f. Entwicklung umweltschonender Flugverfahren sowie Aus- und Weiterbildung zu deren Anwendung	80 % ja
<input type="checkbox"/>	g. Massnahmen für den ökologischen Ausgleich auf Flugplätzen	40 % nein
<input type="checkbox"/> Abwehr widerrechtlicher Handlungen / Security (Art. 37e MinVG)		
<input type="checkbox"/>	a. Kontrolle und Überwachung der Fluggäste, des Handgepäckes, des aufgegebenen Gepäckes und der Luftfahrzeuge	60 % ja
<input type="checkbox"/>	b. Massnahmen zum Schutz von Infrastrukturanlagen oder Luftfahrzeugen gegen physische oder elektronische Einwirkungen	40 % nein
<input type="checkbox"/>	c. Ausbildung von Sicherheitspersonal auf Flugplätzen	80 % ja
<input type="checkbox"/>	d. Forschung, Entwicklung und Qualitätssicherung	80 % ja
<input type="checkbox"/> Technische Sicherheit / Safety (Art. 37f MinVG)		
<input type="checkbox"/>	a. die Finanzierung der An- und Abflugsicherungsdienste auf schweizerischen Flugplätzen mit Flugsicherung	n/a ja
<input checked="" type="checkbox"/>	b. Unfallverhütungsprogramme für den Luftverkehr sowie Forschungs- und Entwicklungsvorhaben	80 % ja
<input type="checkbox"/>	c. bauliche Massnahmen	60 % nein
<input type="checkbox"/>	d. die Entwicklung technischer Systeme	40 % nein



e. die Aus- und Weiterbildung

80 % ja

B5 Detailbeschreibung der Massnahme und Hintergrundinformationen

Detailbeschreibung der Massnahme (ggf. Abgrenzung des Freiwilligen-Deltas [↔ B3]). Nennung wichtiger Hintergrundinformationen (bspw. Entstehung/Herleitung der Massnahme, Erfahrung mit der Massnahme in anderen Bereichen/an anderen Örtlichkeiten, idealer Zeitpunkt zur Umsetzung, vergangene und bevorstehende [technische] Entwicklung, Eignung des Gesuchstellers/der Gesuchstellerin zur Umsetzung der Massnahme, Standortwahl usw.):

Herleitung

Die Helikopterbranche in der Schweiz zahlt in der Grössenordnung 10 Millionen Schweizer Franken an Treibstoffzöllen in die Bundeskasse. Wird nun Prozentual der Anteil der Bundeskasse abgezogen, so verbleiben für die Verwendung der Spezialfinanzierung Luftfahrt für die Helikopter geschätzt rund 6.6 Millionen Schweizer Franken.

Infolge der überdurchschnittlichen Unfallzahlen und der damit verbundenen Kosten dürfte es im öffentlichen Interesse liegen, hier mit diesen Geldern die Schaffung eines Kompetenzzentrum Helikopter zu realisieren.

Erfahrung

Aus den Erfahrungen mit den Bahnunfällen konnten Unfälle bei Gleisearbeiter (Drittpersonal) durch die Ausbildung von Sicherheitswärtern und Bahnbaustellenchefs massiv reduziert werden. Die Bahn ist wohl nicht kongruent mit der Luftfahrt, hat hier aber die letzten 20 Jahren massiv investiert und die Zahl tödlicher Unfälle bei Bahnbauarbeitern stark reduziert.

Betriebsbefragung

Im Sommer 2010 wurde bei Firmen eine Betriebsbefragung zum Kompetenzzentrum Helikopter durchgeführt (Heli Linth, Heli Bernina, Fuchs Helikopter, Eagle Helikopter, Heliswiss, Air Grischa). Diese Befragung hatte gezeigt, dass diese Firmen ein solches Kompetenzzentrum Helikopter befürworten würden. Keine dieser Firmen äusserte sich negativ. Aus den Reaktionen konnte aber abgeleitet werden, dass sie allesamt nicht daran glauben, dass der Bund Gelder für ein solches Projekt zur Verfügung stellt, obschon sie viel Geld an Treibstoffzöllen an die Bundeskasse abliefern. Ebenso fehle die entsprechende Lobby, welche dieses dringend benötigte Projekt unterstützen würde. Das Geld werde vermutlich für Projekte verwendet, welche weit weniger nachhaltig seien, aber sich besser verkaufen liessen. Als Beispiel wurde folgendes genannt (Zitate zusammengefasst); Die REGA wird versuchen das Geld für sicherere Spitallandeplätze einzusetzen. Dies obschon diese Organisation genügend Gelder zur Verfügung hätte um diese Vorhaben aus eigener Kasse zu bewerkstelligen und es bisher noch nie zu einem tödlichen Zwischenfall auf einem Spitallandeplatz gekommen ist, werden vermutlich Millionen dafür aufgewendet. Im Gegensatz zu uns, die oft mit Betriebsfremden Personal wie Forstarbeiter arbeiten müssen, die kaum Kenntnisse über den Helikopterbetrieb haben und bei Unfällen wir als Betriebe in der Verantwortung stehen.

Umsetzung – Entwicklung

Die Umsetzung dauert mehrere Jahre. Zu Beginn müsste eine Initialisierungs- Kommission gebildet werden, die sich aus Vertretern übergreifender Institutionen, Verbänden, Industrie und Behörden zusammensetzt. Diese Kommission müsste mit den erforderlichen Kompetenzen ausgestattet sein, damit das Projekt "Kompetenzzentrum Helikopter" umgesetzt werden kann.

Initialisierungs-Kommission

Mögliche Zusammensetzung mit Personen aus:

BAZL – Sektion Helikopter, BAZL – Sektion Sicherheit, SUVA, Verbände: Schweizer Helikopterverband, Swiss Helicopter Association, SUST – BFU, Vertreter Luftrettungsorganisation, evt. Luftwaffe.

Fortsetzung

Eignung

Obschon der Schweizerische Helikopterverband als Gesuchsteller auftritt, ist die Eignung für die Umsetzung aus finanzieller und personeller Struktur nicht möglich. Der Schweizerische Helikopterverband schlägt hier vor, den Lead an die SUVA Luzern zu delegieren, die letztlich für die Umsetzung enorme Ressourcen und Fachkompetenz bei solchen Projekten haben. Der Schweizerische Helikopterverband wird aber das Projekt mit allen verfügbaren Mitteln und personellen Ressourcen in seiner Möglichkeit unterstützen.

Umsetzung der Massnahme

Hierzu müsste vorerst das Gesuch positiv beurteilt und Gelder für die Umsetzung freigestellt werden. Für die genaue Ermittlung müsste die Initialisierungs-Kommission gebildet werden.

Sinnvollerweise würde das Konzept in vier Phasen unterteilt werden.

Vorschlag von der Initialisierung bis zur Umsetzung resp. Betriebsaufnahme approximativ vier Jahre.

Dieser Initialisierungs-Kommission müsste sinnvollerweise ein Pauschalbudget für die vier Jahre zur Umsetzung des Projektes zur Verfügung stehen.

Bitte legen Sie **zweckdienliche Dokumente** zum **Detailbeschrieb** bzw. zu **den Hintergrundinformationen** bei (sofern vorhanden).

B6 Umsetzung der Massnahme (inkl. Zeit-/Terminplan)

Angaben zur Umsetzung (bspw. Projektorganisation, Detailplanung, Zeitplan):

2012 Positive Beurteilung durch BAZL
 2013 Phase 1: Bildung der Initialisierungs-Kommission
 2014 Phase 2: Projektierung und Leistungskatalog erstellen
 2015 Phase 3: Vorbereitung zur Umsetzung
 2016 Phase 4: Umsetzung und Betriebsaufnahme
 2017 Fortbestand sichern

Beginn der Massnahme: 2013

Abschluss der Massnahme: kein

Klicken Sie hier, um ein Datum einzugeben.

Klicken Sie hier, um ein Datum einzugeben.

Bitte legen Sie **zweckdienliche Dokumente zur Umsetzung der Massnahme** bei (sofern vorhanden).

B7 Gesetzliche Grundlagen

Nennung der relevanten gesetzlichen Grundlagen zur Umsetzung der Massnahme (ggfs. Abgrenzung des Freiwilligen-Deltas [↪ B3]). Kurze Stellungnahme betreffend die Erfüllung allfälliger gesetzlicher Anforderungen:

keine

B8 Amtliche Stellungnahmen

Welche amtliche Bewilligungen und Stellungnahmen sind für die Umsetzung der Massnahme erforderlich?

1	Die SUVA vertreten durch Herr Aregger hat sich bereiterklärt, dass die SUVA das Projekt unterstützt und allenfalls den Lead übernehmen kann.
2	
3	
4	
5	

Sind amtliche Bewilligungen und Stellungnahmen zur Massnahme bereits vorhanden?	
<input type="checkbox"/>	Ja, alle.
<input type="checkbox"/>	Ja, teilweise.
<input checked="" type="checkbox"/>	Nein.
<input type="checkbox"/>	Keine nötig.

Bitte legen Sie **Bewilligungen/ Stellungnahmen** zur Massnahme bei (sofern vorhanden).

Liegen bereits Umweltgutachten vor?	
<input type="checkbox"/>	Ja.
<input type="checkbox"/>	Nein.
<input type="checkbox"/>	Keine nötig.

Bitte legen Sie **Umweltgutachten** zur Massnahme bei (sofern vorhanden).

Sind bereits andere Gutachten vorhanden?	
<input type="checkbox"/>	Ja.
<input type="checkbox"/>	Nein.
<input type="checkbox"/>	Keine nötig.

Bitte legen Sie **andere Gutachten** zur Massnahme bei (sofern vorhanden).

B9 Kosten der Massnahme (Kostenschätzung/-voranschlag)

Bitte legen Sie folgende Angaben bezüglich der Kosten der Massnahme bei:

- Detaillierte Aufstellung sämtlicher Kosten (Angabe, ob Schätzung oder gesicherter Wert);
 - Gesamtkosten mit Zeitplan für den Kostenanfall.
- Stellen Sie, sofern erforderlich, die Abgrenzung des Freiwilligen-Deltas sicher [➔ B3]).

B10 Wirtschaftlichkeit des Projektes (Planrechnung)

Können im Zusammenhang mit der Massnahme Erträge generiert werden, so ist eine Planrechnung für die Dauer der Massnahme zu erstellen und dem Gesuch beizulegen.

Werden im Zusammenhang mit der Massnahme Erträge generiert?	
<input type="radio"/>	Ja. ➔ Bitte Planrechnung einreichen.
<input checked="" type="radio"/>	Nein.

B11 Finanzierung der Massnahme (Finanzierungsplan)

Bitte halten Sie den Finanzierungsplan bezüglich der Kosten der Massnahme fest (ggfs. nur in Bezug auf das Freiwilligen-Delta [➔ B3]):

Initialisierungs- Phase 1 (geschätzt)	Betrag 2013	Anteil
Anteil Eigenfinanzierung (Eigenleistung)	9'852.--	2%
Anteil Fremdfinanzierung (zu kommerziellen Bedingungen)		
nachgesuchter Anteil Bund (Spezialfinanzierung Luftverkehr)	394'080--	80%
Anteil übrige zugesicherte Förderbeiträge etc. evt. SUVA	88'668.--	18%
Total	492'600.--	100 %

Projektierungs- Phase 2	Betrag 2014	Anteil
Anteil Eigenfinanzierung (Eigenleistung)	11'300.--	1%
Anteil Fremdfinanzierung (zu kommerziellen Bedingungen)		
nachgesuchter Anteil Bund (Spezialfinanzierung Luftverkehr)	904'000	80%
Anteil übrige zugesicherte Förderbeiträge etc. evt. SUVA	214'000.--	19%
Total	1'130'000.--	100 %

Vorbereitung Umsetzung - Phase 3	Betrag 2015	Anteil
Anteil Eigenfinanzierung (Eigenleistung)	10'110.--	.0.5%
Anteil Fremdfinanzierung (zu kommerziellen Bedingungen)		
nachgesuchter Anteil Bund (Spezialfinanzierung Luftverkehr)	1'617'600.--	80%
Anteil übrige zugesicherte Förderbeiträge etc. evt. SUVA	394'290.--	19.5%
Total	2'022'000.--	100 %

Betriebsaufnahme - Phase 4	Betrag 2016	Anteil
Anteil Eigenfinanzierung (Eigenleistung)	verhandelbar	.0.%
Anteil Fremdfinanzierung (zu kommerziellen Bedingungen) / Bank	602'500.--	10%
nachgesuchter Anteil Bund (Spezialfinanzierung Luftverkehr)	4'820'000.--	80%
Anteil übrige zugesicherte Förderbeiträge etc. evt. SUVA	602'500.--	10%
Total	2'250'000.--	100 %

Fortführung / Kostenschätzung	Betrag ab 2017	Anteil
Anteil Eigenfinanzierung (Eigenleistung)	verhandelbar	.0.%
Anteil Fremdfinanzierung (zu kommerziellen Bedingungen)	225'000.--	10%
nachgesuchter Anteil Bund (Spezialfinanzierung Luftverkehr)	1'800'000.--	80%
Anteil übrige zugesicherte Förderbeiträge etc. evt. SUVA	225'000.--	10%
Total	2'250'000.--	100 %

Bitte spezifizieren Sie anderweitige Subventionen/Förderbeiträge etc., welche für die Massnahme zu erwarten oder vorgesehen sind:

Name Subventionsgeber / Förderer etc. / nach Betriebsaufnahme	Betrag
evt. Suva	250'000.-- / pro Jahr
evt. Helikopterbetriebe / Helikopterverband	100'000.-- / vert. auf 10 Jahre
evt. Nutzer des Zentrums nach Betriebsaufnahme	225'000.-- / pro Jahr

Bitte legen sie die **entsprechende Bestätigung** bei (sofern vorhanden).

Sind Sie zur Finanzierung der Massnahme auf Teilzahlungen angewiesen? ⁴ (= Ausnahme)	
<input checked="" type="checkbox"/>	Ja. ➔ Bitte zeitlich gestaffelten Finanzierungsplan einreichen, unter Berücksichtigung der Eigen-/Fremdmittel, Erträge/Aufwendungen, Liquiditätsbedarf, etc.
<input type="checkbox"/>	Nein.

⁴ Siehe Leitfaden betreffend Gesuche zur Finanzierung von Massnahmen im Luftverkehr, Kap. 6.2.

Formular C: Angaben zu den Auswirkungen der Massnahme

Entscheidend für die Gewährung von Finanzhilfen durch den Bund ist, dass durch die Realisierung einer Massnahme ein für die Schweiz relevanter Effekt im Bereich des Umweltschutzes, der Abwehr widerrechtlicher Handlungen (Security) oder der technischen Sicherheit (Safety) eintritt. Um diesen Effekt erfassen zu können, sind die nachstehenden Informationen erforderlich. Es ist eine möglichst hohe Quantifizierbarkeit des Effekts anzustreben:

C1 Wirkung der Massnahme auf den gewählten Anwendungsbereich

Detailbeschreibung der erwarteten Wirkung der Massnahme auf den gewählten Anwendungsbereich (gemäss B4: Umwelt, Security oder Safety). Darstellung des Ist- und Soll-Zustands. Nennung von Grundlagen/Methoden/Annahmen, aus denen auf die dargelegten Wirkung geschlossen wird:

Safety

In den Phasen 1-3 wird kaum eine Reduktion der Unfälle zu verzeichnen sein.

Ab der Phase 4 werden erste Ergebnisse erwartet.

In den fortlaufenden Jahren wird die Unfallstatistik laufend positiver, da die Schulung von Eigen- und Drittpersonal stetig verbessert wird und die Erkenntnisse aus der Praxis in die Ausbildung einfließen.

Gemäss der SUVA-Statistik hat ein Mitarbeiter im Umgang mit Helikoptern ein 30x höheres Todesfallrisiko als der Durchschnitt der SUVA-Versicherten.

Ziel der Massnahmen mit dem Kompetenzzentrum Helikopter:

1. Das 30-fache Todesfallrisiko auf den SUVA-Durchschnitt zu senken.
2. Die Zahl von 257/100'000 VB auf 10/100'000 zu senken.

Bitte legen Sie **Dokumente** bei, welche die **Wirksamkeit der Massnahme belegen** bzw. **stützen** (sofern vorhanden).

C2 Wirkung der Massnahme auf andere Anwendungsbereiche (sofern vorhanden)

Kurzbeschreibung der erwarteten Wirkung der Massnahme auf andere Anwendungsbereiche (Umwelt, Security, Safety):

Im Forstsektor mit dem Betrieb mit Helikopter dürfte ohne Massnahmen die Zahl der Unfälle in den nächsten Jahren und Jahrzehnten zunehmen. Der Grund liegt an der Waldwirtschaft, da diese seit 1980 auf Mischwaldkulturen mit vermehrtem Laubbaumanteil setzt. Diese bergen die Gefahr von Totholz in den Baumkronen. Dieses Totholz kann durch den Abwind eines Helikopters brechen und einen Forstarbeiter oder Flughelfer erheblich verletzen. Bei Nadelhölzern (Coniferales) ist ebenfalls Totholz vorhanden, aber die Äste sind erheblich leichter und erzeugen eine geringere Aufprallenergie. Somit könnte vorbeugend das Personal entsprechend geschult und sensibilisiert werden. Der Anzahl Unfälle kann so entgegengewirkt werden. Der volkswirtschaftliche und ethische Nutzen ist im Bezug auf die Kosten dieses Kompetenzzentrums enorm.

C3 Weitere Wirkungsfelder der Massnahme (sofern vorhanden)

Kurzbeschreibung nennenswerter anderweitiger Wirkungen (bzw. Nutzen) der Massnahme:

Die kantonalen Polizeischulen können ihre Aspiranten zur Ausbildung für das Einweisen eines Helikopters an Unfallstellen zum Kompetenzzentrum schicken. Die Skipistendienste, Bergführer, Lawinensprengpersonal, Baupersonal sowie Geologen etc. können im Kompetenzzentrum entsprechend ausgebildet werden, damit ein sicherer Flugbetrieb gewährleistet ist. Diese Ausbildung reduziert das Verletzungsrisiko von Drittpersonen erheblich und wirkt präventiv zur Unfallverhütung.

C4 Wettbewerbssituation

Kurze Schilderung der Wettbewerbssituation in Bezug auf die beschriebene Massnahme:

Eine Reduktion der Unfälle im Helikopterbetrieb hätte volkswirtschaftlich einen Nutzen von mehreren Millionen Franken. Reduktionen der Versicherungsprämien, folglich höhere Steuereinnahmen. Reduktion der Gesundheitskosten und höhere Produktivität. Geringere Kosten bei der IV dank weniger Vollinvaliden. Geringere Kosten für Witwen- und Waisenrenten.

Anstelle dieses "Kompetenzzentrum Helikopter" kann der Gesetzgeber auch die Gesetze verschärfen. Die Kosten für den Vollzug sind diesbezüglich nicht zu unterschätzen (vermutlich erheblich höher), und es dauert Jahre bis zur Umsetzung. Daher ist die Wettbewerbssituation durch Prävention und solider Ausbildungsmöglichkeit mit verhältnismässig geringen Kosten sehr effizient. Die investierten Treibstoffgelder fliessen indirekt durch reduzierte Gesundheits- und Rentenkosten in die Volkswirtschaft zurück.

Der Sinn der Verwendung von Treibstoffgeldern ist wettbewerbsfähig (gewinnbringend) eingesetzt.

Ist durch die Finanzhilfe mit bedeutsamen Wettbewerbsverzerrungen zu rechnen?

Ja.

Nein.

C5 Angaben zur Erfolgskontrolle

Geben Sie an, welche praktikablen Methoden aus Ihrer Sicht zur Verfügung stehen, um die **unter C1** dargestellte Wirkung (bzw. Ergebnis) der Massnahme überprüfen zu können. Geben Sie auch an, wie zuverlässig und genau diese Methoden sind.

Methode	Beschreibung:
1	SUVA Unfallstatistik Helikopterbetriebe
2	SUST - BFU Bericht und Statistik
3	SWANS Meldungen werden auf operationellere Details eingehen.

Auf welche Art und Weise gedenken Sie die Erfolgskontrolle bezüglich der Wirkung der Massnahme vorzunehmen und die Resultate dem BAZL mitzuteilen?

Das BAZL ist selber Bestandteil des Kompetenzzentrum Helikopter. Ebenso die SUVA und allenfalls die SUST resp. BFU.
Die Kommission legt in der Projektphase 2 diese Kriterien fest.

Bitte legen Sie **Dokumente** bei, welche eine **Erfolgskontrolle der Massnahme ermöglichen** (sofern vorhanden).

Formular D: Ergänzende Angaben

Die folgenden ergänzenden Angaben dienen der abschliessenden Beurteilung des Gesuchs oder sind administrativer Natur.

D1 Ausbaufähigkeit der Massnahme

Ist die Massnahme ausbaufähig? Wenn ja, inwiefern und bestehen bereits konkrete Pläne?

Im Bereich Umweltschutz bestehen noch keine konkreten Pläne. Es sind zwar gewisse Ideen vorhanden, wie in Teilbereichen Lärmschutz betrieben werden könnte. Ebenso bestehen bereits gewisse rudimentäre Grundlagen zum Faunaschutz sowie zu ökonomischeren Flugoperationen. Primär werden aber im ersten Schritt die Minderung der Arbeitsunfälle in den Vordergrund gestellt.

Das Kompetenzzentrum könnte im zweiten Schritt Massnahmen und Verfahren zum Umweltschutz entwickeln und vollziehen.

D2 Begründung der Subvention bzw. Beitragshöhe

Bitte erläutern Sie, weshalb eine höhere Eigenleistung bzw. eine höhere Fremdfinanzierung [☞ B11] zur Umsetzung der Massnahme schwerlich oder nicht möglich/vertretbar/realisierbar ist.

Der Schweizerische Helikoperverband hat nur sehr geringe finanzielle Möglichkeiten. Diese setzen sich aus Mitgliederbeiträgen und Sponsoringeinnahmen zusammen. Die Vorstände, Arbeitsgruppen und das Sekretariat sind ehrenamtlich tätig und der Verband ist nicht gewinnorientiert. Die Höhe der Mitgliederbeiträge ist mit Fr. 139.-- bereits ausgeschöpft und kann nicht erhöht werden. Sowohl personell wie auch finanziell ist der Schweizerische Helikoperverband nicht in der Lage, ein solch umfangreiches Projekt aus eigenen Mitteln auf die Beine zu stellen.

D3 Handlungsalternativen

Welche Handlungsalternative(n) stehen im Vordergrund, falls der Bund keine Finanzhilfe leistet?

- | | |
|-------------------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> | Die Massnahme zurückstellen. |
| <input type="checkbox"/> | Auf die Massnahme verzichten. |
| <input type="checkbox"/> | Die Massnahme redimensionieren. |
| <input type="checkbox"/> | Subvention aus anderer Quelle beantragen. |
| <input type="checkbox"/> | Neue Geldgeber suchen. |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Andere: keine |

D4 Bankverbindung

Name der Bank	Adresse der Bank
zZ. noch kein Bankkonto für das Projekt eröffnet. Dies würde im Zuge der Initialisierung erfolgen.	
IBAN oder Kontonummer und Clearing-Nummer	

D5 Unterzeichnung Gesuch

Ort, Datum _____

Rechtsgültige Unterschrift(en):

Unterschrift _____

Unterschrift _____

Name _____

Name _____

Position _____

Position _____

Anhang – Überblick Unterlagen zum Gesuch

Erforderlichen Unterlagen:

<input type="checkbox"/>	Formulare A, B, C und D
<input type="checkbox"/>	Handelsregisterauszug (aktuelle Kopie) (A1)
<input type="checkbox"/>	Aktuellste geprüfte Bilanz und Erfolgsrechnung des Unternehmens (A6)
<input type="checkbox"/>	Bescheinigung des Betreibungsamts (A6)
<input checked="" type="checkbox"/>	Kostenschätzung/Kostenvoranschlag und Gesamtkosten mit Zeitplan (B9)

Ergänzende Unterlagen, sofern erforderlich, bestehend aus:

<input type="checkbox"/>	Aktuellste geprüfte Bilanz und Erfolgsrechnung beherrschender Unternehmen (A6)
<input checked="" type="checkbox"/>	Planrechnung (B10)
<input checked="" type="checkbox"/>	Finanzierungsplan (B11)

Ergänzende Unterlagen, sofern vorhanden, bestehend aus:

<input checked="" type="checkbox"/>	Zweckdienliche Dokumente zum Detailbeschrieb/Hintergrund der Massnahme (B5)
<input checked="" type="checkbox"/>	Zweckdienliche Dokumente zur Umsetzung der Massnahme (B6)
<input type="checkbox"/>	Amtliche Stellungnahmen und Bewilligungen (B8)
<input checked="" type="checkbox"/>	Gutachten (B8)
<input type="checkbox"/>	Bestätigungen anderweitiger Subventionen/Förderbeiträge (B11)
<input checked="" type="checkbox"/>	Dokumente, welche die Wirksamkeit der Massnahme belegen/stützen (C1)
<input type="checkbox"/>	Dokumente, welche eine Erfolgskontrolle der Massnahme ermöglichen (C5)

Ergänzende Beiblätter (eigene Dokumente):

<input checked="" type="checkbox"/>	Bericht Schweizerischer Helikopterverband
<input checked="" type="checkbox"/>	SUVA Unfallstatistik
<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	