**Protokoll der Sitzung der Flughafenkonferenz**
**der Infrastrukturunternehmung Regionalflughafen Samedan**

| | |
|---|---|
| Datum: | Mittwoch, 5. März 2025 |
| Zeit: | 10.00 bis 11.50 Uhr |
| Ort: | Ratssaal St. Moritz (im alten Schulhaus) |

---

| | | |
|---|---|---|
| Vorsitz: | Brantschen Christian | Gemeinde Celerina |
| Teilnehmer: | Cusini Romeo | Gemeinde Zuoz |
| | Dietrich Claudio | Gemeinde Sils |
| | Jenny Christian J. | Gemeinde St. Moritz |
| | Joos Duri | Gemeinde Samedan |
| | Ratti Ruet | Gemeinde Madulain |
| | Saratz Cazin Nora | Gemeinde Pontresina |
| | Schäfli Samuel | Gemeinde Bever |
| | Thomas Heinz | Gemeinde S-chanf |
| | Tomaschett Peter | Gemeinde La Punt Chamues-ch |
| | Visinoni Fabrizio | Gemeinde Silvaplana |
| Entschuldigt: | Bosshard Daniel | Gemeinde Silvaplana |
| Gäste: | Boetsch Tina | Mitglied Verwaltungskommission |
| | Catrina Silvio | Mitglied Verwaltungskommission |
| | Cavigelli Mario | Präsident Verwaltungskommission |
| | Nievergelt Thomas | Rechtsanwalt und Notar |
| | Pfister Urs | Präsident Kontrollorgan |
| | Schürer Marc | Geschäftsleiter Infra |
| Protokoll: | Kollmar Jenny | Region Maloja |

**Traktanden:**

1. Begrüssung und Feststellungen
2. Genehmigung des Protokolls vom 12.12.2024
3. Information zur rechtlichen Grundlage des Abstimmungsprozesses
4. Genehmigung des Finanzierungskonzepts und Kreditgewährung für das Bauprojekt «Ersatzneubauten Regionalflughafen Samedan» (Etappe 2/a)

5. Information zur Vorbereitung der Abstimmungen der Trägergemeinden
   a. Musterbotschaft zur Aufhebung Beschluss vom 26.03.2017
   b. Musterbotschaft zur Beitragszusicherung «Ersatzneubau Regionalflughafen Samedan»
6. Information zu laufenden Geschäften der Verwaltungskommission
7. Varia

## 1. Begrüssung

Christian Brantschen begrüsst die Mitglieder der Flughafenkonferenz (FHK) zur heutigen Sitzung. Er begrüsst die Mitglieder der Verwaltungskommission (VK), des Kontrollorgans (KO), die Gäste und Medien. Entschuldigt hat sich Daniel Bosshard. Er wird durch Fabrizio Visinoni vertreten.

Die Traktandenliste wird stillschweigend genehmigt.

## 2. Genehmigung des Protokolls vom 12.12.2024

Keine Bemerkungen.

**Das Protokoll der Flughafenkonferenz vom 12. Dezember 2024 wird einstimmig genehmigt.**

## 3. Information zur rechtlichen Grundlage des Abstimmungsprozesses

Christian Brantschen führt aus, dass das Gesetz zur Förderung des Regionalflughafens hinsichtlich der politischen Rechte auf die Statuten der Region Maloja Bezug nimmt. Thomas Nievergelt wird ausführen, was das für die Abstimmungen bedeutet.

Thomas Nievergelt erläutert einleitend die Unterschiede zwischen der SGO und der Infra in Bezug auf die geltenden Rechte und das Abstimmungsprozedere. Er verweist auf die vielfältigen gesetzlichen Grundlagen, die bei der Infra zur Anwendung kommen (Gesetz zur Förderung des Regionalflughafens und Statuten der Infra sowie Statuten der Region Maloja).

Zur Frage, wer über die Aufhebung des Beschlusses vom 26. März 2017 zu befinden hat erläutert Thomas Nievergelt, dass der Beschluss durch die Stimmbevölkerung des Kreises Oberengadin gefasst worden ist. Da es den Kreis nicht mehr gibt, kommt die Kompetenz der Stimmbevölkerung der Trägergemeinden zu.

Über die Annahme eines Verpflichtungskredites hat ebenfalls die Stimmbevölkerung der Trägergemeinden zu befinden. Das Gesetz verweist auf die Statuten der Region Maloja. Dort ist für Kredite die Mehrheit der Stimmenden der Stimmbevölkerung notwendig. Die Garantieverpflichtung ist gleich zu behandeln wie ein Verpflichtungskredit. In den Gemeinden muss das zudem im Anhang zur Jahresrechnung ihren Niederschlag finden. In St. Moritz braucht es für einen Entscheid über einen à fonds perdu-Beitrag in dieser Höhe die Zustimmung der Stimmbevölkerung.

Zum Verfahren hält Thomas Nievergelt aus, dass die VK einen Antrag an die FHK stellt. Diese stellt den Antrag an die Stimmbevölkerung der Trägergemeinden, d.h. sie hat ein direktes Antragsrecht. Die Abstimmung erfolgt in allen Gemeinden am gleichen Tag an der Urne.

Wenn eine Gemeinde aus der Infra austreten möchte, kann sie dies mit einer zweijährigen Kündigungsfrist auf Ende 2027 tun. Sie ist jedoch verpflichtet, die vor dem Austritt beschlossenen Verpflichtungen weiterhin zu leisten. Von den finanziellen Verpflichtungen, welche das laufende Geschäftsjahr betreffen, wäre die austretende Trägergemeinde ab dem 1. Januar 2028 befreit.

Christian J. Jenny fragt nach, ob somit Gemeinden, in denen die Vorlage abgelehnt worden wäre, zur Zahlung verpflichtet sind. Dies wird durch Thomas Nievergelt bestätigt, es gilt die Mehrheit der Stimmenden. Das Gesetz über die Förderung des Regionalflughafens ist von jeder Gemeinde einzeln genehmigt worden, womit sie die «Spielregeln» angenommen hat.

Samuel Schäfli fragt, wie lange die Bürgschaft zu übernehmen ist. Thomas Nievergelt geht davon aus, dass dies vom Vertrag mit den Banken abhängt.

Mario Cavigelli erläutert, dass die Bürgschaftsverpflichtung aus der Abstimmung 2017 mit der bevorstehenden Abstimmung aufgehoben wird.

Samuel Schäfli ist der Meinung, dass die Garantieverpflichtung ein Enddatum haben muss, da die Gemeinden diese in ihrer Finanzplanung berücksichtigen müssen.

## 4. Genehmigung des Finanzierungskonzepts und Kreditgewährung für das Bauprojekt «Ersatzneubauten Regionalflughafen Samedan» (Etappe 2/a)

Duri Joos trägt die Anliegen des Gemeindevorstands Samedan vor. Dem Vorstand ist es ein grosses Anliegen, dass das Projekt umgesetzt werden kann. Es wird aber die Frage gestellt, ob es immer noch richtig ist, dass das Projekt durch alle Gemeinden getragen wird. Es sei sehr wichtig, dass das Projekt auch umgesetzt wird. Es gibt Überlegungen, Verhandlungen über die Konzession zu führen. Eine Erneuerung der Konzession birgt auch gewisse Risiken. Hier stellt sich die Frage, ob es einen neuen oder den gleichen Betreiber geben wird und ob dann auch die Gebühren neu festgelegt werden. Duri Joos betont, dass er die Flugsicherung als Kostenpunkt sieht und mahnt daher zur Vorsicht. Falls die Subventionen wegfallen oder eine andere Flugsicherung notwendig wird, könnte dies zu einem zusätzlichen Kostentreiber führen, der im Businessplan nicht berücksichtigt ist. Er regt an, sich auch darüber Gedanken zu machen, ob die Flugsicherung extern vergeben werden kann. Das würde grosse Einsparungen bringen.

Christian Brantschen dankt Duri Joos für die Anregungen. Diese werden aufgenommen.

Mario Cavigelli verweist auf die Antragsunterlagen mit der ausführlichen Begründung. Es geht heute um das Finanzierungskonzept und einen Investitionskredit von CHF 68.5 Mio., aber auch die Ermächtigung, dass die VK gewisse bauliche Änderungen im Investitionskreditrahmen vornehmen kann. Die FHK hat am 12. Dezember 2024 bereits wichtige Beschlüsse zum Baukredit gefällt. Es wurde entschieden, dass der Rega ein Unterbaurecht eingeräumt wird, dass das Bauprojekt CHF 68.5 Mio. kosten darf und Anträge zur Finanzierung des Bauprojekts vorbereitet werden.

Mario Cavigelli erläutert nochmals die Investitionskosten und die Etappen. Von 2024 bis 2028 fallen hauptsächlich Planungskosten und Investitionen in den Perimeterschutz an. Von 2029 bis 2031 erfolgen die Investitionen in den Hoch- und Tiefbau. Die Finanzierung erfolgt abgestimmt auf die Investitionsausgaben.

Die Finanzierung ist aus Eigen- und Fremdkapital vorgesehen. CHF 11 Mio. sollen als a fonds perdu-Beiträge vom Kanton und der Gemeinde St. Moritz aufgebracht werden, CHF 38 Mio. von den Trägergemeinden. Weitere CHF 20 Mio. werden als Darlehen von Bund und Banken gewährt. Für letztere braucht es eine Garantieverpflichtung der Trägergemeinden in Höhe von CHF 20 Mio. Die Beiträge der Gemeinden werden in 6 Tranchen zwischen 2026 bis 2031 eingefordert.

Die VK hat zudem alternative Finanzierungen geprüft. Grundsätzlich besteht die Möglichkeit, dass sich auch Private an der Finanzierung beteiligen, aber dies müsste ohne Möglichkeiten der Einflussnahme erfolgen und wird deshalb eher als schwierig angesehen. Die Gemeinde St. Moritz prüft einen Sonderbeitrag von CHF 5 Mio., auch stellvertretend für die Wirtschaft und Hotellerie in St. Moritz, die überdurchschnittlich vom Flughafen profitiert.

Geprüft wurde weiterhin eine Beteiligung der 5*-Hotellerie an der Finanzierung. Von dieser besteht ein erhebliches Interesse am Flughafen, aber es ist schwierig, eine Beteiligung zu erreichen. Eine Beteiligung der EAS kommt nicht in Frage und es stellt sich die Frage, warum sie dies machen sollte. Ebenfalls geprüft wurden tiefere Beiträger der Trägergemeinden. Das hätte zur Folge, dass die Bankdarlehen erhöht werden müssten und eine Unterdeckung in der Betriebsrechnung mit jährlichen Betriebsdefiziten entsteht. Das wäre keine tragfähige Lösung und wurde verworfen.

Silvio Catrina ergänzt, dass zusammen mit der KPMG die Tragfähigkeit der Investition geprüft wurde. Er erläutert die Annahmen, die der Berechnung zugrunde gelegt wurden. Das Bundesdarlehen ist auf eine Amortisationszeit von 10 Jahren ausgelegt, die Bankdarlehen auf 25 Jahre. Es werden zudem Rückstellungen für Etappe 2/b eingeplant.

Die Ertragsplanung, Kostenplanung und das Jahresergebnis zeigen auf, dass die Infra für ein ausgeglichenes Ergebnis einen zwischen CHF 0.5 und CHF 1.2 Mio. höheren Pachtzins erhalten müsste.

Im Fazit zeigt der Businessplan, dass das Ertragspotenzial des Flughafens eine Pachtzinserhöhung zulässt und die Gemeinden durch den laufenden Betrieb nicht zusätzlich belastet werden würden. Wenn die Infra ihre Aufgaben wahrnehmen will, braucht es eine neue, ausgewogene Verteilung der Einnahmen aus dem Betrieb des Regionalflughafens.

Mario Cavigelli betont, dass es ein zentrales Anliegen ist, einen kostendeckenden Betrieb zu erreichen. Die VK möchte im Moment möglichst wenig Planungskosten auslösen, gleichzeitig aber eine grosse Kostensicherheit geben. Der Beschluss der Bevölkerung bedeutet ein Kostendach, das nicht überschritten werden kann. Die Frage der Teuerung ist von den Investitionskosten zu unterscheiden. Sie ist als Teuerungsklausel beschlossen worden. Weitere Projekte wird es nur als separates Verfahren geben. Zur Hangarierung informiert Mario Cavigelli, dass die VK den Auftrag hatte, eine allfällige Privatisierung zu prüfen. Das Anliegen wird beachtet und Lösungsmöglichkeiten werden geprüft. Bisher wenig thematisiert wurde der Umgang mit der Segelfluggruppe und der Motorfluggruppe. Auch diese Themen werden aufgegriffen und Lösungen gesucht.

Die nächsten Schritte sehen die Neuverhandlung der Leistungsvereinbarung mit der Engadin Airport AG vor und die Prüfung, ob eine Ausschreibung erfolgen muss. Das Zielbild 2032 soll im Kontext mit der Erneuerung der Betriebskonzession per August 2031 weiterentwickelt werden und auch die Öffnung des Aktionariats der künftigen Betriebsgesellschaft soll geprüft werden.

Christian Brantschen möchte das Wort Urs Pfister als Präsident des Kontrollorgans geben. Urs Pfister erläutert, dass sie eingeladen wurden, sich zu den Dokumenten vernehmen zu lassen. Sie haben ihre Gedanken in einem Memorandum niedergeschrieben und möchten damit sicherstellen, dass ihre Ausführungen berücksichtigt werden.

Urs Pfister bedankt sich im Namen der Mitglieder des Kontrollorgans, dass ihnen gegenüber seitens der VK inzwischen eine bessere Informationspolitik betrieben wird. Sie verstehen die Infra als Unternehmung der Region und vermissen noch das verbindliche Zielbild. Dieses muss transparent ausformuliert werden. Das Nutzungskonzept ist aus ihrer Sicht ein Wunschkatalog. Es fehlt ihnen ein Preisschild. Zudem wird festgestellt, dass es für die Abstimmung einfacher wäre, wenn bereits höhere Pachtzinsen seitens der EAS ausgehandelt wären. Urs Pfister stellt fest, dass sie beim Lesen der Unterlagen das Gefühl hatten, dass der Stimmbevölkerung nicht das gesamte Ausmass der notwendigen Investitionen dargelegt wird und zu einem späteren Zeitpunkt erneut finanzielle Mittel von den Gemeinden benötigt werden. Das Kontrollorgan schlägt vor, dass deshalb ein Bruttokredit präsentiert wird, damit der gesamte Umfang aufgezeigt werden kann. Zum Bauprojekt haben sie keine weiteren Bauunterlagen gesehen. Sie gehen davon aus, dass eine Kostenschätzung mit einer Genauigkeit von ±25% vorliegt. Dem Entscheid sollten bessere Unterlagen zugrunde liegen. Urs Pfister weist auf die Problematik der Vorsteuerkürzungen bei à fonds perdu-Beiträgen hin und bittet darum, dass diese im Finanzierungskonzept zu berücksichtigen. In der Organisation fehlen noch das interne Kontrollsystem (IKS) sowie ein Projektmanagement und Kostencontrolling, damit nicht noch einmal das Gleiche passiert wie in der Vergangenheit.

Christian Brantschen dankt für die Ausführungen. Er weist darauf hin, dass es eher ungewöhnlich ist, dass sich ein Kontrollorgan zu operativen Themen äussern kann. Ihm ist es aber wichtig, dass ein konstruktiver Austausch zwischen den Organen der Infra besteht.

Zum Vorgehen erläutert Christian Brantschen, dass ein intensiver Austausch zwischen dem Präsidium der FHK und der VK besteht. Zuhanden der FHK vom 16. April 2025 wird eine klare Botschaft vorliegen, aus der die Vision für die Zukunft klar wird.

Samuel Schäfli möchte für die Gemeinde Bever Stellung nehmen. Sie stellen fest, dass im Moment seriös gearbeitet und transparent kommuniziert wird. Der Vorstand steht hinter dem neuen Flughafen und dem Finanzierungskonzept. Mit einem Jahresumsatz von rund CHF 6 Mio. ist eine Neuverschuldung von CHF 1 Mio. für die Gemeinde jedoch eine enorme Herausforderung. Zudem kommt die Belastung für die Garantieleistungen hinzu, so dass insgesamt rund CHF 1.5 Mio. abzusichern sind. Diese zusätzlichen Verpflichtungen haben Auswirkungen auf andere Projekte der Gemeinde, die schon lange geplant sind. Um die Bevölkerung für ein Ja zu gewinnen, müssen sich die Gemeinden, die am meisten vom Flughafen profitieren, entsprechend erkenntlich zeigen. Es sollte nochmals versucht werden, die 5*-Hotellerie zu aktivieren. Nicht vergessen ist, dass das WEF Davos auch Wertschöpfung generiert. Ihr Apell ist, dass FHK und VK in ihren Bemühungen nicht aufhören, weitere Nutzniesser für eine Beteiligung an den Kosten zu gewinnen. Samuel Schäfli weist darauf hin, dass die Gemeinde Bever besonders vom Fluglärm betroffen ist.

Claudio Dietrich informiert, dass eine Beteiligung innerhalb der Hotellerie diskutiert wurde. Im Oberengadin gibt es neun 5*-Hotels mit unterschiedlichen Besitzern und Strukturen. Man ist sich einig, dass es zu kurz greift, nur die 5*-Hotellerie anzusprechen. Zudem fehlt eine Grundlage für das Zahlen eines à fonds perdu-Beitrages. Die Nutzniessung ist ihrer Meinung nach mit dem Sonderbeitrag der Gemeinde St. Moritz abgedeckt. Man müsste sich sonst auch noch andere Nutzniesser anschauen: Die Hotellerie hat stark in die Erneuerung investiert, von der das Bauwesen profitiert.

Heinz Thomas stellt fest, dass die regionalen Kosten für alle kleinen Gemeinden ein Problem werden. Es ist noch nie besprochen worden, ob das Oberengadin weiterhin so viel in den kantonalen Finanzausgleich zahlen muss. Es stellt sich die Frage, ob dieser temporär gekürzt werden könnte, um die Finanzierung sicherzustellen.

Christian Brantschen stimmt zu, dass die Belastungen der überkommunalen Aufgaben hoch sind. Die Gemeinden haben sich Gedanken zum Finanzausgleich gemacht. Dort ist man vorstellig geworden und hatte die Möglichkeit, sich mit dem Regierungsrat auszutauschen. Die Anliegen des Oberengadins wurde in einem Bericht zuhanden des Wirksamkeitsberichts eingebracht. Ob dies zu Entlastungen führen wird, ist jedoch offen.

Duri Joos möchte bekräftigen, dass im Rahmen der Abstimmung wichtig ist, aufzuzeigen, was es für Gelder braucht und ob nicht die Etappe 2/b ebenfalls integriert werden muss.

Mario Cavigelli findet es entscheidend, dass die Stimmbevölkerung weiss, was mit den CHF 68.5 Mio. gemacht wird und was noch auf uns zukommt. Es sei sehr wichtig, dass man über alles, was nach der Etappe 2/a kommt, wieder frei entscheiden kann. Man möchte zunächst das baulich realisieren, was betrieblich dringend notwendig ist.

Claudio Dietrich fragt, ob der Verteilschlüssel 2025 bis 2031 gilt oder der jeweils gültige Verteilschlüssel zur Anwendung kommt. Christian Brantschen findet es richtig, den jeweils geltenden Schlüssel anzuwenden. Das wird in der Botschaft erläutert. Sollten dazu andere Meinungen bestehen, können diese eingebracht werden.

**Die Flughafenkonferenz fasst folgende Beschlüsse:**

1. **Für die Ausführung des Bauprojekts «Ersatzneubauten Regionalflughafen Samedan» (Etappe 2/a) mit Betriebsgebäuden, Betankungsanlage, Vorfeld (Sanierung Bestand und Erweiterung), Perimeterschutz, Publikumszone und weiteren Anlageteilen, aber ohne Hangar für Luftfahrzeuge (kein Ersatzneubau «Hangar 2»; Privatisierung), gemäss Beschluss der Flughafenkonferenz vom 12. Dezember 2024,**
   a. **genehmigt die FHK das von der Verwaltungskommission unterbreitete Finanzierungskonzept gemäss nachstehenden Erwägungen; und**
   b. **genehmigt sie einen Investitionskredit von CHF 68.5 Mio. (Indexstand April 2024 / Basis Oktober 2020 = 100 Pkt.; Schweizer Baupreisindex, Hochbau 115.2 Pkt. und Schweizer Baupreisindex, Tiefbau 114.3 Pkt.).**
2. **Die FHK ermächtigt die VK, bauliche Änderungen und Optimierungen am Projekt im Investitionskreditrahmen gemäss vorstehender Ziff. 1.b vorzunehmen, wenn sich dies aus betrieblichen, architektonischen, wirtschaftlichen oder rechtlichen Gründen aufdrängt.**

3. **Die Gewährung des Investitionskredits gemäss vorstehender Ziff. 1.b steht unter dem Vorbehalt, dass**

   a. **Bund und Kanton folgende Beiträge und Darlehen verbindlich zusichern:**

      - **Darlehen NRP: CHF 6 Mio.;**
      - **Beiträge Wirtschaftsentwicklung GWE: CHF 6 Mio.;**

   b. **die Gemeinde St. Moritz einen Sonderbeitrag à fonds perdu in der Höhe von CHF 5 Mio. zusichert;**

   c. **die Flughafengemeinden (Trägergemeinden) gemäss gültigem Verteilschlüssel Beiträge à fonds perdu in der Höhe von insgesamt CHF 38 Mio. zusichern, wobei sich die Beiträge im Ausmass der Indexveränderung, gemessen an den Gesamtbaukosten für das Gesamtprojekt, erhöhen oder vermindern;**

   d. **die Flughafengemeinden die gemäss Finanzierungskonzept vorgesehenen Kreditaufnahmen bei Banken in der Höhe von insgesamt CHF 14 Mio. genehmigen; und**

   e. **die Flughafengemeinden gemäss gültigem Verteilschlüssel Garantieverpflichtungen (Bürgschaften, Garantieverträge o.ä.) für das Bundesdarlehen NRP in Höhe von CHF 6 Mio. sowie für Bankdarlehen in Höhe von CHF 14 Mio. übernehmen.**

4. **Die FHK befindet auf Antrag der VK über die definitive Baufreigabe für das Bauprojekt «Ersatzneubauten Regionalflughafen Samedan» (Etappe 2/a), wenn die rechtskräftige Baubewilligung (Plangenehmigung) vorliegt.**

## 5. Information zur Vorbereitung der Abstimmungen der Trägergemeinden

Die FHK wird der Stimmbevölkerung beantragen, den Beschluss vom 26. März 2017 des Souveräns des Kreises Oberengadin aufzuheben und einen Verpflichtungskredit von CHF 38 Mio. für die «Ersatzneubauten Regionalflughafen Samedan», aufgeteilt auf die Trägergemeinden der Infra nach dem Verteilschlüssel der Region Maloja (ohne Bregaglia) zu genehmigen, verbunden mit der Übernahme der Haftung für CHF 20 Mio. (Bank- und Bundesdarlehen), ebenfalls aufgeteilt nach dem Verteilschlüssel der Region (ohne Bregaglia).

Die Gemeinde St. Moritz wird zusätzlich über einen Sonderbeitrag von CHF 5 Mio. à fonds perdu für die «Ersatzneubauten Regionalflughafen Samedan» abstimmen.

Die VK wird nun die Botschaften für beide Abstimmungen ausarbeiten, die im Sommer stattfinden sollen.

Die Botschaft für die Volksabstimmung wird den Mitgliedern der Flughafenkonferenz voraussichtlich Ende März zugestellt. An der Flughafenkonferenz vom 16. April 2025 soll die Botschaft freigegeben und der Abstimmungstermin festgelegt werden, in Koordination mit der Abstimmung in St. Moritz.

Die Abstimmung in St. Moritz über den Sonderbeitrag muss zuerst erfolgen. Wenn dieser nicht bereitgestellt wird, müsste die Botschaft angepasst werden.

## 6. Laufende Geschäfte der Verwaltungskommission Infra

Mario Cavigelli informiert über die weiteren Themen, mit denen sich die VK beschäftigt. Er hält fest, dass das Facility Management ist grosse Aufgabe ist. Es erfolgen die Planung und Ausführung dringlich notwendiger Massnahmen gemäss Gebäudezustandsanalyse sowie die Sanierung von Teilflächen an Piste und Vorfeldern.

Zum Jahresabschluss 2024 informiert Mario Cavigelli, dass die Revision nächste Woche erfolgt. Das Controlling der Projektkosten wird man noch aufbauen müssen. Das Zielbild 2032+ wird weiterentwickelt.

Die Verhandlungsgespräche mit der EAS werden weitergeführt und es finden regelmässige Austausche mit Interessensgruppen und politischen Parteien statt.

Die VK unterstützt die Helikopterfirmen bei Bedarf bei der Umsetzung des Heliports und prüft Möglichkeiten zur Realisierung eines Hangars durch Dritte.

## 7. Varia

Die nächste Flughafenkonferenz findet am 16. April 2025 statt. Weitere Sitzungen sind für den 5. Juni, 3. September und 4. Dezember 2025 vorgesehen.

| | |
|---|---|
| Für das Protokoll: | Eingesehen |
| Jenny Kollmar | Christian Brantschen |
| Protokollführerin | Vorsitzender Flughafenkonferenz |

<u>Beilagen:</u>

- Memorandum des Kontrollorgans z.H. Flughafenkonferenz
- Aktennotiz der Verwaltungskommission zum Memorandum des Kontrollorgans

**Memo zu Händen der Flughafenkonferenz vom 5. März 2025 betreffend Business Plan und damit verbundenem Antrag zum Finanzierungskonzept und zur Kreditgewährung für das Bauprojekt „Ersatzneubauten Regionalflughafen Samedan“**

Die GPK der Flughafen INFRA hat den Business Plan für das Investitionsprojekt mit Vertretern der VK und dem Geschäftsleiter Marc Schürer besprochen und weitere Unterlagen im Vorfeld der FHK vom 5. März 2025 gesichtet. Die GPK empfiehlt, folgende Feststellungen und offene Fragen in die Überlegungen miteinzubeziehen, welche jedoch politisch entschieden werden müssen:

1) Das geplante Investitionsvolumen soll gemäss VK CHF 69 Mio betragen. Wir verstehen den Business Plan so, dass eine andere Variante nicht realistisch ist. In dieser Zahl sind jedoch aus Sicht der GPK wichtige weitere, in absehbarerer Zukunft notwendige Investitionen nicht enthalten. Im Weiteren ist der Business Plan mit substanziellen Unsicherheiten behaftet, wie dies bei einem Business Plan üblich ist. Verschiedene dieser Unsicherheiten und offenen Fragen werden aus Sicht der GPK jedoch noch zu wenig verdeutlicht.

   Die GPK empfiehlt deshalb, die vollständige Investitionssumme, inklusive solcher notwendigen Investitionen, welche heute schon bekannt sind und in den kommenden Jahren noch anfallen, sowie die vorhandenen Finanzierungsrisiken offen darzulegen. Die GPK geht davon aus, dass insbesondere die Banken mit einem 30-jährigen Finanzierungs- und Amortisationshorizont denken und somit heute bekannte, in den kommenden Jahren noch anfallende Investitionen und vorhandene Finanzierungsrisiken nur schon deshalb in der Diskussion berücksichtigt werden müssen. Unsere Anmerkungen im Detail:

2) Der Business Plan berücksichtigt keine Teuerungseffekte, dies ist nicht realistisch. Zum Vergleich, die Teuerung gem. BfS betrug z.B. seit 1.1.2021 in der CH insgesamt 6.8%, somit durchschnittlich 1.7%/a. Die GPK empfiehlt, eine gewisse mögliche Teuerung in der Abstimmungsvorlage zu berücksichtigen.

3) Es fehlt eine detaillierte nach Baukostenplan BKP gegliederte Kostenschätzung, um den vorgeschlagenen Investitionsbetrag nachvollziehen zu können. Die Reserve für Unvorhergesehenes von CHF 2.6m (ca.4%) scheint uns für eine rudimentäre Kostenschätzung als deutlich zu tief. Gemäss SIA hat eine Kostenschätzung eine Ungenauigkeit von ca. 15%-20%.

4) Unter Berücksichtigung von 1) und 2) oben, kämen zu den CHF 69 Mio. noch einmal rund CHF 12 Mio. für die Sanierung der Piste, ein Betrag in etwa gleicher Höhe für einen Hangar (der im alten Projekt enthalten war und nun privatrechtlich finanziert werden soll, was die GPK jedoch als Finanzierungsrisiko für die INFRA sieht) sowie ein Betrag für die mögliche Teuerung hinzu, so dass der Gesamtinvestitionsbetrag gegen CHF 100 Mio. betragen dürfte. Darin nicht berücksichtigt ist die unter 3) erwähnte Kostenungenauigkeit gemäss SIA.

5) Die GPK empfiehlt aufgrund dieser Unsicherheiten und Grössenordnungen deshalb dringend, a) sicherzustellen, dass der von Banken zu tragende Finanzierungsanteil von aktuell geplanten CHF 14 Mio. im Vorfeld der Abstimmung gesichert werden sollte, und b) allenfalls über eine mögliche

höhere Finanzierung durch Finanzinstitute nachzudenken. Es kann nicht sein, dass das Projekt daran scheitert, wenn im Nachgang ein wichtiges Element der Finanzierung fehlen würde.

6) Im Antrag der VK wird nicht erwähnt, dass dieser Bankkredit über die Gemeinden gesichert werden muss. Das Gesamtrisiko für die Gemeinden inkl. Garantien beträgt somit bei Gesamtinvestitionen von CHF 100 Mio. gemäss 4) oben abzüglich der geplanten «A fonds perdu»-Beiträge vom Kanton Graubünden und der Gemeinde St. Moritz in der Höhe von CHF 11 Mio. also insgesamt CHF 89 Mio. Dies muss im Finanzierungskonzept herausgestrichen werden.

7) Die GPK empfiehlt weiters, die von der Gemeinde St. Moritz und vom Kanton benötigen A fonds perdu-Beiträge ebenfalls im Vorfeld zu sichern. Bei der Gemeinde St. Moritz würde ein Betrag von CHF 5 Mio. allerdings ein obligatorisches Referendum benötigen. Es ist der Politik überlassen, wie mit diesem Thema umgegangen werden kann/soll.

8) Als Ziel sollte weiters formuliert werden, dass die Erträge aus der Leistungsvereinbarung mit einem zukünftigen Betreiber marktgerecht sein müssen und nicht nur die betrieblichen Aufwendungen der INFRA, sondern auch die Finanzierungs- bzw. Kapitalkosten decken und eine vernünftige Amortisation erlauben. Dies bedeutet jedoch, dass bereits vor Baubeginn ein neuer Betreibervertrag rechtskräftig vorliegen müsste.

   Sollte dies nicht realistisch oder allenfalls politisch nicht erwünscht sein, muss dieses Finanzrisiko dem Stimmbürger dargelegt werden sowie auch, wie diese Kosten, also Finanzierung-, Kapital- und Amortisationskosten dann konkret zu tragen wären.

9) Weiters möchte die GPK nochmals anregen, dass bereits früher gemachte Empfehlungen, die Governance und die Organisation des Flughafens betreffend, angegangen bzw. wo kürzerfristig nötig und möglich auch umgesetzt werden. Das Projekt und die INFRA werden rasch Grössenordnungen annehmen, wo solche Hausaufgaben im Vorfeld erledigt sein müssen.

   Es handelt sich dabei wie bereits verschiedentlich dokumentiert insbesondere um Überlegungen die zukünftige rechtliche Struktur (längerfristig), die Organisation/ Organisationsreglement und Strategie zur Besetzung der Organe, die Einführung eines Projekt- und Finanzmanagements inkl. IKS und Controlling-Funktionen (alles kürzerfristig möglich) betreffend.

Die GPK möchte mit ihren Ausführungen sicherstellen, dass die FHK alle relevanten Überlegungen und mögliche Kritikpunkte in ihre Entscheidungen und in eine Abstimmungsvorlage einfliessen lassen kann, um eine möglichst hohe Erfolgswahrscheinlichkeit bei der Abstimmung zu erzielen. Dazu soll grösstmögliche Transparenz zu geschaffen werden, um nicht späteren Vorwürfen ausgesetzt zu sein, sollten weitere Gelder vom Stimmbürger verlangt werden müssen. Wie mit unseren Feststellungen und Anregungen umzugehen ist, ist wie bereits erwähnt ein politischer Entscheid der FHK und der Gemeinden.

Kontrollorgan (GPK) der Infrastrukturunternehmung Regionalflughafen Samedan
Im Februar 2025

**Memo zu Händen der Flughafenkonferenz vom 5. März 2025 betreffend Business Plan und damit verbundenem Antrag zum Finanzierungskonzept und zur Kreditgewährung für das Bauprojekt „Ersatzneubauten Regionalflughafen Samedan“**

- ***Informationen VK (dunkelblau kursiv; unmittelbar anschliessend an die Fragen GPK) zu Händen der GPK (Kontrollorgan), datiert 3. März 2025, cc an FHK-Vorsitzenden, ebenfalls 3. März 2025, nach Kenntnisnahme durch die VK anlässlich der VK-Sitzung vom 3. März 2025***

Die GPK der Flughafen INFRA hat den Business Plan für das Investitionsprojekt mit Vertretern der VK und dem Geschäftsleiter Marc Schürer besprochen und weitere Unterlagen im Vorfeld der FHK vom 5. März 2025 gesichtet. Die GPK empfiehlt, folgende Feststellungen und offene Fragen in die Überlegungen miteinzubeziehen, welche jedoch politisch entschieden werden müssen:

1) Das geplante Investitionsvolumen soll gemäss VK CHF 69 Mio betragen. Wir verstehen den Business Plan so, dass eine andere Variante nicht realistisch ist. In dieser Zahl sind jedoch aus Sicht der GPK wichtige weitere, in absehbarerer Zukunft notwendige Investitionen nicht enthalten. Im Weiteren ist der Business Plan mit substanziellen Unsicherheiten behaftet, wie dies bei einem Business Plan üblich ist. Verschiedene dieser Unsicherheiten und offenen Fragen werden aus Sicht der GPK jedoch noch zu wenig verdeutlicht.

   Die GPK empfiehlt deshalb, die vollständige Investitionssumme, inklusive solcher notwendigen Investitionen, welche heute schon bekannt sind und in den kommenden Jahren noch anfallen, sowie die vorhandenen Finanzierungsrisiken offen darzulegen. Die GPK geht davon aus, dass insbesondere die Banken mit einem 30-jährigen Finanzierungs- und Amortisationshorizont denken und somit heute bekannte, in den kommenden Jahren noch anfallende Investitionen und vorhandene Finanzierungsrisiken nur schon deshalb in der Diskussion berücksichtigt werden müssen. Unsere Anmerkungen im Detail:

   - *<u>Information</u>: Die künftigen Investitionen Etappe 2/b wurden im Antrag der VK an die FHK für die Konferenz vom 12.12.2024 erwähnt und aufgezeigt. Auch im Antrag der VK an die FHK für die Konferenz vom 05.03.2025 wird an verschiedenen Stellen (4) auf die Etappe 2/b hingewiesen. An der Präsentation zur Konferenz der FHK vom 12.12.2024 wurden die wesentlichen Details der Investitionen Etappe 2/a wie auch der Etappe 2/b aufgezeigt (Folie 10). Gleichzeitig wird in den Anträgen wie in der Präsentation für die Konferenz vom 12.12.2024 die Pendenz betreffend Hangar erwähnt und aufgezeigt. Es soll Handlungsfreiheit bestehen bleiben, um prioritär allfällige private Investitionen zu prüfen und zu ermöglichen. Die Empfehlung der GPK, die Investitionen Etappe 2/b in die Verhandlungen mit den Banken mitzunehmen, greifen wir gerne auf.*

2) Der Business Plan berücksichtigt keine Teuerungseffekte, dies ist nicht realistisch. Zum Vergleich, die Teuerung gem. BfS betrug z.B. seit 1.1.2021 in der CH insgesamt 6.8%, somit durchschnittlich 1.7%/a. Die GPK empfiehlt, eine gewisse mögliche Teuerung in der Abstimmungsvorlage zu berücksichtigen.

   - *<u>Information</u>: Die Teuerung für das Bauprojekt wurde anhand des Schweizer Baupreisindexes ermittelt. Aus der Zahlenreihe 1998 – 2023 wurde ein Trend bis 2032 abgeleitet. Dabei errechnet*

*sich eine approximative Teuerung ab Indexstand April 2024 bis 2032 von 17.9 Punkten oder 12.6%. Die anfallende Teuerung ist im Antrag der VK an die FHK für die Konferenz vom 12.12.2024 (Buchstabe A., Ziffer 2, Seite 1) umfassend beschrieben. Die Rechtsgrundlage ist Art. 6/1 der Finanzhaushaltsverordnung für die Gemeinden (BR 710.200).*

*Im Business Plan ist in der Plan-Erfolgsrechnung weder bei den Erträgen noch bei den Aufwänden eine Teuerung eingerechnet. Die Plan-Erfolgsrechnung geht davon aus, dass sich die Teuerung auf der Basis der Prognose für die allgemeine Teuerung ertrags- und aufwandseitig gleichmässig entwickelt. Von der Teuerung zu unterscheiden ist die Kostengenauigkeit der Investitionskosten; die Investitionskosten sind mit einer Kostenungenauigkeit von 14% eingerechnet.*

3) Es fehlt eine detaillierte nach Baukostenplan BKP gegliederte Kostenschätzung, um den vorgeschlagenen Investitionsbetrag nachvollziehen zu können. Die Reserve für Unvorhergesehenes von CHF 2.6m (ca.4%) scheint uns für eine rudimentäre Kostenschätzung als deutlich zu tief. Gemäss SIA hat eine Kostenschätzung eine Ungenauigkeit von ca. 15%-20%.

   - *<u>Information</u>: Der Planungsstand entspricht einem Stand, wie es für Botschaftsprojekte üblich ist, aber noch keinem Stand eines Vorprojekts. Für das Vorprojekt wird eine Kostengliederung nach BKP erstellt; die Planung erreicht ab diesem Planungsstand eine hinreichend ausgearbeitete Grundlage, um die Baukosten nach BKP darzustellen. Die aktuellen Kostenkennwerte stammen gemäss Angaben des Gesamtplaners vom ehemaligen Flughafenprojekt sowie vom Flughafen Gstaad Saanen. Der Kostengenauigkeitsgrad liegt bei 10% plus 4% Unvorhergesehenes, total somit 14%. In der SIA-Ordnung 102 wird den Planern ein Kostengenauigkeitsgrad von 15% zugestanden. Im Weiteren hat die VK eine Kostenplausibilisierung durch die tbf + Partner erstellen lassen; die Empfehlungen daraus werden umgesetzt. Wie bei allen Bauprojekten wird ein klares Design-to-Cost-Management notwendig sein. Die der FHK unterbreitete Kostenprognose von CHF 68.5 Mio. stellt ein Kostendach dar.*

4) Unter Berücksichtigung von 1) und 2) oben, kämen zu den CHF 69 Mio. noch einmal rund CHF 12 Mio. für die Sanierung der Piste, ein Betrag in etwa gleicher Höhe für einen Hangar (der im alten Projekt enthalten war und nun privatrechtlich finanziert werden soll, was die GPK jedoch als Finanzierungsrisiko für die INFRA sieht) sowie ein Betrag für die mögliche Teuerung hinzu, so dass der Gesamtinvestitionsbetrag gegen CHF 100 Mio. betragen dürfte. Darin nicht berücksichtigt ist die unter 3) erwähnte Kostenungenauigkeit gemäss SIA.

   - *<u>Information</u>: Der Umfang der Investitionen und die entsprechenden Bedingungen wurden an der FHK vom 12.12.2024 gemäss dem Antrag genehmigt und verabschiedet (Etappe 2/a). Hangar-Neubau und Etappe 2/b sind weder Gegenstand des Antrags an die FHK vom 12.12.2024 noch des entsprechenden Beschlusses der FHK. Die Etappe 2/a reduziert sich auf die notwendigsten Erneuerungen des Flughafens. Alle weiteren Investitionen erfolgen nach 2031 und gestützt auf ein entsprechendes separates Verfahren mit einer separaten Projektvorlage; sie sind Gegenstand eines separaten Beschlussverfahrens, worüber sich die Infra bewusst ist. Weitere Hangarbauten sollen prioritär der Privatwirtschaft vorbehalten bleiben (mutmasslich im Unterbaurecht); damit folgt die FHK dem Beschluss aus ihrer Konferenz vom 15.8.2024, wonach Möglichkeiten dafür geschaffen und geprüft werden sollen (was gemäss Antrag der VK an die FHK für die Konferenz vom 12.12.2024 umgesetzt wird). Die Wirtschaftlichkeit eines solchen Business-Cases wird*

*unterschiedlich bewertet. Die FHK sieht den Bau von Hangars nicht als vordringliche Aufgabe der Öffentlichkeit.*

5) Die GPK empfiehlt aufgrund dieser Unsicherheiten und Grössenordnungen deshalb dringend, a) sicherzustellen, dass der von Banken zu tragende Finanzierungsanteil von aktuell geplanten CHF 14 Mio. im Vorfeld der Abstimmung gesichert werden sollte, und b) allenfalls über eine mögliche höhere Finanzierung durch Finanzinstitute nachzudenken. Es kann nicht sein, dass das Projekt daran scheitert, wenn im Nachgang ein wichtiges Element der Finanzierung fehlen würde.

   - *Information: Unmittelbar nach dem FHK-Beschluss vom 05.03.2025 wird die VK Finanzierungsverhandlungen mit den Banken aufnehmen und mit diesen den Kreditrahmen und die Konditionen vereinbaren zu versuchen. Im guten Fall sollten die Kreditbedingungen vor dem Abstimmungstag vorliegen.*

6) Im Antrag der VK wird nicht erwähnt, dass dieser Bankkredit über die Gemeinden gesichert werden muss. Das Gesamtrisiko für die Gemeinden inkl. Garantien beträgt somit bei Gesamtinvestitionen von CHF 100 Mio. gemäss 4) oben abzüglich der geplanten «A fonds perdu»-Beiträge vom Kanton Graubünden und der Gemeinde St. Moritz in der Höhe von CHF 11 Mio. also insgesamt CHF 89 Mio. Dies muss im Finanzierungskonzept herausgestrichen werden.

   - *Information: Im Antrag der VK vom 24.02.2025 zuhanden der FHK vom 05.03.2025 werden die Garantieverpflichtungen erwähnt und aufgezeigt. Unter Buchstabe E, Ziffer 4 (Seite 7), werden sie in einem eigenen Kapital beschrieben und unter Buchstabe B, Absatz 2 (Seite 2), unter «Das Wichtigste in Kürze» ebenfalls erwähnt. Ebenso wird die Garantieverpflichtung im Beschlussdispositiv des Antrags konkret aufgeführt und der FHK mit dem Antrag auf Genehmigung unterbreitet (Buchstabe A, Ziffer 3/e; Seite 1).*

7) Die GPK empfiehlt weiters, die von der Gemeinde St. Moritz und vom Kanton benötigen A fonds perdu-Beiträge ebenfalls im Vorfeld zu sichern. Bei der Gemeinde St. Moritz würde ein Betrag von CHF 5 Mio. allerdings ein obligatorisches Referendum benötigen. Es ist der Politik überlassen, wie mit diesem Thema umgegangen werden kann/soll.

   - *Information: Die Anfrage für den Beitrag des Kantons Graubünden und das Bundesdarlehen ist eingeleitet und die Beitragsgewährung ist unter Auflagen von der Regierung KTGR mit Schreiben vom 12.12.2024 in Aussicht gestellt. Bevor das konkrete Gesuch eingereicht werden kann, sind verschiedenen Auflagen zu erfüllen, darunter die Nachweise zur Zustimmung der Oberengadiner Stimmbevölkerung (Beitrag von CHF 38 Mio. zzgl. Garantieversprechen), der St. Moritzer Stimmbevölkerung (Beitrag von CHF 5 Mio.), die Bankofferte für die Fremdfinanzierung und weiteres. Der Vorstand der Gemeinde St. Moritz hat die politischen Entscheidungswege für den Spezialbeitrag in Höhe von CHF 5 Mio. eingeleitet.*

8) Als Ziel sollte weiters formuliert werden, dass die Erträge aus der Leistungsvereinbarung mit einem zukünftigen Betreiber marktgerecht sein müssen und nicht nur die betrieblichen Aufwendungen der INFRA, sondern auch die Finanzierungs- bzw. Kapitalkosten decken und eine vernünftige Amortisation erlauben. Dies bedeutet jedoch, dass bereits vor Baubeginn ein neuer Betreibervertrag rechtskräftig vorliegen müsste.

Sollte dies nicht realistisch oder allenfalls politisch nicht erwünscht sein, muss dieses Finanzrisiko dem Stimmbürger dargelegt werden sowie auch, wie diese Kosten, also Finanzierung-, Kapital- und Amortisationskosten dann konkret zu tragen wären.

- *Information: Die Bedeutung einer neuen Leistungsvereinbarung und das Vorgehen der VK dafür sind im Antrag der VK an die FHK vom 05.03.2025 beschrieben. Ziel der VK ist, nicht nur einen kostendeckenden Pachtzins (inkl. Abschreibungen) auszuhandeln, sondern einen Pachtzins, der es auch erlaubt, Rücklagen für künftige Investitionen (Etappe 2/b; weitere Investitionen) zu bilden. Die Betreibergesellschaft soll für ihr unternehmerisches Risiko und ihr betriebsnotwendiges Kapital angemessen entschädigt werden, die darüberhinausgehenden Gewinne sollen in bedeutendem Mass künftig jedoch der Infra bzw. den Gemeinden zugutekommen. Die vergangenen Geschäftsjahre der Engadin Airport AG zeigen auf, dass dieses Ziel nicht unrealistisch ist. Die heutige Leistungsvereinbarung ist grundlegend anzupassen (z.B. Verhältnis Fixe Pacht / Erfolgspacht, Verteilung Marketingeinnahmen).*

9) Weiters möchte die GPK nochmals anregen, dass bereits früher gemachte Empfehlungen, die Governance und die Organisation des Flughafens betreffend, angegangen bzw. wo kürzerfristig nötig und möglich auch umgesetzt werden. Das Projekt und die INFRA werden rasch Grössenordnungen annehmen, wo solche Hausaufgaben im Vorfeld erledigt sein müssen.

   Es handelt sich dabei wie bereits verschiedentlich dokumentiert insbesondere um Überlegungen die zukünftige rechtliche Struktur (längerfristig), die Organisation/ Organisationsreglement und Strategie zur Besetzung der Organe, die Einführung eines Projekt- und Finanzmanagements inkl. IKS und Controlling-Funktionen (alles kürzerfristig möglich) betreffend.

   - *Information: Die VK kann die Anregungen der GPK nachvollziehen. Kürzer- und zum Teil mittelfristig werden Überlegungen zu den verschiedenen Zusammenarbeitsformen und Aufbau- und Ablauforganisationen der auf dem Regionalflughafen tätigen Unternehmen und Entitäten unumgänglich sein. Es bestehen dabei Abhängigkeiten, die nicht im alleinigen Ermessen oder der alleinigen Gestaltungsmacht der Infra bzw. der Gemeinden liegen. Die FHK legt derzeit den Fokus auf die Umsetzung des Projekts Etappe 1 (Heliport) und die Planung und Umsetzung zum Projekt Etappe 2/a (Betriebsgebäude, Vorfeld etc.) und die VK setzt diese Aufträge um.*

Die GPK möchte mit ihren Ausführungen sicherstellen, dass die FHK alle relevanten Überlegungen und mögliche Kritikpunkte in ihre Entscheidungen und in eine Abstimmungsvorlage einfliessen lassen kann, um eine möglichst hohe Erfolgswahrscheinlichkeit bei der Abstimmung zu erzielen. Dazu soll grösstmögliche Transparenz zu geschaffen werden, um nicht späteren Vorwürfen ausgesetzt zu sein, sollten weitere Gelder vom Stimmbürger verlangt werden müssen. Wie mit unseren Feststellungen und Anregungen umzugehen ist, ist wie bereits erwähnt ein politischer Entscheid der FHK und der Gemeinden.

Kontrollorgan (GPK) der Infrastrukturunternehmung Regionalflughafen Samedan
Im Februar 2025