

Leistungsvereinbarung

zwischen

**Infrastrukturunternehmung
Regionalflyghafen Samedan**

und

Engadin Airport AG

betreffend

Betriebsführung Regionalflyghafen Samedan

vom

25. September 2013



Leistungsvereinbarung

zwischen

Infrastrukturunternehmung Regionalflughafen Samedan (selbständige öffentlich-rechtliche Anstalt des Kreises Oberengadin), 7503 Samedan, vertreten durch den Verwaltungsrat, wiedervertreten durch Gian Duri Ratti, geb. 6. April 1954, von Madulain GR, wohnhaft in 7523 Madulain, Chesa Plazzet 17, und Thomas Nievergelt, geb. 28. Juni 1954, von Samedan GR, wohnhaft in 7503 Samedan, Chiss 14, (im Folgenden: INFRA)

Auftraggeber

und

Engadin Airport AG, Piazza Aviatica 2, 7503 Samedan, vertreten durch den Verwaltungsrat, wiedervertreten durch Corado Manzoni, geb. 17. Juni 1965, von St. Moritz GR, wohnhaft in 7500 St. Moritz, Via Brattas 55, und Christian Gorfer, geb. 29. März 1971, von St. Moritz GR, wohnhaft in 7500 St. Moritz, Via Giand' Alva 13, (im Folgenden: EAS)

Beauftragte

betreffend Betriebsführung des Regionalflughafens Samedan.



I. Grundsätze und Auftragserteilung

Art. 1 Grundsatz und Zielsetzung

Der Kreis Oberengadin befürwortet eine sichere, nachhaltige, langfristig stabile und bedarfsgerechte Anbindung des Oberengadins an den Flugverkehr, welche den Ansprüchen der Region Oberengadin gerecht wird und die Basis für Flächenflugzeuge und Helikopterflüge bildet sowie auch ein Segelfluggzentrum beinhaltet. Aufgrund der Vereinbarungen zwischen der INFRA und dem Kanton Graubünden ist die INFRA berechtigt und verpflichtet, die Flughafeninfrastruktur zu unterhalten, zu erneuern und zu ergänzen sowie einer vom Bund konzessionierten Betriebsgesellschaft zur Sicherstellung des Betriebs des Regionalflughafens zur Verfügung zu stellen. Die vorliegende Leistungsvereinbarung dient der Festlegung der gegenseitigen Rechte und Pflichten zwischen der INFRA als Infrastrukturunternehmung und der EAS als Betriebsgesellschaft.

Art. 2 Rahmendokumente

Die vorliegende Leistungsvereinbarung erfolgt insbesondere im Rahmen folgender Dokumente, welche beiden Parteien bekannt sind:

1. Art. 5 Abs. 2 lit. g und Abs. 3 der Verfassung des Kreises Oberengadin;
2. Kreisgesetz über die Förderung des Regionalflughafens Samedan;
3. Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL), Objektblatt Samedan
4. Betriebskonzession des Eidg. Departments für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) vom 27. August 2001 sowie Übertragung der Betriebskonzession durch das UVEK vom 6. Dezember 2004
5. Betriebsreglement samt Anhängen 1 – 4
6. Bericht „Business case und Masterplan Engadin Airport AG“ des Center for Aviation competence der University of St. Gallen und weiteren Beteiligten (im Folgenden: Bericht) (vom BAZL nicht geprüft);
7. Bericht „Engadin Airport Samedan, Berechnungsgrundlagen“ der BHP Hanser & Partner AG (im Folgenden: Berechnungsgrundlagen);
8. Nachhaltigkeitsbericht Ernst Basler + Partner AG;



9. Studie „Pistensanierung Samedan“, Ingenieurbureau Heierli AG
10. Dienstleistungsvertrag zwischen der Schweiz. Eidgenossenschaft (Luftwaffe) und der Engadin Airport AG vom 16./18.1.2012.

Art. 3 Grundverpflichtung EAS

Es wird festgestellt, dass die EAS über die Konzession des Bundes für den Betrieb des Flughafens verfügt. Sie trägt damit die ausschliessliche Verantwortlichkeit für den gesetzeskonformen Betrieb des Flughafens.

Art. 4 Grundverpflichtung INFRA

Die INFRA stellt die Infrastruktur für den Luftfahrtbetrieb des Flughafens Samedan zur Verfügung. Sie ist für die Planung, die Erstellung und Instandhaltung resp. Instandsetzung der Flugbetriebsinfrastrukturen mit der entsprechenden Finanzierung im Rahmen der in Art. 2 aufgeführten Rahmendokumente, Art. 5 Abs. 3, Art. 10, Art. 26 sowie der weiteren vertraglichen und gesetzlichen Verpflichtungen verantwortlich.

Art. 5 Zusammenarbeit

Die Vertragsparteien verpflichten sich im Rahmen dieser Leistungsvereinbarung zur Zusammenarbeit und zum einvernehmlichen Zusammenwirken im Interesse der Beibehaltung und Entwicklung des Regionalflughafens für die Region Oberengadin, wobei die EAS als Konzessionärin gegenüber dem Bund ausschliesslich für die Erfüllung der durch Gesetz oder Konzession begründeten Pflichten verantwortlich ist.

Grundlagen der Zusammenarbeit bilden im Sinne von Art. 2 insbesondere der Bericht (Art. 2 Ziff. 6.), die Berechnungsgrundlage (Art. 2 Ziff. 7.) und der Anhang 6, welche der vorliegenden Leistungsvereinbarung beigeheftet sind.

Investitions- und Finanzierungspläne sowie entsprechende Anpassungen und Ergänzungen sind im gegenseitigen Einvernehmen vorzunehmen. Die INFRA ist zur zeitgerechten Bereitstellung der zur Gewährleistung der konzessionsrechtlichen Pflichten der EAS erforderlichen Infrastruktur auf Hinweis und Anweisung der EAS hin verpflichtet. Soweit die INFRA im Rahmen ihres Aufgabenbereichs Infrastrukturinvestitionen, welche auf Anweisung des BAZL zwingend notwendig sind, um die Betriebskonzession Aufrecht zu erhalten, trotz

Handwritten signatures and initials in blue ink, including "A.F." and "G.R."

frühzeitigen Hinweisen und Anweisung der EAS nicht vornimmt, ist die EAS befugt, die entsprechenden Aufträge zu erteilen, wobei die Aufwendungen von der INFRA zu tragen sind. Vorbehalten bleiben Investitionsverpflichtungen von so grosser und unverhältnismässiger Tragweite, welche die Frage einer weiteren Aufrechterhaltung des Flugbetriebs aufwerfen. Vor einer Einigung über diese Frage – vorzugsweise unter Mitwirkung des BAZL – entfällt die vorgenannte Befugnis.

II. Rechte und Pflichten der Parteien

Art. 6 Konzession

Die EAS ist Konzessionärin des Bundes. Aufgrund dieser Konzession übernimmt sie als Betriebsgesellschaft den Betrieb des Regionalflughafens im Rahmen der gültigen Konzession.


Art. 7 Flugbetrieb

Die EAS ist verantwortlich für den Betrieb des Regionalflughafens und die entsprechende Erfüllung sämtlicher Betriebs- und Sicherheitsanforderungen gemäss Konzession, Betriebsreglement sowie gesetzlichen Bestimmungen und hat die Einhaltung dieser Vorgaben zu gewährleisten. Darüber hinaus ist die EAS verpflichtet, eine weitere Entwicklung des Flugbetriebes gemäss Regelungen der internationalen Zivilluftfahrtsorganisation ICAO vorzunehmen.

Sollten die erforderlichen Infrastrukturinvestitionen die finanziellen Kapazitäten der INFRA übersteigen, haben sich die Parteien einvernehmlich über ein geeignetes Vorgehen zu verständigen.

Die EAS ist bereit, Flugverfahren nach IFR (Instrument Flight Rules) einzuführen und die Aufwendungen, die sich aus deren Betrieb ergeben, zu übernehmen. Die EAS ist verpflichtet, alle erforderlichen Schritte dafür in die Wege zu leiten, unter entsprechender frühzeitiger Koordination mit und Dokumentation der INFRA, welche ihrerseits zur entsprechenden Mitwirkung und Finanzierung der Infrastruktur sowie der Projektierungsaufwendungen verpflichtet ist.

Über Änderungen des Betriebsreglements sowie eine Erhöhung der Flughafensteuern haben sich die Parteien vor einem Genehmigungsverfahren zu verständigen. Kommt eine Einigung nicht zustande, ist im Sinne von Art. 29 vorzugehen.

 *Antje*

Für alle Angelegenheiten, welche im vorliegenden Vertrag in betrieblicher Hinsicht nicht explizit geregelt sind, ist die EAS zuständig. Sie ist gehalten, bei nicht erkannten Zuständigkeiten durch die INFRA entsprechende Hinweise an diese zu richten und ein Tätigwerden zu beantragen.

Der EAS ist bewusst, dass sich der Regionalflughafen Samedan in unmittelbarer Nähe des Siedlungsgebietes befindet, was eine Rücksichtnahme auf die ortsansässige Bevölkerung und die Gäste erforderlich macht, insbesondere auch, was das Mass der Immissionen anbelangt.

Art. 8 Nebenbetriebliche Tätigkeiten

Als nebenbetriebliche Tätigkeiten gelten alle Tätigkeiten, die für den Betrieb des Regionalflughafens gemäss Vorgaben SIL nicht erforderlich sind.

Infrastruktureinrichtungen, welche nicht unmittelbar dem Flugbetrieb und dem Wohl der Passagiere oder Besucher des Regionalflughafens dienen, werden im Rahmen des heutigen Bestandes gewährleistet und durch die INFRA unterhalten. Die EAS ist berechtigt, die bisherigen nebenbetrieblichen resp. kommerziellen Tätigkeiten weiterzuführen oder bedarfsgerecht zu erweitern, so insbesondere Restaurationen, Parkplatzbewirtschaftung, Besucher-/Passagierdienstleistungen, Kinderspielplatz, etc.

Über die bestehenden nebenbetrieblichen Tätigkeiten hinaus ist bei entsprechenden Absichten der EAS zur Aufnahme zusätzlicher Tätigkeiten der INFRA ein entsprechendes Konzept vorzulegen. Gestützt auf dieses Konzept ist durch die INFRA zu prüfen, ob die Nebenbetriebstätigkeit zugelassen wird und inwieweit eine Finanzierung der entsprechenden Infrastrukturanlagen durch die INFRA erfolgt.

Hinsichtlich Einnahmen aus nebenbetrieblichen Tätigkeiten gilt folgendes:

1. Einnahmen aus Hangarvermietungen, Pachtzinsen und dergleichen von Dritten fallen an die INFRA. Soweit diese Tätigkeiten im Auftrag der INFRA durch die EAS erfolgt, hat diese Anspruch auf eine Kommission, deren Höhe sich nach den allgemein üblichen Ansätzen richtet.
2. Einnahmen aus der Vermietung von Werbeflächen im Flugplatzperimeter werden hälftig zwischen der EAS einerseits und der INFRA andererseits aufgeteilt.



3. Weitere Einnahmen aus nebenbetrieblichen Tätigkeiten stehen der EAS zu.
4. Sofern die INFRA auf Antrag der EAS ergänzende, nichtbetriebliche Investitionen zugunsten der EAS vornimmt (beispielsweise für Shopping und dergleichen) ist grundsätzlich die Fixpacht so anzupassen, dass die entsprechenden Investitionen berücksichtigt sind; eine im Einzelfall einvernehmlich festgelegte anderweitige Regelung bleibt vorbehalten.

Art. 9 Nutzungsrechte

Über die der EAS zur Nutzung übertragenen Anlagen und Inventargegenstände gelten der Anlagespiegel „immobile Anlagen“ sowie das Inventar über die beweglichen Gegenstände (insbesondere Container) und Berichte mit Wirkung per Vertragsbeginn; sie bilden den Anhang 1 zum vorliegenden Vertrag.

Den Vertragsparteien ist der Zustand der Anlagen und Inventargegenstände im Detail bekannt. Die Übernahme beginnt per 1. Januar 2014. Auf Wunsch einer Vertragspartei kann in einem Übernahmeprotokoll der Zustand der Anlagen und der Inventargegenstände festgehalten werden, wobei die diesbezüglichen Kosten zulasten der beantragenden Vertragspartei gehen.

Soweit Anlagen und Inventargegenstände nicht zur Nutzung an die EAS übertragen werden, ist die INFRA befugt, im Einvernehmen mit der EAS selbst entsprechende Nutzungsrechte vertraglich an Dritte zu übertragen. Bezüglich der EAS zur Nutzung übertragenen Anlagen und Gegenstände ist diese auch zur Übertragung der Nutzung berechtigt, wobei Nutzungsentgelte wie Untermieterträge und dergleichen der EAS zustehen.

Art. 10 Unterhalt und weitere Investitionen

Als Grundsatz der Finanzierung von Investitionen gilt, dass die Finanzierung der Erstellung und des Unterhaltes durch die INFRA erfolgt und jene der betriebsnotwendigen mobilen Anlagen durch die EAS.

In diesem Rahmen ist die EAS zur Sicherstellung der operativen Betriebstauglichkeit der Flugbetriebsinfrastruktur dahingehend verpflichtet, dass die Sicherheit des Flugbetriebes im Rahmen der diesbezüglichen Bestimmungen und Verpflichtungen gewährleistet ist.



Die darüber hinausgehenden Instandhaltungs- und Instandsetzungsarbeiten sind Sache der INFRA, insbesondere der Werterhalt der Flugbetriebsinfrastruktur.

Massgeblich für die Abgrenzung des heute bekannten Unterhaltes zwischen EAS und INFRA ist die Liste gemäss Anhang 2. Massgeblich für den Umfang der jeweiligen Investitionen und den Unterhalt durch die INFRA sind die durch die INFRA verabschiedeten Investitions- und Finanzierungspläne. Jährlich während der Budgetierungsphase ist der Finanzmittelbedarf für Instandhaltungs- und Instandsetzungsarbeiten zu erörtern und gemeinsam ein diesbezügliches Unterhaltsbudget zu verabschieden, welches der Genehmigung durch den Kreisrat bedarf. Darüber hinaus wird gemeinsam eine Mittelfristplanung für Erweiterungs- oder grössere Erneuerungsinvestitionen erstellt.

Stellt die EAS in irgendeinem Zeitpunkt Mängel oder Unterhaltsbedürfnisse fest, ist sie verpflichtet, die INFRA – auch zu Händen des Kreisrats – darauf hinzuweisen und gegebenenfalls eine Ergänzung des Unterhaltsbudgets und allenfalls des Investitions- und Finanzierungsplans zu beantragen sowie gemeinsam mit der INFRA einen sachgerechten Zeitplan für die Ausführung zu erarbeiten.

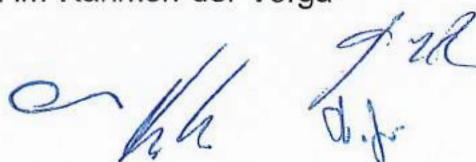
Wenn insbesondere Auflagen des Bundes zusätzliche zu den heute vorgesehenen Investitionen erfordern, legen die Parteien gemeinsam das Vorgehen und die entsprechende Finanzierung fest.

Sollten auf Wunsch der EAS Investitionen getätigt werden, welche über die gemäss Investitions- und Finanzierungsplan vorgesehenen Investitionen hinausgehen, ist mit der INFRA deren mögliche Realisierung zu klären. Grundlage bildet eine Wirtschaftlichkeits- und Zweckmässigkeitsbeurteilung; gegebenenfalls ist der Betrag der fixen Pachtleistungen mit dem Ziel der Kostendeckung für diese Zusatzinvestitionen anzupassen.

Die Spielplatzgeräte des bestehenden Kinderspielplatzes bleiben im Eigentum der EAS, welche ausdrücklich verpflichtet ist, für den Unterhalt und die Sicherheit der Spielplatzgeräte zu sorgen; eine Verpflichtung zur Aufrechterhaltung des Spielplatzes an diesem oder einem anderen Ort ist damit nicht verbunden.

Art. 11 Baugesuche und Bewilligungsverfahren

Baugesuche und anderweitige Bewilligungsverfahren für die durch die INFRA zu erbringenden Investitionen sind, soweit dies formell notwendig ist, durch die EAS einzureichen und zu vertreten. Der INFRA obliegt im Rahmen der Vorga-



ben des BAZL sowie der entsprechenden Gesetzgebung die Federführung für die Gesuche und Verfahren; sie bereitet diese vor, begleitet sie und kommt für die entsprechenden Aufwendungen auf.

Art. 12 Drittunternehmen

Die INFRA kann, im Einvernehmen mit EAS und nach Genehmigung durch das BAZL, Dritten innerhalb des Flugplatzperimeters (SIL) Unterbaurechte und besondere Nutzungsrechte einzuräumen, sofern diese dem Masterplan des Regionalflughafens Rechnung tragen. Die EAS hat insbesondere ein Vetorecht, falls durch diesbezügliche Rechtseinräumungen der Betrieb des Flughafens beeinträchtigt wird. Alle Unternehmen und Nutzer im Flughafenperimeter (SIL) unterstehen vollumfänglich dem Weisungsrecht der EAS als konzessionierte Flughafenhalterin.

Den Parteien ist insbesondere die folgende Klausel im Vertrag zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Kanton Graubünden vom 15. Dezember 2003 bekannt:

„Ab 1.1.2004 gestattet der Käufer dem Bundesamt für Betriebe der Luftwaffe (BABLW) für die Bedürfnisse der Flab auf dem Schiessplatz S-chanf, zur Sicherstellung des Zielflugdienstes mit den Flugzeugen PC-9, die temporäre Mitbenützung des Flugplatzes und des Hangars Nr. 2. Dabei gelangen die reduzierten Taxen für Einheimische auf Basis der Offerte GFO/Gebührenordnung (Ordonanz 510.461) je vom 25.11.2003, Mitbenützung Flugplatz Samedan-Kosten für die Luftwaffe zur Anwendung. Diese sind den Parteien bekannt.“

Das BABLW erstellt unter Mitwirkung des Käufers mit dem/der Betreiberin eine entsprechende Vereinbarung worin u.a. die Details der Entschädigungen für die Mitbenützung und für die Landungen (Landetaxen), unter Berücksichtigung des Verkaufspreises fixiert werden. Die Bedingungen sind dem Flugplatzbetreiber mit der Weiterüberbindungsklausel zu überbinden.“

Die EAS ist mit dieser temporären Mitbenützung des Flughafens sowie Hangars durch die Luftwaffe zu reduzierten Taxen gemäss bekannter Aufstellung einverstanden. Sie hat eine Anpassung dieser Aufstellung im Rahmen eines neuen Dienstleistungsvertrages mit der Schweizerischen Eidgenossenschaft am 16./18. Januar 2012 vorgenommen und verständigt sich einvernehmlich mit der Luftwaffe. Die INFRA ist einverstanden, wenn die Luftwaffe die EAS teilweise



durch Leistung von Arbeiten (Dienstleistungskredit aufgrund der Rabatte, vgl. Ziff. 3.3 des vorerwähnten Dienstleistungsvertrages) entschädigt und verzichtet auf eine entsprechende Beteiligung im Rahmen der Erfolgspacht. Die EAS ist befugt, diese Dienstleistungsansprüche gegenüber der Luftwaffe bei Bedarf gegen angemessene Entschädigung an die INFRA abzutreten.

Sollten aufgrund der Bedürfnisse der Luftwaffe die Erstellung weiterer Hangars oder anderweitiger Infrastrukturanlagen notwendig werden, ist zwischen der INFRA und der EAS eine entsprechende Kostenübernahme zu erörtern, unter Partizipation der INFRA an den Nutzungsentschädigungen der Luftwaffe.

Der EAS ist im Übrigen bekannt, dass bei Landesgefahr und Kriegszeiten eine Benützung des Flugplatzes durch Militärflugzeuge vorgenommen werden kann. Aus entsprechenden Einschränkungen können die Parteien keinerlei Schadenersatzansprüche gegeneinander geltend machen.

Art. 13 Pachtverhältnisse

Die Parteien kennen die landwirtschaftlichen Pachtverhältnisse gemäss Übersichtsplan und Vertragskopien in Anhang 3. Über allfällige Änderungen in den Pachtverhältnissen vor dem 1.1.2014 orientiert und dokumentiert die INFRA die EAS.

Überdies haben die Parteien insbesondere auch Kenntnis der folgenden Bestimmung im Kaufvertrag zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Kanton Graubünden vom 15. Dezember 2003, Ziff. 9. der weiteren Vertragsbestimmungen:

„Der Käufer übernimmt die Verpflichtung, den Anforderungen des ökologischen Ausgleichs Rechnung zu tragen. Die konkreten Bewirtschaftungsaufgaben (z.B. Extensivierung der landwirtschaftlichen Nutzung) sind im Sinne der Auflage aus der Betriebskonzession in den Pachtverträgen mit den Bewirtschaftern festzulegen.“

Den Parteien ist daher bewusst, dass die luftfahrtseitig nicht genutzten Flächen – unter Vorbehalt der luftfahrtspezifischen Sicherheitsvorschriften und Ausbauforderungen – ökologisch aufgewertet werden sollen.

Die EAS vertritt bezüglich flug- und sicherheitstechnischer Belangen die INFRA und hat hierfür verbindliche Weisungsrechte gegenüber den landwirtschaftlichen Pächtern. Diesbezüglich ist die EAS daher befugt, mit diesen die Fragen der Nutzung sowie der entsprechenden Nutzungseinschränkungen selbständig

Handwritten signature and initials in blue ink, including "G. U." and "a. f."

und verbindlich zu regeln, wobei auf die Interessen der landwirtschaftlichen Bewirtschafter angemessen Rücksicht zu nehmen ist. Bei Meinungsverschiedenheiten mit den Pächtern ist es Sache der INFRA, gemeinsam mit der EAS und den Pächtern eine entsprechende Regelung festzulegen. Im Übrigen ist die INFRA Ansprechpartei für die Pächter aus den landwirtschaftlichen Pachtverhältnissen heraus; die EAS hat keinerlei Ansprüche auf die Entschädigungen aus den bestehenden Pachtverhältnissen.

Art. 14 Kenntnis weiterer Vertragsverhältnisse

Den Parteien ist der Baurechtsvertrag zwischen der schweiz. Eidgenossenschaft und der Genossenschaft Flugplatz Oberengadin (GFO) von 3. November 1976 sowie die Vereinbarung der GFO und der Schweizerischen Rettungsflugwacht vom 30. November/8. Dezember 1976 bekannt. Sie werden dem vorliegenden Vertrag als Anhänge 4 und 5 beigeheftet.

Es ist vorgesehen, diese Verträge aufzulösen und den Flugunternehmen entsprechende Parzellenteile gemäss durch das BAZL noch zu prüfendem Masterplan zuzuweisen. Solange diese Auflösung nicht erfolgt ist, gelten die entsprechenden vertraglichen Pflichten zulasten und zugunsten der vorliegenden Vertragsparteien, was beide Parteien entsprechend akzeptieren und berücksichtigen. Insbesondere sichern die Parteien zu, dass die Schweizerische Rettungsflugwacht (REGA) als bereits stationiertes Flugunternehmen weiterhin vom Regionalflughafen aus operieren kann, zu Konditionen gemäss jeweils geltender Tarifordnung. Ebenfalls hat sie hinsichtlich bereits anderweitig stationierten Flugunternehmen zu gewährleisten, dass diese vom Regionalflughafen aus zu den Konditionen gemäss jeweils geltender Tarifordnung weiterhin operieren können, sofern diese Gewähr bieten, dass sie die gesetzlichen Bedingungen der Luftfahrtgesetzgebung und die Weisungen der EAS als Flugplatzhalterin erfüllen und einhalten.

Art. 15 Finanzielle Bestimmungen a) Fixpacht

Die EAS bezahlt der INFRA einen fixen jährlichen Pachtbetrag von CHF 760'000.— pro Jahr.

Dieser Betrag wird im Zeitpunkt der Vertragsunterzeichnung an den Landesindex der Konsumentenpreise gebunden. Die jährliche Zinsleistung ist an den Index Ende des Vorjahres anzupassen.



Die Zinsleistung hat jeweils per Ende Februar für das jeweils laufende Jahr zu erfolgen.

Art. 16 b) Erfolgspacht

Die Pacht und die geplanten Investitionen basieren auf den Referenzszenarien gemäss Anhang 6. Bei einem Motorflugumsatz von über jährlich CHF 3.5 Mio. ist eine zusätzliche Erfolgspacht entsprechend der nachfolgenden Abstufung geschuldet:

- Motorflugumsatz < CHF 3.5 Mio. = 0 % vom Motorflugumsatz
- Motorflugumsatz CHF 3.5 Mio. – CHF 4 Mio. = 5 % vom Motorflugumsatz
- Motorflugumsatz CHF 4 Mio. – 4.5 Mio. = 10 % vom Motorflugumsatz
- Motorflugumsatz CHF 4.5 Mio. – CHF 5.5 Mio. = 15 % vom Motorflugumsatz
- Motorflugumsatz > CHF 5.5 Mio. = 20 % vom Motorflugumsatz

Diese Beträge sind indessen erst bei Vorliegen der folgenden Bedingungen geschuldet:

- Ab dem auf die Einführung des Anflugverfahrens folgenden Kalenderjahr sind 50 % der Erfolgspacht geschuldet.
- Wenn die Einführung des Anflugverfahrens erfolgt ist und mindestens CHF 6 Mio. investiert wurden, sind 100 % der Erfolgspacht geschuldet.

Im Interesse der Förderung des Tourismus im Oberengadin vereinbaren die Parteien, dass die EAS nach eigenem Gutdünken bei Sponsoringflügen (beispielsweise Superconstellation, Tante Ju, usw.) die Landegeühren erlassen darf, wobei diese Flüge dann vom Motorflugumsatz bzw. der Erfolgspachtberechnung gemäss den vorstehenden Bestimmungen ausgenommen sind.

Art. 17 c) Abweichungen vom Referenzszenario

Erfolgen wider Erwarten der Parteien bei Vertragsabschluss keinerlei Treibstoffzollrückerstattungen und/oder steigen zufolge der Einführung eines Instrumentenlandeverfahrens (ILV) die Personalkosten um die Grössenordnung von CHF 500'000.—, verpflichten sich die Vertragsparteien, zu einer beidseits tragbaren Lösung zu gelangen. Diese Verpflichtung besteht generell auch für die Situation, wenn eine der beiden Gesellschaften (aufgrund der Planrechnung/kalkulatorischen Abschreibungen) negative Resultate schreibt, während



die die andere positive Ergebnisse erzielt. Diese Einigungspflicht gilt auch für noch nicht bekannte Betriebskosten der Skyguide für die Führung der Flugzeuge von den Luftverkehrsstrassen zu einem Point-in-space, soweit diese einen bedeutenden Betrag erreichen. Diesbezüglich ist auch die Möglichkeit zu prüfen, diese über zusätzliche Flugtaxen abzurechnen, wobei diese Zusatztaxen vom Motorflugumsatz in Abzug gebracht werden dürften und damit erfolgspachtneutral wären.

Wird das Referenzszenario (Motorflugumsatz CHF 4 Mio.) während 3 Jahren in Folge nicht erreicht, sind gemeinsam betriebliche Restrukturierungs- und Sanierungsmassnahmen (Investitionskürzungen, Gebührenanpassungen, Senkung von Betriebskosten, etc.) zu diskutieren und umzusetzen.

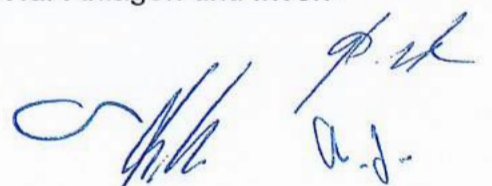
Voraussetzung einer Korrektur im Sinne der vorgenannten beiden Absätze bildet die Einhaltung der branchenüblichen Abschreibungssätze, ergänzend die jeweilige Praxisfestlegung der Steuerverwaltung Graubünden vom, seit Beginn des vorliegenden Vertragsverhältnisses.

Art. 18 Publizität

Die INFRA kann bei Bedarf nach gehöriger Vorankündigung in die Buchhaltung und Flugstatistiken der EAS Einsicht nehmen. Diese stellt der INFRA jährlich innerhalb von 6 Monaten nach Abschluss eine revidierte Jahresrechnung inkl. Revisionsstellenbericht und kurzem Geschäftsbericht zu. Die EAS veröffentlicht einen Jahresbericht mit Jahresrechnung und Kennzahlen zum Flugbetrieb auf ihrer Internetseite, um dem öffentlichen Informationsbedürfnis nachzukommen. Darüber hinaus erhält die INFRA monatlich Auskunft über die wichtigsten Betriebskennzahlen (z.B. Passagierzahlen, Flugbewegungen, Störfälle, Umsatzzahlen, etc.).

Art. 19 Haftung und Versicherungen a) Einschränkung der Haftung der INFRA

Eine Haftung der INFRA für Personen-, Sach- und Vermögensschäden ist vollumfänglich ausgeschlossen. Die EAS übernimmt auch die Abwehr von Ansprüchen Dritter gegenüber der INFRA soweit es sich um Konzessionspflichten, Flugbetrieb, nebenbetriebliche Tätigkeiten und Nutzungsrechte, Unterhaltspflichten und dergleichen der EAS handelt. Vorbehalten bleiben Schäden, welche auf Handlungen oder Unterlassungen der INFRA für Anlagen und Inven-



targegenstände, welche nicht zur Nutzung an die EAS übertragen worden sind, zurückzuführen sind. Ebenfalls kann auf die INFRA für Handlungen oder Unterlassungen in ihrem vertraglichen Verantwortungsbereich durch die EAS zurückgegriffen werden, soweit haftungsrelevante Tatsachen durch die EAS unverzüglich nach Feststellung angezeigt und mitgeteilt worden sind, unter Haftbarkeit der EAS im Unterlassungsfall. Forderungen der EAS gegenüber der INFRA aus Betriebsunterbrüchen sind ausgeschlossen.

Art. 20 b) Haftungsübernahme

Die EAS übernimmt dementsprechend im Rahmen ihrer Versicherungsdeckung die vollumfängliche Haftung für den gesamten Betrieb des Regionalflughafens Samedan mit allen Aspekten hinsichtlich sämtlicher Arten von Haftungen. Dergleichen verpflichtet sich die EAS, sämtliche sich aus Vertrag oder Gesetz ergebenden Vorschriften und Pflichten umfassend zu erfüllen.

Art. 21 c) Versicherungspflicht

Die EAS schliesst sämtliche erforderlichen Versicherungen ab und erbringt den entsprechenden Nachweis. Insbesondere schliesst die EAS zur Deckung von allfälligen Schadenereignissen eine Haftpflichtversicherung ab. Die Garantiesumme hat mindestens CHF 20 Mio. resp. die gesetzlich vorgeschriebene Summe pro Ereignis für Personen-, Sach- und Vermögensschäden, ohne Rücksicht auf die Geschädigten, zu betragen.

Die Versicherungsgesellschaft hat im Rahmen der Rechtsordnung auf ihr Regressrecht gemäss Art. 72 des Bundesgesetzes über den Versicherungsvertrag (VVG) gegenüber dem Kanton Graubünden, der INFRA, seinen Organen, seinem Personal und seinen Beauftragten ausdrücklich zu verzichten, was in der Police besonders festzuhalten ist.

Art. 22 d) Informations- und Abschlusspflicht

Die EAS hat der INFRA jährlich Doppel sämtlicher Versicherungspolice n zuzustellen. Diese ist befugt, die Vollständigkeit der Versicherungen von einem Versicherungsfachmann auf eigene Kosten überprüfen zu lassen. Ergibt sich daraus die Notwendigkeit des Abschlusses weiterer Versicherungen, fordert die INFRA die EAS auf, innert 2 Monaten ihre Versicherungsdeckung anzupassen und der INFRA ein Doppel der entsprechenden Police zuzustellen. Ist die EAS



mit der Aufforderung nicht einverstanden oder kommt die EAS dieser Aufforderung nicht nach, ist jede Partei zur Vertragskündigung gemäss Art. 28 berechtigt.

Art. 23 Persönliche Führung

Die EAS ist grundsätzlich zur Leitung und Führung des hier anvertrauten und übertragenen Betriebes durch eigene Organe und Angestellte verpflichtet.

Die Übertragung von gewissen Teilbereichen auf Dritte ist zulässig, wobei die entsprechende Verantwortlichkeit bei der EAS verbleibt. Die Übertragung von Teilbereichen an Dritte bedarf der ausdrücklichen Zustimmung durch die INFRA. Es ist ausschliesslich Sache der EAS, die dafür allenfalls erforderlichen Genehmigungen und Zustimmungen, insbesondere des Bundes, einzuholen.

Art. 24 Landumlegungen im Flugplatzbereich

Den Parteien ist bekannt, dass möglicherweise eine Arrondierung des Grundeigentums im Bereich des SIL (Sachplan Infrastruktur Luftfahrt) vorgenommen wird. Bei der Landumlegung ist auf den Masterplan des Flugplatzbetriebes Rücksicht zu nehmen und sie ist im Einvernehmen mit der EAS durchzuführen.

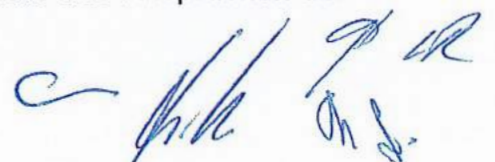
Art. 25 Schliessung des Flughafens

Sollte sich unabhängig von einer Vertragsverletzung durch die INFRA oder die EAS eine Schliessung des Betriebes des Flughafens als notwendig erweisen, bemühen sich die Parteien um ein einvernehmliches, geordnetes Vorgehen. Jede Partei ist zur ausserordentlichen Beendigung dieses Vertrages gemäss Art. 28 berechtigt.

Erfolgt eine Schliessung als Folge einer Vertragsverletzung durch eine der Parteien, bleiben Schadenersatzansprüche der anderen Partei vorbehalten. Andernfalls entfallen Schadenersatzansprüche aus einer Schliessung des Betriebes des Flughafens.

Art. 26 Investitionspflicht der INFRA

Die INFRA ist verantwortlich für Planung, Unterhalt, Erneuerung, Neubau und Betriebsbereitschaft der Infrastrukturanlagen des Regionalflughafens dahingehend, dass eine sichere, nachhaltige, langfristig stabile und bedarfsgerechte Anbindung des Oberengadins an den Flugverkehr, welche den Ansprüchen der



Region Oberengadin gerecht wird, insbesondere auch ein Segelfluggesellschafts- und die Basis für Helikopterflüge bildet.

Sie hat unter Vorbehalt der Genehmigung durch den Kreisrat für die diesem Vertrag entsprechende Beschaffung der Mittel zur Finanzierung ihrer Aufgaben zu sorgen und im Rahmen der genehmigten Budgets sowie der Investitions- und Finanzpläne für die zeitgerechte Bereitstellung der Mittel besorgt zu sein. Soweit konzessionsrechtliche Pflichten der EAS betroffen sind, gilt die Befugnis von Art. 5 Abs. 3 zugunsten der EAS.

Die bis zum Übernahmedatum aus der Investitionsübersicht bereits durch die EAS nach dem 31.12.2010 realisierten und finanzierten Investitionen werden dieser durch die INFRA zu den Buchwerten und einer Verzinsung von 2.5 % seit Investitionen innert Jahresfrist ab Übernahmedatum zurückbezahlt. Allfällige diesbezüglich erfolgte oder in Aussicht gestellte Treibstoffzollrückerstattungen sind bei den Rückzahlungsbeträgen in Abzug zu bringen. Eine Übersicht über die getätigten und möglichen Investitionen ergeben sich aus Anhang 7.

III. Dauer und Beendigung

Art. 27 Dauer

Die vorliegende Leistungsvereinbarung wird unbefristet abgeschlossen.

Die INFRA ist jedoch nach Ablauf einer minimalen Geltungsdauer von 10 Jahren befugt, das Vertragsverhältnis zu beenden und sich aus der Vertragspflicht, insbesondere gemäss Art. 4 und 26 der vorliegenden Leistungsvereinbarung zurückzuziehen, ohne dass der EAS hierfür Entschädigungsansprüche zustehen. Dies kann erfolgen, wenn eine Weiterführung des Vertragsverhältnisses nach Treu und Glauben nicht mehr zumutbar ist, insbesondere wenn die EAS keine Gewähr zur Erfüllung der Betriebskonzession leistet, Sicherheitsanforderungen nicht erfüllt sind, die Führung und Organisation bei der EAS Schwachstellen aufweist, die zu einem Konzessionsentzug führen können oder internationale Normen trotz entsprechender Aufforderung nicht eingehalten werden. Entsprechende Absichten der INFRA sind der EAS mindestens 2 Jahre vor der vorgenannten minimalen Geltungsdauer mitzuteilen. Diesfalls hat ein Ausschreibungsverfahren zu erfolgen, an welchem sich auch die EAS beteiligen darf.



Wird mit einer neuen Betriebsgesellschaft eine Leistungsvereinbarung abgeschlossen, verpflichtet sich die EAS auf Wunsch der neuen Betriebsgesellschaft, die Betriebskonzession ohne finanzielle Abgeltung auf diese übertragen zu lassen (unter Bezahlung sämtlicher administrativer Kosten des BAZL und Dritter durch die neue Betriebsgesellschaft) sowie die betriebsnotwendigen mobilen Anlagen und Einrichtungen zum dannzumaligen Buchwert an die neue Betriebsgesellschaft zu übertragen, unter Verzicht auf weitergehende Ansprüche. Die INFRA ihrerseits verpflichtet sich, im Rahmen einer Konzessionsübertragung auf eine neue Betriebsgesellschaft darauf zu achten, dass das bisherige Personal nach Möglichkeit von einer neuen Betriebsgesellschaft übernommen wird.

Es obliegt der INFRA, bei einer derartigen Vertragsbeendigung sicher zu stellen, dass die Verpflichtungen, die sich aus der Betriebskonzession ergeben, zu keinem Zeitpunkt beeinträchtigt werden. Sie hat daher rechtzeitig für die Bezeichnung einer neuen Betriebsgesellschaft besorgt zu sein und das entsprechende Ausschreibungsverfahren durchzuführen, wobei die INFRA auch befugt ist, die Übertragung der Konzession an sich selbst zu beantragen und die Betriebsführung selbst zu übernehmen.

Art. 28 Vertragsanpassungen und ausserordentliche Beendigung

Die Parteien verpflichten sich, das vorliegende Vertragsverhältnis alle 4 Jahre einer Überprüfung zu unterziehen, wobei insbesondere der Leistungsumfang und der Mechanismus der Pachtzinsleistungen gemäss Art. 15 – 17 auf eine entsprechende Angemessenheit zu überprüfen sind; bei festgestelltem Anpassungsbedarf habe beide Parteien Hand für entsprechende Vertragsmodifikationen zu bieten.

Aus wichtigen Gründen kann der Vertrag durch jede Partei ausserordentlich beendet werden. Eine ausserordentliche Kündigung kann seitens beider Parteien insbesondere bei folgenden Gegebenheiten vorgenommen werden:

- a) Grobe und trotz schriftlicher Abmahnung fortgesetzte Verletzung der vertraglichen Pflichten;
- b) Zahlungsverzug und Insolvenz oder Konkurs der EAS;
- c) Verletzung der Verpflichtung zur eigenen Führung und Leitung (Art. 23);
- d) Übertragung der Aktienmehrheit der EAS ausserhalb des heutigen Aktionariats, ohne Zustimmung der INFRA (eine Zustimmung kann lediglich verwei-

The bottom right corner of the page contains two handwritten signatures in blue ink. The signature on the left is a stylized, cursive mark, possibly representing 'EAS'. The signature on the right is more legible, appearing to be 'P. J.' with a flourish above it.

gert werden, wenn ein neuer Mehrheitsaktionär keine Gewähr für eine Betriebsführung gemäss den Bestimmungen dieses Vertrags erwarten lässt und/oder sich nicht über die hierfür notwendige wirtschaftliche Leistungsfähigkeit ausweisen kann);

- e) Nichtvorlage von angeforderten Versicherungspolizen (Art. 22);
- f) Dahinfallen des Baurechtsvertrags zwischen dem Kanton Graubünden und der INFRA;
- g) Konzessionsentzug durch die Bundesbehörden;
- h) Tiefgreifende Meinungsverschiedenheiten über den Ausbau der Flugbetriebsinfrastrukturen, der infrastrukturellen Anpassungen sowie weiterer genehmigungs- und einigungsbedürftiger Tatbestände, in der Regel nach Vorliegen eines Schiedsgerichtsentscheides gemäss Art. 29.

Liegt ein wichtiger Grund vor, besteht die Möglichkeit einer Kündigung jeweils auf das Jahresende, unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von 1 Jahr (unter Vorbehalt der vorgenannten lit. b und g, in welchen Fällen eine unverzügliche Kündigung möglich ist).

Bei einer ausserordentlichen Kündigung sind keinerlei Entschädigungen und Schadenersatzleistungen geschuldet. Vorbehältlich einer Kündigung gemäss lit. g bemüht sich die EAS, die Konzession bei Beendigung des vorliegenden Vertragsverhältnisses auf einen allfälligen Rechtsnachfolger zu übertragen, wobei für die diesbezüglichen Kosten Art. 27 gilt. Für Flughafenhandbuch und Betriebsreglement kann von der EAS eine Entschädigung verlangt werden.

IV. Meinungsverschiedenheiten

Art. 29 Mediation und Schiedsgerichtsbarkeit

Bei Meinungsverschiedenheiten gilt folgendes:

1. Der ordentliche Gerichtsweg wird von den Vertragsparteien im gesetzlich zulässigen Ausmass wegbedungen.
2. Alle Streitigkeiten, Meinungsverschiedenheiten oder Ansprüche aus oder im Zusammenhang mit diesem Vertrag, einschliesslich dessen Gültigkeit, Ungültigkeit, Verletzung oder Auflösung, sind durch ein Mediationsverfahren gemäss der Schweizerischen Mediationsordnung für Wirtschaftskonflikte der



Schweizerischen Handelskammer zu regeln. Es gilt zur Zeit der Zustellung der Einleitungsanzeige in Kraft stehende Fassung der Mediationsordnung.

3. Der Sitz des Mediationsverfahrens ist Samedan.
4. Falls die Streitigkeiten, Meinungsverschiedenheiten oder Ansprüche nicht innerhalb von 60 Tagen nach der Bestätigung oder Ernennung des/der Mediators/-en durch die Kammern vollständig durch das Mediationsverfahren gelöst werden können, sind sie durch ein Schiedsverfahren zu entscheiden. Das Verfahren richtet sich nach den dannzumaligen gültigen Bestimmungen über die Schiedsgerichtsbarkeit in der Schweizerischen Zivilprozessordnung.
5. Das Schiedsgericht besteht aus drei Schiedsrichtern.
6. Das Schiedsverfahren wird gemäss den Bestimmungen des beschleunigten Verfahrens durchgeführt.

V. Schlussbestimmungen

Art. 30 Integrierende Bestandteile (Anhänge)

Die nachfolgenden Anhänge, auf welche im vorliegenden Vertrag Bezug genommen wird, bilden integrierende Bestandteile der vorliegenden Leistungsvereinbarung und werden dieser beigeheftet:

- Anhang 1: Inventar über immobile und mobile Anlagen und Gegenstände (Art. 9 Abs. 1)
- Anhang 2: Liste über die Abgrenzung des heute bekannten Unterhaltes zwischen EAS und INFRA (Art. 10 Abs. 4)
- Anhang 3: Vertragskopien und Übersichtsplan über die landwirtschaftlichen Pachtverhältnisse (Art. 13 Abs. 1)
- Anhang 4: Baurechtsvertrag zwischen der Schweiz. Eidgenossenschaft und der Genossenschaft Flugplatz Oberengadin (GFO) vom 3. November 1976 (Art. 14 Abs. 1)
- Anhang 5: Vereinbarung der GFO und der Schweiz. Rettungsflugwacht vom 30. November/8. Dezember 1976 (Art. 14 Abs. 1)
- Anhang 6: Übersicht über die Referenzszenarien (Art. 16 Abs. 1)



- Anhang 7: Übersicht über getätigte und noch mögliche Investitionen (Art. 26 Abs. 3)

Es besteht kein Anspruch der EAS, dass eine vollumfängliche Umsetzung gemäss Masterplan im Sinne von Art. 2, Ziff. 6. erfolgt; Masterplanänderungen bleiben in diesem Sinn ausdrücklich vorbehalten.

Art. 31 Gültigkeit

Der vorliegende Vertrag wird unter dem Vorbehalt abgeschlossen, dass die folgenden vertraglichen Grundlagen ebenfalls rechtsgültig abgeschlossen und unterzeichnet werden:

- Aufhebungs- und Tauschvertrag zwischen dem Kanton Graubünden und der Engadin Airport AG;
- Grundsatzvereinbarung (kantonale Konzession mit Leistungsauftrag) zwischen dem Kanton Graubünden und der INFRA;
- Baurechtsvertrag zwischen dem Kanton Graubünden und der INFRA.

Soweit der vorliegende Vertrag weiterer Bewilligungen bedarf, wird er nach Vorliegen der entsprechenden Bewilligungen rechtswirksam. Wird eine notwendige Bewilligung nicht erteilt, fällt der vorliegende Vertrag entschädigungslos dahin.

Art. 32 Vertragsänderungen

Änderungen des vorliegenden Vertrages bedürfen ausdrücklich der Schriftlichkeit (Gültigkeitserfordernis) und sind daher nur in diesem Fall rechtswirksam und verbindlich.

Art. 33 Salvatorische Klausel


Sollte sich ergeben, dass eine der vorstehenden Vertragsbestimmungen wegen Unvereinbarkeit mit einer zwingenden Rechtsvorschrift ungültig ist, so wird dadurch die Gültigkeit der übrigen Bestimmungen nicht berührt und die entsprechende Bestimmung soll als ersetzt gelten durch eine Bestimmung, welche den ursprünglich angestrebten Zweck in gesetzeskonformer Art möglichst weitgehen verwirklicht.

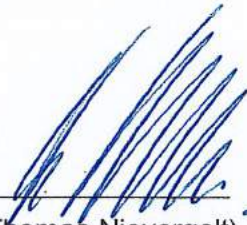
 


St. Moritz, den fünfundzwanzigsten September zweitausendunddreizehn
den 25. September 2013

Für die
Infrastrukturunternehmung Regional-
flughafen Samedan:

Für die
Engadin Airport AG:


(Gian Duri Ratti)


(Thomas Nievergelt)


(Corado Manzoni)


(Christian Gorfer)

Anhänge gemäss Art. 30



Inhaltsverzeichnis

I.	Grundsätze und Auftragserteilung	2
	Art. 1 Grundsatz und Zielsetzung	2
	Art. 2 Rahmendokumente	2
	Art. 3 Grundverpflichtung EAS	3
	Art. 4 Grundverpflichtung INFRA.....	3
	Art. 5 Zusammenarbeit.....	3
II.	Rechte und Pflichten der Parteien	4
	Art. 6 Konzession	4
	Art. 7 Flugbetrieb.....	4
	Art. 8 Nebenbetriebliche Tätigkeiten	5
	Art. 9 Nutzungsrechte	6
	Art. 10 Unterhalt und weitere Investitionen	6
	Art. 11 Baugesuche und Bewilligungsverfahren.....	7
	Art. 12 Drittunternehmen.....	8
	Art. 13 Pachtverhältnisse	9
	Art. 14 Kenntnis weiterer Vertragsverhältnisse	10
	Art. 15 Finanzielle Bestimmungen a) Fixpacht.....	10
	Art. 16 b) Erfolgspacht	11
	Art. 17 c) Abweichungen vom Referenzszenario	11
	Art. 18 Publizität.....	12
	Art. 19 Haftung und Versicherungen a) Einschränkung der Haftung der INFRA	12
	Art. 20 b) Haftungsübernahme	13
	Art. 21 c) Versicherungspflicht	13
	Art. 22 d) Informations- und Abschlusspflicht.....	13
	Art. 23 Persönliche Führung	14

Art. 24	Landumlegungen im Flugplatzbereich	14
Art. 25	Schliessung des Flughafens.....	14
Art. 26	Investitionspflicht	14
III.	Dauer und Beendigung	15
Art. 27	Dauer.....	15
Art. 28	Vertragsanpassungen und ausserordentli- che Beendigung.....	16
IV.	Meinungsverschiedenheiten	17
Art. 29	Mediation und Schiedsgerichtsbarkeit	17
V.	Schlussbestimmungen	18
Art. 30	Integrierende Bestandteile (Anhänge).....	18
Art. 31	Gültigkeit.....	19
Art. 32	Vertragsänderungen	19
Art. 33	Salvatorische Klausel	19