

Protokoll (Teil 1)
Workshop der Flughafenkonferenz
der Infrastrukturunternehmung Regionalflughafen Samedan

Datum: Freitag, 30. September 2022
Zeit: 10.00 bis 11.30 Uhr
Ort: Ratssaal, Altes Schulhaus, 7500 St. Moritz

Vorsitz:	Brantschen Christian	Gemeinde Celerina
Teilnehmer:	Bosshard Daniel	Gemeinde Silvaplana
	Dietrich Claudio	Gemeinde Sils
	Eggimann Andreas	Gemeinde Bever
	La Fata Paolo	Gemeinde Samedan
	Matossi Reto	Gemeinde St. Moritz
	Ratti Ramun	Gemeinde Zuoz
	Ratti Ruet	Gemeinde Madulain
	Schächli Joel	Gemeinde Pontresina
	Thomas Heinz	Gemeinde S-chanf
Tomaschett Peter	Gemeinde La Punt Chamues-ch	
Entschuldigt:	Saratz Cazin Nora	Gemeinde Pontresina
Gäste:	Ambühl Gaudenz	Verwaltungskommission
	Catrina Silvio	Verwaltungskommission
	Leuenberger Richard	Verwaltungskommission
	Niggli Gian Peter	Verwaltungskommission
	Peter Daniel	Geschäftsführer INFRA
	Binkert Martin	Engadin Airport AG, zu Traktandum 2
	Gorfer Christian	Engadin Airport AG, zu Traktandum 2
	Manzoni Corado	Engadin Airport AG, zu Traktandum 2
	Bolt Alf	Forum Engadin, zu Traktandum 2
	Hosch Hansjörg	Forum Engadin, zu Traktandum 2
	Peter Linus	Forum Engadin, zu Traktandum 2
	Metzger Stefan	SVP, zu Traktandum 2
	Salis Mario	SVP, zu Traktandum 2
	Tomaschett Gian Marco	SVP, zu Traktandum 2
	Bärfuss Hansueli	Heli Bernina, zu Traktandum 2
	Balsarini Fabrizio	Swiss Helikopter, zu Traktandum 2
	Bodmer Andreas	Aero Club Engadin, zu Traktandum 2
Conrad Gian-Andrea	Mountain Aviation GmbH, zu Trakt. 2	
Gautschi Daniele	MFGOE/SAFC, zu Traktandum 2	
Joos Duri	Air Corviglia, zu Traktandum 2	
Protokoll:	Kollmar Jenny	Region Maloja

Traktanden

1. Begrüssung
2. Meinungsäusserung der Interessensgruppen (Teil 1)
3. Auslegeordnung Entwicklung Regionalflughafen und Diskussion (Teil 2)
4. Varia

1. Begrüssung

Herr Brantschen begrüsst die Mitglieder der Flughafenkonferenz (FHK), der Verwaltungskommission (VK) und die Gäste zur heutigen Sitzung. Er hält fest, dass die Einladung noch durch Michael Pfäffli erfolgt ist. Da dieser kurzfristig als Gemeindevorstandsmitglied zurückgetreten ist, hat Herr Brantschen das Tagespräsidium übernommen. Nora Saratz Cazin lässt sich entschuldigen, sie wird durch Joel Schäfli vertreten.

Herr Brantschen erinnert daran, dass man ein gemeinsames Ziel hat. Dass es darüber unterschiedliche Meinungen gibt, ist legitim. Die heutige Sitzung soll dazu genutzt werden, die Anliegen der Interessensgruppen anzuhören, damit sich die FHK ein umfassendes Bild machen kann. Herr Brantschen bittet die Vertreter der Gemeinden, die Gelegenheit zu nutzen und Fragen zu stellen.

Zum Ablauf hält Herr Brantschen fest, dass eine kurze Präsentation der VK erfolgt, anschliessend erfolgen die Wortmeldungen der Vertreter der Petitionäre, der Nutzer, des Betreibers, der Helikopterfirmen und der SVP. Es sind ca. 10-15 Minuten pro Interessensgruppe vorgesehen. Anschliessend soll noch Zeit für Fragen sein. Im zweiten Teil wird die FHK zusammen mit der VK diverse Themen besprechen und auch das weitere Vorgehen festlegen.

2. Meinungsäusserung der Interessensgruppen

Herr Niggli führt aus, dass die FHK als Vertreter der Gemeinden Aufträge an die VK geben können. An der FHK vom 11. Juni 2021 wurde das Projekt von rund CHF 90 Mio. präsentiert und beschlossen, daran weiterzuarbeiten. Herr Niggli vergleicht den Bestand mit dem Projekt gemäss Botschaft und nach heutigem Stand. Herr Peter präsentiert das aktuelle Projekt und weist darauf hin, dass der Vollausbau einem Masterplan folgt, aber nicht die Ausbaubabsicht zeigt.

Petitionäre / Forum Engadin

Herr Hosch führt aus, dass bereits vor 10 Jahren erfolgreich verhindert wurde, dass der Flugplatz verkauft wird. Es ist weitergegangen mit einem Gesetzesentwurf, der vom Forum Engadin stark beeinflusst wurde, damit die Einflussnahme durch das Volk erhalten bleibt. Im 2017 ist die Gegenüberstellung der rein wirtschaftlichen Interessen und der Interessen der Leute erfolgt.

Die Petition wurde ergriffen, weil man das Gefühl hatte, dass in die Mentalität der Privatisierung zurückgefallen wird. Sie haben klare Forderungen:

- Sie sind nicht gegen, sondern für den Flugplatz. Dieser muss modern und zahlbar sein sowie nicht privat betrieben werden.
- Sie fordern die Umsetzung der Botschaft 2017 mit gewissen Kompromissen hinsichtlich der Änderung von Anforderungen, aber nicht privatisiert.
- Die Planung und Verwaltung des Flugplatzes soll besser demokratisch abgestützt sein.

- Die Verwaltungskommission muss anders aufgestellt werden. Sie muss durch Vertreter von Parteien, Interessengruppen und NGO ergänzt werden. Der Bedarf muss durch eine unabhängige Gruppe ermittelt werden.
- Für die Renovationsplanung ist eine Arbeitsgruppe als Erweiterung der VK einzusetzen, die paritätisch zusammengesetzt ist.
- Das Projekt muss in den Grundzügen neu aufgesetzt werden und redimensioniert werden.
- Impact Investment ist eine Mentalität, wie man eine Gemeinschaft führen kann, damit Investitionen nicht nur wirtschaftlich, sondern nachhaltig beurteilt werden und die Gemeinschaft berücksichtigt wird. Dieser Ansatz sollte beim Flughafen umgesetzt werden.

Herr Hosch hält fest, dass touristische Anliegen in ein touristisches Gesamtkonzept verpackt werden sollten. Es braucht das Bekenntnis, erneuerbare Energien und Treibstoffe einzusetzen.

Nutzergruppen

Herr Conrad stellt fest, dass die Motorfluggruppe beim Projekt vergessen wurde. Die Motorfluggruppe bzw. Kleinflugzeuge sind nicht berücksichtigt, es gibt während des Umbaus keinen Ort für sie. Die Kleinfliegerei sei jedoch die Basis der Fliegerei, sie leisten die Ausbildung etc.

Herr Bodmer hat die Entwicklungen am Flughafen erlebt. Er weist darauf hin, dass die Kleinfliegerei überfahren worden ist. Er stellt fest, dass die Landetaxen ab 4 t sehr teuer sind. Zudem macht er sich Sorgen über die riesigen Konzepte, die erarbeitet werden – das erinnert an Terminal E. Es ist wichtig, dass das Tal nicht verschandelt wird. Der Bereich um CHF 22 Mio. sollte eingehalten werden. Der Apron/Abstellfläche soll erhöht werden. Für Spitzenzeiten braucht man draussen eine Fläche, es braucht keinen Hangar. Mit CHF 22 Mio. kann man viel machen, u.a. das bestehende Betriebsgebäude und Hangar 1 renovieren und den zweiten Hangar ersetzen. Hangar 3 sei noch in Ordnung. Businessjets und schwere Flugzeuge haben im Engadin nichts zu suchen, da sie eine grosse Belastung für die Piste sind. Weiterhin macht es die Apronerweiterung schwieriger, dass sie so schwer sind. Mit Unfällen dieser Grössenordnung könne man nicht umgehen. Für die Kleinfliegerei, Sportfliegerei und Trainingsfliegerei brauche man eine Graspiste. Der Anflug sollte das ganze Jahr bis 30 Minuten nach Sonnenuntergang möglich sein, nicht nur bis 19 Uhr. Die Infrastruktur muss mit qualifiziertem Personal ausgeführt werden, das Erfahrung mit der Fliegerei speziell im Engadin hat. Die Motorfluggruppe kann sich hinsichtlich den Bedürfnissen einbringen. Es ist keine Bedürfnisabklärung erfolgt, die Stakeholder wurden nicht einbezogen.

Herr Bärzfuss dankt für die Möglichkeit, die Meinung zu äussern. Die Heli Bernina bietet an 365 Tagen mit 3 Helikoptern vielseitige Dienstleistungen an. Die Firma ist 1985 gegründet worden. Sie haben ein breit gestreutes Aktienkapital. Alle Gemeinden haben Anteile an der Heli Bernina. Bereits 1989 wurden Pläne für eine eigene Infrastruktur eingereicht, die bewilligungsfähig waren. Seitens Verwalter hiess es, dass Gespräche mit Investoren geführt werden. Seither hat er etliche Projekte gesehen. Heute arbeitet Heli Bernina immer noch in einem Provisorium. Das Team benötigt dringend eine finanzierbare Infrastruktur, die den Bedürfnissen entspricht und Sicherheits- und Umweltgedanken berücksichtigt. Es braucht keinen Gigantismus. Er begrüsst und unterstützt die Ausarbeitung eines Gesamtprojekts, wünscht sich die Einbindung der Nutzer sowie eine transparente und stetige Kommunikation.

Engadin Airport AG (EAS) / Betreiber

Herr Binkert verweist auf die vorgängig zugestellte Präsentation. Er hält fest, dass EAS seit 2004 Betreiberin des Flugplatzes ist. Sie hatten 2007 ein Projekt fertig ausgearbeitet. Er hält fest, dass in den letzten 3 bis 4 Jahren viel passiert ist, was einschneidende Änderungen in

der Luftfahrt gebracht hat. Der Flughafen muss weiterhin wirtschaftlich betrieben und der Betrieb muss regelkonform durchgeführt werden können. Die EAS hat heute Einschränkungen und muss täglich mit gewissen Sachen kämpfen, damit die Regelkonformität eingehalten wird. Herr Binkert verweist auf den Überblick über die jetzige Situation. Es besteht ein Tower, der nicht regelkonform ist und von dem aus die Abstellflächen und Pisten nicht eingesehen werden können. Sie behelfen sich mit einem Kamerasystem, das recht störanfällig ist. Die Infrastruktur von Netzwerk ist nicht kontinuierlich. Die Helikopter befinden sich in einem Provisorium mit provisorisch bewilligten Betriebsgebäuden. Hangar 1 ist mit einem Restaurant belegt und darum nicht für den eigentlichen Zweck nutzbar. Die Situation beim Zoll und Handling sind bedenklich; der Zoll ist in einer Situation, die gelöst werden muss (Audit von Schengenkontrollstelle verhebt vielleicht nicht). Die Mitarbeiter der EAS haben Herausforderungen bei Hangar 2, da alles veraltet ist. Die Einstellhalle für Fahrzeuge ist zu tief. Es braucht dringend Erneuerungen der Infrastruktur. Es gibt vielfältige Nutzer mit vielfältigen Interessen und Bedürfnissen. Das wird man gut lösen können, wenn man Gespräche miteinander führt. Die EAS habe versucht, die Kundenbedürfnisse herauszufinden und diese in der Präsentation zusammengestellt. Beim Projekt sei der Standort der Betankungsanlage etc. noch offen und im Moment noch weit weg vom Flughafen geplant. Man sollte kompakt bauen und je nach Bedürfnis einfach erweitern. Nicht zu sehen ist der Segelflughangar, der am Ende des entstehen soll. Die Segelfluggruppe möchten selber einen kleinen Hangar bauen.

Die Empfehlung der EAS ist, die Helikopter neu zu organisieren und die alten Infrastrukturen zu ersetzen. Es muss aber so etappierbar sein, dass die Nutzer, die jetzt stationiert sind, eine Unterkunft haben. Es ist essentiell, dass man die Grösse so anpasst, dass bestehende Bauten nicht vorzeitig abgerissen werden müssen. Die Etappierbarkeit ist sehr wichtig, der Bestand soll vernünftig ersetzt werden und das möglichst rasch.

SVP

Herr Metzger bittet die Verantwortlichen der FHK und VK, den Fokus auf den Betrieb mit der Kerninfrastruktur und den Kernfunktionen inkl. Helis zu legen. Luxus ist verboten, Gigantismus ist verboten, Leuchtturmprojekte sind verboten. Es soll keine Konkurrenz zu bestehenden Hotels und Kongressinfrastrukturen gebaut werden. Es braucht kein Parkhaus, ein offener Parkplatz reicht, keine Ankunfts- und Abflughalle, kein Schönheitswettbewerb. Es braucht eine effiziente straffe Planung und tiefe Honorare, jedoch kein Honorar nach Baukostensumme. Die KBOB-Vorgaben sind einzuhalten. Es soll eine Beschränkung auf die Kerninfrastrukturen erfolgen. Verboten ist eine Vorausplanung für Private durch die öffentliche Hand. Das Volk ist über die Parteien einzubeziehen. Der Spielraum bei der Besetzung der VK ist auszunutzen. Die Statuten geben das Recht, auch politische Parteien einzubinden. Es sind Leute in die VK zu wählen, die das Projekt puschen. Das erinnert an die Diskussion zur Eishalle, die immer noch nicht umgesetzt ist. Er ist überzeugt, dass bereits mehrere Millionen an Honoraren ausgegeben wurden. Eine Machtdiskussion aus einer Partei darf nicht weiter passieren. Die Geschäftsführung hat den Auftrag nicht erfüllt. In der Privatwirtschaft würde man die Zusammenarbeit beenden. Die FHK ist aufgefordert, genauso ernsthaft Entscheidungen zu treffen, wie sie es als Private tun würden. Es sind schlechte Zeiten: keine Ausschüttungen der Nationalbank, Inflation, Krieg, Energiekrise. Die Bürger gehen harten Zeiten entgegen. Als Tourismusregion ist man besonders betroffen und gefährdet. Man braucht den Flughafen, aber nur im Kernbereich, als Motor für den Tourismus. Man braucht aber keine Infrastruktur, die 50 Jahre alt werden muss. Realisieren sofort, aber mit Vernunft und Zurückhaltung. Leute einsetzen, die mitmachen wollen. Die SVP hat in den letzten Wochen über 100 E-Mails bekommen. Man solle nicht das gleiche wie mit der Eishalle machen und Verantwortung übernehmen.

Fragen und Diskussion

Herr Brantschen betont, dass sich Politiker und Politikerinnen sehr stark einsetzen. Sobald etwas realisiert werden soll, brauchen Projekte systembedingt jedoch sehr viel Zeit. Es ist nicht einfach, zu einer Vorlage zu kommen. Auch beim Flugplatz sieht es ähnlich aus, sollte es zu einer weiteren Abstimmung kommen. Die Einsitznahme in die Exekutive ist über die Jahre nicht einfacher geworden. Die Bürokratie hat sehr stark zugenommen. Herr Brantschen möchte die in Schutz nehmen und danke sagen, die sich täglich mit der Sache beschäftigen. Herr Brantschen fasst zusammen, dass man ein baulich massgeschneidertes Projekt umsetzen möchte, das den Bedürfnissen entspricht und das ausbaufähig für die Zukunft ist. Der Flughafen soll wirtschaftlich eigenständig funktionieren. Es besteht ein gewisser Zeitdruck. Aufgrund der schlechten baulichen Zustände, die des Engadins nicht würdig sind, ist Handlungsbedarf vorhanden. Er kann versichern, dass die FHK und die gleichen Interessen haben.

Herr Niggli ist dankbar für die Offenheit und die Disziplin der Interessensgruppen. Er hält fest, dass 2016 von den Gemeinden ein Kredit für CHF 76 Mio. für eine zentrale Kläranlage gesprochen wurde und budgettreu und störungsfrei umgesetzt werden konnte. Es stellt sich die Frage, warum ein Projekt, das ein Jahr später gesprochen wurde, zwischenzeitlich nicht umgesetzt wurde. Herr Niggli betont, dass die Aviatik sehr komplex ist und auch den nachhaltigen Themen entsprechen muss. Zudem wird der Flughafen gern parteipolitisch genutzt. Systembedingt gibt es verschiedene politische Mechanismen. Herr Niggli ist überzeugt, dass man auch mit dem Flughafenprojekt vorwärtskommt.

Herr Dietrich ist froh, andere Meinungen zu hören. Wenn man die getroffenen Aussagen der Interessensgruppen resümiert, könnte man den Eindruck bekommen, dass alles falsch war und man neu anfangen müsse. Er möchte gern auch die VK hören. Gleichzeitig hält er fest, dass die VK demokratisch gewählt wurde und viel Fachkompetenz vorhanden ist.

Herr Peter erläutert, dass er bereits dabei war, als der Studienauftrag beauftragt wurde. Man muss nicht bei null anfangen. Er konnte sogar feststellen, dass die Ansprüche an den Flughafen nicht so weit auseinanderliegen. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass im Jahr 2017 der Studienauftrag nach GAT WTO ausgeschrieben wurde und man verpflichtet war, öffentlich auszuschreiben. Bei der Entwicklung des Raumprogramms wurden die Stakeholder einbezogen. Das Raumprogramm ist in den Studienauftrag eingeflossen und es wurde umgesetzt, was im Raumprogramm bestellt worden ist. Seither ist eine Detaillierung erfolgt, es ist nicht neues dazugekommen. Gleichzeitig wurden u.a. Fragen zur Finanzierung geklärt. Das sind Faktoren, die das Projekt im Tempo belasten. Der gemeinsame Nenner ist nun zu schärfen. Aus seiner Sicht ist es nicht möglich und nicht nötig, einen Reset-Knopf zu drücken.

Herr Conrad möchte zur Wahl der VK wissen, inwiefern diese demokratisch gewählt wurde. Wenn die Stakeholder abgeholt wurden, stellt sich die Frage, wo der Hangar für Kleinflugzeuge während der Bauphase 1 ist.

Herr Peter erläutert, dass die Kleinfliegerei im Endzustand Platz im Flächenflughangar haben wird. Zur Unterbringung während der Bauphase informiert er, dass die Etappierung im Bauprogramm durchgesprochen wurde. Mit dem vorgezogenen Bau von Hangar 7 kann gewährleistet werden, dass dort Helikopter und Kleinflugzeuge vorübergehend untergebracht werden können. Die genaue Bauetappierung muss erst noch erarbeitet werden. Es ist ihnen bewusst, dass alle Stakeholder ein Zuhause brauchen. Ein Umbau unter Betrieb bedingt aber auch gewisse Einschränkungen. Die Provisorien sind noch nicht im Detail geplant.

Herr Manzoni stellt fest, dass die Etappierung ein grosses Thema sein wird.

Herr Brantschen verweist zur Wahl der VK auf Art. 15 der Statuen. Dort ist festgehalten, wie die VK zusammengesetzt wird. Die VK ist durch die FHK gewählt worden.

Herr Metzger unterstützt das Votum betreffend Dimensionierung. Er hat nicht gesagt, dass die VK nicht demokratisch gewählt ist, aber man hat einen gewissen Spielraum. Wenn die VK keine Abstützung im Volk findet, dann kommen Vorstösse aus dem Volk. Das soll zur Kenntnis genommen werden.

Herr Binkert bestätigt, dass die Bedürfnisse abgeklärt wurden. Es liegt in der Verantwortung der FHK zu entscheiden, was wünschenswert, was nötig und was machbar bzw. finanzierbar ist. Man muss die Kosten vor Augen haben.

Herr Dietrich ist einig mit der Aussage, dass man sich ein Bild davon machen muss, was das Volk will. Die Anwesenden haben ihre Meinung und Wünsche gesagt, aber sie sind nicht repräsentativ für das gesamte Volk.

Herr Bolt als Vertreter der Grünen weist darauf hin, dass sie den Weg über die Petition gewählt haben, weil das Volk mit der Entwicklung am Flughafen nicht zufrieden ist. Es wurden 1'000 Unterschriften gesammelt. Die Leute haben genug und wollen wissen, wie es weitergeht. Die Botschaft von 2017 ist umzusetzen. Er bittet darum, transparent zu kommunizieren. Es ist unklar, was geplant wird. Das Durcheinander muss aufhören und eine adäquate Information erfolgen.

Herr Brantschen stimmt zu, dass es wichtig ist, die Informationsdichte zu erhöhen. Trotzdem braucht es auch ruhige Phasen, um Abklärungen zu treffen. Die Kommunikation wird verbessert und Transparenz geschaffen. Ob die Vorlage von 2017 noch umsetzbar ist, kann er nicht sagen. Die bauliche Veränderung muss mit einem Preisschild versehen werden, aber ziemlich sicher wird die bauliche Umsetzung nicht mehr zum Preis gemäss Abstimmungsbotschaft erfolgen können.

Herr Conrad möchte mitgeben, dass es zielführend ist, alle zu fragen, was es braucht. Das Know-how ist vorhanden. Man muss ein schönes Projekt umsetzen und vorwärts machen.

Herr Peter betont, dass ein Budget beschlossen worden ist, das eine demokratisch beschlossene Grundlage bildet. Vielleicht braucht es Anpassungen. Ein neues Budget müsste durch jede Gemeinde genehmigt werden. Deshalb sollte man anhand der Botschaft arbeiten.

Herr Joos weist darauf hin, dass private Investoren bereit wären, einen Hangar mitzufinanzieren. Solche Angebote sollte man aber von Investoren trennen, die Grossprojekte finanzieren.

Herr Niggli hält fest, dass die Auslegeordnung das Ziel ist. Im Anschluss an den Austausch werden die FHK und VK diskutieren, wie weiter vorgegangen wird.

Herr Bolt stellt fest, dass man jetzt 5 Jahre Verschnaufpause hatte. Nun müsse es vorwärtsgehen.

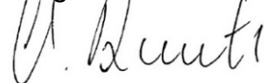
Herr Brantschen möchte den ersten Teil der Sitzung abschliessen. Er dankt für den offenen und ehrlichen Austausch. Man trägt eine gemeinsame Verantwortung gegenüber kommenden Generationen, der Natur und Umwelt. Man muss alles zusammenbringen und gemeinsam das Ziel erreichen.

Für das Protokoll:



Jenny Kollmar
Protokollführerin

Eingesehen:



Christian Brantschen
Vorsitzender Flughafenkonferenz