

«Wir müssen all die Bedürfnisse unter einen Hut bringen»

Ende April hat Alt-Regierungsrat Mario Cavigelli das Präsidium des strategischen Gremiums des Regionalflughafens übernommen. Was konnte er bisher erreichen? Wo steht das Erneuerungsprojekt? Warum kommt es erneut zu einer Verzögerung?

RETO STIFEL

Engadiner Post: Herr Cavigelli, Ende 2022 sind Sie wegen Amtszeitbeschränkung aus der Regierung ausgeschieden. Wie geht es Alt-Regierungsrat Cavigelli sieben Monate später?

Mario Cavigelli: Dem geht es sehr gut. Ich war etwas überrascht, als ich als Alt-Regierungsrat noch einmal für eine 1.-August-Ansprache angefragt worden bin. Aber ich habe das sehr gerne gemacht hier in Samedan.

Noch während Ihrer Amtszeit wurde bekannt, dass Sie in das strategische Führungsgremium des Regionalflughafens Samedan, also in die Verwaltungskommission Infra gewählt werden sollen. Was hat Sie gereizt an einem Job, bei dem man oft auch der Kritik ausgesetzt ist?

Ich wusste von Anfang an, dass es eine sehr herausfordernde, aber auch spannende Aufgabe ist. Die Komplexität des Themas reizt mich, darum habe ich recht rasch zugesagt.

Sie haben als Regierungsrat zwölf Jahre lang das Departement für Infrastruktur, Energie und Mobilität geführt und hatten in dieser Funktion ganz zwangsläufig auch mit dem Flugplatz Samedan zu tun. Birgt Ihr heutiges Amt nicht auch Interessenkonflikte?

Die grundlegenden Beschlüsse sind in den Nullerjahren gefallen. Damals waren in der Regierung noch die Regierungsräte Eveline Widmer-Schlumpf und Stefan Engler zuständig. Die Weichen waren also schon weitgehend gestellt, als ich mein Amt als Regierungsrat angetreten hatte. Als Vorsteher des Infrastruktur-Departements, das auch für die Mobilität zuständig ist, habe

«Die Komplexität des Themas reizt mich»

ich das Thema des Flugplatzes in der Folge aber mitbegleitet, soweit es den Kanton betroffen hat. Zu meiner Zeit war die Verantwortung bereits auf den Kreis übergegangen und später dann auf die Region Maloja.

Seit vier Monaten präsidieren Sie die Verwaltungskommission der Infra. Konnten Sie das Projekt, welches in den letzten Monaten immer wieder Rückschläge verkräften musste, voranbringen?

Es gibt sehr unterschiedliche Aufgaben innerhalb der Infra zu lösen. In erster Linie müssen wir dafür sorgen, dass die Infrastruktur für die verschiedenen Flugunternehmen zur Verfügung steht. Das beinhaltet zwangsläufig auch einfache operative Aufgaben im Tagesgeschäft. Nach meinem Empfinden wurden diese gut gelöst. Gleichzeitig haben wir auch organisatorische Aufgaben zu klären und sind dabei auf gutem Weg, es hat grundlegende personelle Wechsel gegeben. Dadurch ist zudem einiges an Wissen verloren gegangen. Dieses mussten wir möglichst rasch wieder aufbauen. Dazu gehören selbstverständlich der Planungsstand und die Entwicklungen rund um das Erneuerungsprojekt. Auch das ist uns zufriedenstellend gelungen. Wir sind



«Der Flugplatz hat als Zweck-Infrastruktur einen Nutzen zu schaffen, er ist nicht Selbstzweck», sagt Mario Cavigelli, seit April Präsident der Verwaltungskommission der Infra. Foto: Reto Stifel

hochmotiviert und engagiert an der Arbeit, aber auch sorgfältig, und ich gehe davon aus, dass wir bereits in den nächsten ein bis zwei Monaten grundlegende Entscheidungen treffen können, welche uns auch im Erneuerungsprojekt weiter voranbringen.

In einem Interview hatte Ihnen der damalige Präsident der Flughafenkonferenz gesagt, er werde das wichtige Infrastrukturprojekt einer Flugplatz-Erneuerung voranbringen, die ganze Region habe grosses Vertrauen in ihn. Das sind viele Vorschusslorbeeren.

Ja, und ich hoffe, dass ich diese Erwartungen erfüllen kann. Versprechen kann ich, dass ich sehr neugierig bin und mich extrem motiviert an diese Aufgabe gemacht habe. Diese hat eine Komplexität, die herausragt im Vergleich zu vielen anderen Aufgaben, mit welchen ich konfrontiert war. Ich denke da an die unterschiedlichen Nutzerbedürfnisse, seien es die Motorflugunternehmen bis zu Segelfliegern, seien es die Helikopterunternehmen als Transportunternehmen bis hin zur Rega als Blaulichtorganisation. Hohe Erwartungen haben zudem die Tourismusbranche wie überhaupt die Region als Tourismusdestination mit internationaler Ausstrahlung. Und, last but not least, steht der Flugplatz auch in einer einmalig attraktiven Landschaft und teils nahe zum Siedlungsgebiet. Es müssen also sehr viele, teils unterschiedliche Interessen und Ansprüche miteingebunden werden. Vorschusslorbeeren nimmt man gerne entgegen und ich fühle mich willkommen. Aber jetzt müssen wir arbeiten.

Nach aufgekommener Kritik musste das Projekt für die Erneuerung des Flugplatzes von früher 88 Millionen Franken auf 35 Millionen abgespeckt werden. Bekommt die Region also eine «Sanierung light»?

Es ist verfrüht, von Zahlen zu sprechen, weil in verschiedenen wesentlichen Punkten noch wichtige Abklärungen zu treffen sind. In den letzten Monaten hat sich deutlich gezeigt, dass gewisse Erwartungen von einem Teil der Flugplatznutzer, ich denke zum Beispiel an die Rega und andere Helikopterunternehmen, aber auch an die Flugplatzbetreiberin, die Engadin Airport AG,

nicht abschliessend artikuliert worden sind. Somit müssen wir uns jetzt noch einmal intensiv mit diesen einzelnen Bedürfnissen auseinandersetzen und sie am Ende unter einen Hut bringen, was sicher auch Kompromisse von den einzelnen Flugplatznutzern aberlangt. Eine Optimierung bedeutet auch, dass

«Es ist verfrüht, von Zahlen zu sprechen»

der eine oder andere auf die Maximierung seiner Wünsche verzichten muss. Im Interesse des Ganzen und dass dabei auch nie vergessen wird, dass es Bedürfnisse auch ausserhalb des Flugplatzes mitzuberechnen gilt. Darum wird das Projekt weitere Anpassungen erhalten, bevor es für die Abstimmung bereit ist. Ich denke, in den letzten Monaten ist es gelungen, das Verständnis für das Anliegen «Flugplatz Samedan» breit zu erneuern und zu bestätigen. Sei es bei der Bevölkerung, den direkt involvierten, der Tourismusbranche, aber auch den Umweltorganisationen. Das ist eine gute Basis.

Gesprochen wird von einer «in die Zukunft gerichteten, zweckmässigen Infrastruktur». Was heisst das?

Eine Infrastruktur, welche den verschiedenen Unternehmen mit ihren auch in Zukunft unterschiedlichen Bedürfnissen einen Flugplatz zur Verfügung stellt. Also für die Blaulichtorganisationen wie die Rega und die Transport-Helikopterfliegerei ebenso wie für die Jetfliegerei und die Sportfliegerei. Weil all dies auch den Bedürfnissen der Bevölkerung und des Tourismus als bedeutendstem Wirtschaftszweig dient. Dabei bin ich mir beispielsweise bewusst, dass gerade auch die Gäste, welche mit dem Jet nach Samedan fliegen, für den Oberengadiner Tourismus aus verschiedenen Gründen sehr wichtig sind. Kurz: Wir müssen Vielfalt anbieten, nutzergerecht, aber letztlich dennoch bescheiden bleiben. Der Flugplatz in Samedan hat als Zweck-Infrastruktur

einen Nutzen zu schaffen, er ist nicht Selbstzweck.

Es wird sehr häufig über die Kosten gesprochen, weniger aber über die Einnahmen. Müsstes, um in Zukunft die Ertragskraft des Flughafens zu steigern, nicht auch die Anzahl Flugbewegungen gesteigert werden? Gemäss Konzession wäre das möglich.

Der Flugplatz gehört den Oberengadiner Gemeinden und deren Bevölkerung. Der Nutzen für das Oberengadin richtet sich nicht nach der Zahl an Flugbewegungen. Vielmehr müssen wir uns überlegen, welche Flugbewegungen man im Interesse der Bevölkerung und der Wirtschaft haben möchte. Es wäre der falsche Ansatz, eine maximale Leistungsfähigkeit des Flugplatzes anzustreben, damit es vielleicht auch attraktiv ist, schnell ins Oberengadin zu jetten, nur um noch am gleichen Tag wieder zurückzufliegen. Wenn ich in der vorherigen Antwort von einer Zweck-Infrastruktur gesprochen habe, dann gestattet uns das, die Erneuerung des Flugplatzes nicht nur in Bezug auf die Leistungsfähigkeit, das äussere Erscheinungsbild und das Raumprogramm anzugehen, sondern sie auch beispielsweise mit Blick auf den wirtschaftlichen und touristischen Nutzen für die Region, die Immissionen des Flugbetriebs und die Einbettung der Infrastruktur in die Landschaft integral zu bewerten.

Im Frühjahr dieses Jahres wurde bekannt, dass der Terminplan angepasst werden muss. Ab Ende Jahr soll die Bevölkerung über die Botschaft und den Zusatzkredit abstimmen können. Ist das nach heutigem Wissensstand möglich?

Nein. Das war eine Kommunikation, die dem Wunschenken näher verpflichtet war als dem effektiven Stand der Planungsarbeit.

Was heisst das konkret?

Das wir noch nicht so weit sind. Wir kennen die genauen Bedürfnisse der Flugunternehmen noch nicht abschliessend und wissen demzufolge nicht, was wir ganz genau bauen oder erneuern sollen. Was wiederum bedeutet, dass die Kosten noch nicht bekannt sind. Wenn ich aber die Fortschritte sehe, die wir bei einigen

wichtigen Fragen in den letzten Monaten erzielen konnten, und sich zudem die Bereitschaft zum einen oder anderen Kompromiss auch effektiv bestätigt, dann ist es möglich, die Abstimmungsbotschaft im Frühling 2024 zuhanden der Gemeinden zu präsentieren.

Ein offener Punkt ist der Standort der neuen Rega-Basis. Die Rega hat zudem im März bekannt gegeben, dass sie entgegen den ursprünglichen Absichten die Hangars für die Heli Bernina und die Swiss Helicopter nicht mehr finanzieren will. Wo steht man diesbezüglich mit den Verhandlungen?

Wir stehen in engem Kontakt mit der Konzessionärin und allen Helikopter-Unternehmungen, insbesondere auch mit der Rega, die aufgrund der Neuschaffung von Helikoptern und damit grösseren Platzbedürfnissen unter einem erheblichen zeitlichen Druck steht. Es hat in letzter Zeit aber verschiedene Meinungsentwicklungen gegeben, auch bei der Rega. Aufgrund der letzten Gespräche spüre ich, dass bei der Rega sehr viel Offenheit für eine auch gesamtheitlich sinnvolle Lösung besteht. Seitens der Rega kann man sich zum Beispiel auch wieder vorstellen, allenfalls für die anderen Helikopterunternehmen beim Bau der Hangars doch in die Vorfinanzierung zu gehen, und auch bezüglich der Standorte gibt es Optionen. Ich stelle ganz allgemein eine Entkrampfung im Verhältnis mit der Rega fest.

Die Kosten für die Erneuerung bezahlt grösstenteils die Region. Dafür wird sie von der Betreiberin, der Engadin Airport AG, mittels eines in einer Leistungsvereinbarung definierten Betrages entschuldigt. Verschiedene Stimmen monieren, dass dieser Betrag viel zu tief sei, also die öffentliche Hand die Investitionsrisiken trage, während die private Betrei-

«Heute ist die Leistungsäquivalenz nicht mehr gegeben»

berin die Gewinne einstreiche. Was sagen Sie dazu?

Die Leistungsvereinbarung mit der Betreiberin muss noch einmal durchleuchtet werden. Der Flugplatz ist im Besitz der öffentlichen Hand, er gehört letztlich also der Oberengadiner Bevölkerung. Diese kann den Flugplatz aber nicht selber betreiben. Darum gibt es eine Betreibergesellschaft. Mit ihr müssen die Leistungen und Gegenleistungen abgemacht werden, und sie sollen ausgewogen sein. Heute ist diese Leistungsäquivalenz auch nach der Meinung der Infra nicht mehr gegeben. Die Engadin Airport AG kennt unsere Haltung. Wir sind deshalb mit ihr im Gespräch.

Wie wichtig ist aus Ihrer Sicht der Flughafen Samedan für die Region?

Ich bin überzeugt, dass der Flugplatz für die Region Maloja ein Alleinstellungsmerkmal darstellt, welches gemeinhin etwas unterschätzt wird. Dass eine Tourismusdestination wie das Oberengadin mit seinem Renommee und dem Anspruch an einen Flugplatz, welcher historisch gewachsen ist, einen solchen hat, ist eine riesige Chance. Entsprechend gilt es, den Flugplatz zum Nutzen von Wirtschaft und Bevölkerung auch in Zukunft verantwortungsbewusst in Wert zu setzen.

Mario Cavigelli ist seit April dieses Jahres Präsident der Verwaltungskommission der Infrastruktur-Unternehmung Regionalflughafen Samedan.