Mitwirkungsauflage Charta

Bitte erfassen Sie Ihre E-Mail-Adresse.

E-Mail-Adresse *

muellerpc@me.com

Vorname und Name *

Peter-Christian Müller

Organisation

MFGOE/SAFC

Zu welchem Punkt der Charta bezieht sich Ihr Beitrag (mehrere Auswahlen möglich)? *

- [x] A) Anbindung Oberengadin
- [ ] B) Systemrelevanz
- [ ] C) Leistungsträger
- [ ] D) Betrieb
- [ ] E) Nachhaltigkeit

Beitrag *

Sehr geehrte Damen und Herren

Auf dem RFS besteht nebst den aufgezählten Diensten/Nutzern auch die Möglichkeit zur Aus- und Weiterbildung im Segel- und Motorflug. Aus diesem Grund stelle ich hiermit den Antrag, Punkt A4 folgendermassen zu ergänzen:

"...ermöglicht aviatische Freizeitnutzungen für ein möglichst breites Publikum inkl. Aus- und Weiterbildungen zur Erhöhung der Sicherheit"

Besten Dank für die Prüfung meines Antrages, bei Fragen stehe ich gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Peter-Christian Müller

Ich nehme zur Kenntnis, dass es sich um eine öffentliche Mitwirkungsauflage handelt und mein Beitrag durch die INFRA behandelt und der Flughafenkonferenz unterbreitet wird. Er wird im Mitwirkungsbericht, allenfalls in zusammengefasster Form, veröffentlicht. *

- [x] Zustimmung

Dieser Inhalt wurde nicht von Google erstellt und wird von Google auch nicht unterstützt.

Google Formulare

Geschäftsstelle der Region Maloja
Quadratscha 1
7503 Samedan

Samedan, 3. November 2021

Regionalflughafen Samedan

1. Öffentliche Mitwirkungsauflage Charta
2. Kommentar zum Artikel Engadiner Post vom 26. Oktober 2021

Sehr geehrte Damen
Sehr geehrte Herren

Als Geschäftsleitung der Betreibergesellschaft des Regionalflughafen möchten wir die Gelegenheit wahrnehmen und uns für die Möglichkeit bedanken, zu obengenannten Punkten Stellung zu nehmen:

1. Öffentliche Mitwirkung Charta
Wir erlauben uns unsere Änderungsvorschläge farblich hervorzuheben.

Die Charta dient als Handlungsanleitung für die Umsetzung des politischen Willens in unternehmerische Realität, dies unter Berücksichtigung der geltenden gesetzlichen Vorgaben und Verträge. Sie klärt und definiert die Positionierung des RFS.

A) 1. ermöglicht die sichere und **zuverlässige Erreichbarkeit** des Tals auf dem Luftweg für eine nationale und internationale Klientel ~~mit nachhaltiger Wertschöpfung~~;

A)2. sichert die Plattform zur Erbringung **alpiner Dienste** für die lokale Wirtschaft, Bevölkerung sowie Touristen, ~~und übernimmt~~ insbesondere für Anbieter von Schutz und Rettungs Dienstleistungen im Bereich der öffentlichen Sicherheit, sowie von Versorgungsfunktionen im Tal;

A)3. ~~stellt die~~ ermöglicht die bedarfsgerechte Mitbenützung durch die Schweizer **Luftwaffe**;

B)1. dient der Allgemeinheit und wird deshalb von der öffentlichen Hand über entsprechende Leistungsvereinbarungen und Verträge kontrolliert, resp. gesteuert;

E)1. nimmt Rücksicht auf die **Umwelt** durch den effizienten Einsatz erneuerbarer Energien ~~und~~ , hat ~~im Betrieb~~, den Fokus auf ökologische Innovationen im Bereich Aviatik und leistet seinen Beitrag zum ökologischen Ausgleich;

E)2. ~~stärkt seine eigene wirtschaftliche Leistungsfähigkeit und sollte selbsttragend sein. Er sorgt daher für ausgeglichene Finanzströme und strebt die nachhaltige Sicherung der eigenen betrieblichen Investitionen an~~ sorgt für ausgeglichene Finanzströme und sollte **selbsttragend** sein, er strebt die nachhaltige Sicherung der eigenen Investitionen an.

E)3. legt Wert auf die Unterstützung und **Akzeptanz der Bevölkerung** durch ~~Arbeitsplätze~~ sein Handeln und die Beiträge zur öffentlichen Sicherheit, von Freizeitangeboten und der Kommunikation.

2. Artikel Engadiner Post vom 26. Oktober 2021

- Finanzierung durch Dritte:
Bei der Rega und bei der Heli Bernina, die bereits über mehrerer Jahrzehnte Baurechtsnehmer am Flughafen sind, ist ein Unterbaurecht unbestritten. Dass aber private Investoren, in aviatikfremde Infrastruktur investieren können, entspricht unseres Erachtens nicht dem damaligen Volkswillen.

- Investitionsvolumen:
Es ist die Rede von Investitionen in der Grössenordnung von CHF 88 Mio. In der Botschaft zuhanden der Volksabstimmung betreffend Verpflichtungskredit aus dem Jahre 2017 sprach man bei den Hochbauten (z.B. Anteil Heliport,2 Betriebsgebäude, Zollinfrastruktur, Terminal, Tower) von 13 Mio. und einer Gesamtinvestition der INFRA von 22 Mio.. Wie gedenkt man die durch diese Mehrinvestitionen anfallenden Betriebs-, Unterhalts- und Abschreibungskosten zu finanzieren?

- Finanzhilfen von Bund:
Wurden die Möglichkeiten der Finanzhilfen des Bundes wie z.B. BV87b bei der Finanzierung der neuen Flughafeninfrastruktur in Betracht gezogen? Der Flughafen Saanen (Gstaad) wurde für CHF 31 Mio. gebaut, wovon der Bund CHF 14 Mio. als Subventionsberechtigt ansah und das Projekt mit CHF 5 Mio. Finanzhilfe unterstützte.

- Bedarfsabklärungen
Gemäss unserem aktuellen Wissensstand sind im Betriebsgebäude Landside, momentan zwei Stockwerke ungenutzt, könnte auf die Erstellung dieser Stockwerke verzichtet werden?

Der aktuelle Trend in der Businessjet Fliegerei ist, dass sich immer weniger Personen einen eigenen Privatjet kaufen und sich lieber einen Businessjet chartern. Firmen wie NetJet (www.netjets.com) oder Vista Jet (www.vistajet.com) boomen weltweit mit diesem Geschäftsmodell vom verchartern/vermieten von Businessjets. Den Kunden ergibt es viele Vorteile wie z.B. keine Fixkosten, keine Wartungsunterbrüche, jederzeitige Verfügbarkeit sowie Flexibilität bei der Auswahl der Fliegergrösse je nach Destination und Anzahl der Passagiere.
Wird dieser Umstand bei der weiteren Hangar Planung berücksichtigt?

Als Geschäftsleitung der Betriebsgesellschaft und Engadiner Stimmbürger liegt es uns am Herzen, dass der Regionalflughafen auch nach dem Neubau wirtschaftlich erfolgreich betrieben werden kann.

Zu den Verantwortlichen des Flughafen Saanen (Gstaad) pflegen wir einen sehr engen Kontakt und konnten schon viel voneinander profitieren. Herr Walter Egger, Verwaltungsratspräsident des Flughafen Saanen würde sich über einen Besuch freuen und hat sich anerboten nebst einer Flughafenführung auch ihr Projekt kurz vorzustellen. Falls ein solcher Besuch gewünscht wird, sind wir gerne bereit diesen zu organisieren.

Für Fragen oder zusätzliche Informationen stehen die Unterzeichnenden gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
Engadin Airport AG

Corado Manzoni	Martin Binkert	Christian Gorfer
Airport Manager	Chief Ground Services	Chief Financial Officer

Kopie per Mail: Herr Michael Pfäffli, Präsident Flughafenkonferenz
Mitglieder Flughafenkonferenz
Herr Christian Meuli, Präsident INFRA
Mitglieder INFRA
Herr Urs Schwarzenbach, Verwaltungsratspräsident Engadin Airport AG
info@regio-maloja.ch

Mitwirkungsauflage Charta

Bitte erfassen Sie Ihre E-Mail-Adresse.

E-Mail-Adresse *

mail@kronauer.ch

Vorname und Name *

Mario Kronauer

Organisation

Privat, Ferienhausbesitzer

Zu welchem Punkt der Charta bezieht sich Ihr Beitrag (mehrere Auswahlen möglich)? *

- [ ] A) Anbindung Oberengadin
- [ ] B) Systemrelevanz
- [ ] C) Leistungsträger
- [ ] D) Betrieb
- [x] E) Nachhaltigkeit

Beitrag *

Die Charta adressiert mit keinem Wort ausdrücklich die relativ grossen Immissionen des Flugbetriebs, zu denen, zu den touristischen Ambitionen des Tals im Widerspruch stehend,primär der Lärm, und insbesondere im Winter auch der Gestank bei bestimmten Wettersituationen gehören (im Dorf, auf den Spazierwegen und den Loipen). Unter Nachhaltigkeit sollte die Charta deshalb ergänzt werden mit "4.bemüht sich, die Immissionen des Flugbetriebs im Tal durch geeignete Massnahmen gemäss dem neusten Stand der Technik möglichst gering zu halten."

Ich nehme zur Kenntnis, dass es sich um eine öffentliche Mitwirkungsauflage handelt und mein Beitrag durch die INFRA behandelt und der Flughafenkonferenz unterbreitet wird. Er wird im Mitwirkungsbericht, allenfalls in zusammengefasster Form, veröffentlicht. *

- [x] Zustimmung

Dieser Inhalt wurde nicht von Google erstellt und wird von Google auch nicht unterstützt.

Google Formulare

Mitwirkungsauflage Charta

Bitte erfassen Sie Ihre E-Mail-Adresse.

E-Mail-Adresse *

christoph.schlatter@laudinella.ch

Vorname und Name *

Christoph Schlatter

Organisation

Hotel Laudinella

Zu welchem Punkt der Charta bezieht sich Ihr Beitrag (mehrere Auswahlen möglich)? *

- [ ] A) Anbindung Oberengadin
- [ ] B) Systemrelevanz
- [x] C) Leistungsträger
- [ ] D) Betrieb
- [ ] E) Nachhaltigkeit

Beitrag *

Stellungnahme der Dachorganisation Hotelleriesuisse Graubünden Oberengadin

Die Dachorganisation Hotelleriesuisse Graubünden Oberengadin vertreten durch den Präsidenten Herr Christoph Schlatter unterstützt in allen Punkten die «Charta Regionalflughafen Samedan». Eine Gruppierung von Oberengadiner Hoteliers hat 2019 unter Führung von Hanser Consulting mit Herr Peder Plaz hat die Machbarkeit von Charterflügen abgeklärt und kam zum Schluss, dass es möglich wäre, Flüge in die wichtigsten Europäischen Metropolen für einen Retourflug anzubieten. Voraussetzung dazu ist die bauliche, betriebliche und strukturelle Anpassung und Erweiterung des Regionalflughafens Samedan. Aus touristischer Sicht hat damit die Umsetzung der Massnahmen grosse Wichtigkeit und Priorität.

Ich nehme zur Kenntnis, dass es sich um eine öffentliche Mitwirkungsauflage handelt und mein Beitrag durch die INFRA behandelt und der Flughafenkonferenz unterbreitet wird. Er wird im Mitwirkungsbericht, allenfalls in zusammengefasster Form, veröffentlicht. *

- [x] Zustimmung

Dieser Inhalt wurde nicht von Google erstellt und wird von Google auch nicht unterstützt.

Google Formulare

Pontresina, 09.11.2021

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne möchten wir im Zusammenhang mit der öffentlichen Mitwirkungsauflage Charta RFS folgende Punkte aufbringen:

- Zu Punkt D) – Ziffer 1. wie folgt anpassen:
  - ermöglicht einer oder mehreren starken und kompetenten Betriebsgesellschaften oder FBO's einen sicheren Betrieb mit hoher technischer und gastgeberischer Qualität

    Erklärung zu dieser Anpassung:
    Es soll die Möglichkeit erschaffen werden, dass mehrere Betreiber, FBO's auf dem RFS ihre Tätigkeiten aufnehmen können. Die Schaffung von Teilaufgabenfeldern, wie zum Beispiel Pistenunterhalt und Schneeräumung, das Fuel Geschäft, das Handling, das Flugzeug- Catering und den Betrieb eines Restaurants oder eines Ladens, stellt sicher, dass der RFS innovativ und konkurrenzfähig bleibt.

- Zu Punkt D) – nach Ziffer 1. (die folgenden Ziffern in der Nummerierung entsprechend angepasst):
  - 2. schreibt dazu den Betrieb alle 5 Jahre zwingend neu aus

    Erklärung zu dieser Anpassung:
    Es soll kein permanenter und langfristiger Status Quo bestehen bleiben. Es muss auch beim Flughafen Samedan ein gesundes Konkurrenzdenken bestehen. Der Betreiber/die Betreiber muss/müssen sich immer wieder hinterfragen und sich den neusten Gegebenheiten anpassen. Dies soll durch eine regelmässige Ausschreibung sichergestellt werden soll.

  - 3. kontrolliert und überwacht mit effektiven Kontrollmechanismen und unter Beizug einer fachkompetenten Kommission die Betriebsgesellschaft/en:

    Erklärung zu dieser Anpassung:
    Mit Offenlegungen und Transparenz sowie effektiven Kontrollmechanismen soll/en die Betriebsgesellschaft/en kontrolliert und überwacht werden. Es geht darum, dass die Steuergelder letztendlich nicht «zweckentfremdet» und im Sinne der Allgemeinheit eingesetzt werden. Auch Themen wie Fraud, Selbstbereicherung etc. werden dadurch adressiert und erschwert. Wir empfehlen, dass in der fachkompetenten Kommission auch interessierten Parteien und Kunden des RFS Einsitz nehmen können.

Vielen Dank für das Beachten und Aufarbeiten unserer Punkte sowie Ihre Antwort betreffend die Entscheidung (Entscheidungsprozess) darüber im Voraus.

Freundliche Grüsse

Gian-Andrea Conrad	Duri Joos	Daniele Gautschi
Mountain Aviation GmbH	Air Corviglia AG	Pilot Edelweiss / Flugschule SAFC

Alternativer Vorschlag einer Flughafencharta

09.11.2021 HH

Der Regionalflughafen Samedan (nachfolgend RFS) bekennt sich zu folgenden Handlungszielen:

1. Der RFS dient der Anbindung des Oberengadins an den nationalen und internationalen Flugverkehr.

2. Der RFS gehört und untersteht der Oberengadiner Bevölkerung, mit welcher er transparent in regelmässiger Kooperation steht.

3. Der RFS ist für seine Wirtschaftlichkeit und allgemeine Verträglichkeit gegenüber der OE Bevölkerung zusammen mit seinen Leitungsgremien verantwortlich.

4. Die Erfolgskontrolle der vorliegenden Bekenntnisse durch den RFS und seine Leitungsgremien wird der OE-Bevölkerung mithilfe regelmässiger Publikationen und Informationen ermöglicht.

5. Der RFS ist sich seiner Rolle als relevanter Leistungsträger einer exklusiven Destination bewusst; er bringt dies mit den Bedürfnissen der Bevölkerung in Einklang.

6. Der RFS bemüht sich um einen langfristig, technisch und organisatorisch sicheren Betrieb.

7. Der RFS erfüllt den Leistungsauftrag des Kantons GR gemäss Baurechtsvertrag.

8. Der RFS benützt eine bedarfsgerechte Infrastruktur.

9. Die Infrastruktur wird von der Region nach den betrieblichen und konzessionsbedingten Bedürfnissen erstellt und unterhalten. Grundsatz: nur was notwendig, in hochstehender Qualität.

10. Was bedarfsgerecht ist, entwickelt der RFS in Zusammenarbeit mit den regionalen Gremien (INFRA, FHK) unter Miteinbezug und regelmässiger Kommunikation der Öffentlichkeit.

11. Zusammen mit der Region werden die fliegerischen, touristischen und wirtschaftlichen Ziele definiert und publiziert.

12. Lokale Betriebe im Bereich Unterhalt, fliegerischer oder nicht fliegerischer Angebote werden angemessen berücksichtigt.

13. Nichtaviatische Aktivitäten richten sich nach den Bedürfnissen und Angeboten der Region.

14. Die alpine Lage und die exquisite landschaftliche Situation erfordern eine besonders sensible Handhabung.

15. Der RFS bekennt sich vollumfänglich zur Nachhaltigkeit in ihren drei Dimensionen (Ökologie, Ökonomie und Soziales).

16. Jede betriebliche und bauliche Massnahme muss mit den Klimazielen von 2030 und 2050 kompatibel sein.

17. Der RFS strebt, analog zur Pionierrolle des Oberengadins, hervorragende Innovationen an und zielt in diesem Rahmen auf den raschen Übergang zu einer klimaneutralen Fliegerei.

36.08

BEVER
GEMEINDE
VSCHINAUNCHA

Geschäftsstelle der Region Maloja
Frau Jenny Kollmar
Stellenleiterin
Quadratscha 1
7503 Samedan

Bever, 11. November 2021

Öffentliche Mitwirkungsauflage Charta Regionalflughafen

Sehr geehrte Frau Kollmar
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Gemeindevorstand Bever hat an seiner Sitzung vom 8. November 2021 die Charta des Flughafens Oberengadin zur Kenntnis genommen.

Bei seiner Diskussion stellte die Behörde rasch einmal fest, dass viele Meinungen zum RFO vorhanden sind und diese Verkehrsanlage teilweise kontrovers diskutiert wird. Aus diesen Gründen verzichtet der Gemeindevorstand auf eine eigentliche Stellungnahme zur Charta im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung.

Hingegen bringen wir allen Stakeholdern und den Gemeinden zur Kenntnis, dass der Gemeindevorstand Bever die Notwendigkeit des Flughafens Samedan anerkennt. Dieser soll erhalten und in vernünftigen Mass erneuert werden können. Bei einem Flughafen von den drei Säulen der Nachhaltigkeit zu sprechen, erachten wir nicht gerade als zielführend, vor allem im Zusammenhang mit der Umwelt. Diese ist reine, grün eingefärbte Augenwischerei, die besser unterlassen wird.

Freundliche Grüsse
Gemeindevorstand Bever
Der Präsident | Der Gemeindeverwalter

F. Guidon | R. Roffler

BEVER GEMEINDE VSCHINAUNCHA

Bever, Gemeinde, Vschinauncha, Postfach 18, Fuschigna 4, CH-7502 Bever
T +41 81 851 00 10, gemeinde@gemeinde-bever.ch, www.gemeinde-bever.ch

Engadin

St. Moritz

Gemeindevorstand

vom 01. November 2021

Öffentliche Mitwirkungsauflage - Charta Regionalflughafen Samedan - zur Beschlussfassung

St. Moritz, 11. November 2021
2016-0405

665 43/18 Flugwesen
Öffentliche Mitwirkungsauflage - Charta Regionalflughafen Samedan - zur Beschlussfassung

In seiner Funktion als Delegierter der Gemeinde in der Flughafenkonferenz und als deren Vorsitzender informiert Michael Pfäffli kurz über die Erarbeitung der Charta zur Weiterentwicklung des Regionalflughafens Samedan. Michael Pfäffli selbst war Teil der Arbeitsgruppe, die auch beschlossen hat, dass die Charta im Rahmen einer Mitwirkung bis 14.11.2021 öffentlich aufgelegt wird.
Der Gemeindevorstand nimmt Kenntnis von der Charta und unterstützt deren Inhalte im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung ohne Anpassungsvorschläge. Eine entsprechende Stellungnahme wird durch die Gemeindekanzlei verabschiedet werden.

Samedan, 12.11.2021

Sehr geehrte Mitglieder der Arbeitsgruppe Regionalflughafen Samedan

Wir danken Ihnen sehr für die Möglichkeit der öffentlichen Mitwirkung und möchten gerne als 7. Oberstufenklasse der Scoula Samedan davon Gebrauch machen.

Im Deutschunterricht haben wir uns die Charta, den Aufruf, sämtliche Zeitungsartikel und Ihre Internetseiten studiert.
Wir sind alle in diesem Gebiet aufgewachsen und möchten nicht, dass die langfristigen Entwicklungspläne des Flughafens der Natur Schaden zufügt.
Da in der Charta das Wort ‚Natur' nur sehr rudimentär angesprochen wird, machen wir uns Sorgen.

Gerne möchten Ihnen folgende Fragen stellen und hoffen auf ausgiebige Antworten Ihrerseits:

- Haben Sie bei dem von Ihnen angedachten Sicherheitszaun an die Wildtiere gedacht? Es gibt viele Tiergruppen aus den Nord- und Südhängen um den Flughafen herum, die das Gebiet überqueren, um sich zwecks Nachwuchs zu treffen. So wird in www.map.geo.admin.ch der Flughafen als Teil des ‚Vernetzungssystems Wildtiere' aufgelistet. Gibt es Möglichkeiten, dass diese sich dennoch – ohne sich in den Zäunen zu verletzen- treffen können?

- Wie sicher sind Sie, dass sich die (grossen) Vögel nicht in den 2.5m Zaun verfangen? Gibt es Vorkehrungen, die das unmöglich machen?

- Konnten Sie Sie alle schützenswerte Elemente, Risiken für Tier und Natur berücksichtigen und haben Sie Lösungen angedacht? So könnten wir uns vorstellen, dass ein Tunnel für Kleintiere gebaut wird, der eine sichere ‚Unterquerung' ermöglicht und eine grüne Hecke oder sogar ein kleines Wäldchen anstatt einen Eisenzaun, der für die Wildtiere deutlich sichtbar ist und auch gleich guten Unterschlupf gewährt.

- Da für uns der Flugverkehr nur ein Weg des Transports ist, fragen wir Sie ob Sie auch gleichzeitig andere naturfreundlichere Alternative Reisemöglichkeiten fördern?

- Da wir vermuten, dass ein Zaun schon die zukünftigen Umrisse definiert, fragen wir uns, ob dies der Fall ist?

- Wir sehen die schwarzen Wolken, die die Flieger auspusten (inkl. Co2) und machen uns Sorgen, dass diese Verschmutzungen enthalten, die der Natur Schaden zufügen. Somit möchten wir wissen, welche zukünftigen CO2- Ziele Sie haben und wie Sie diese reduzieren wollen?

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit diese Fragen stellen zu können und hoffen auf zufriedenstellende Antworten und Erweiterung eines ‚Naturschutz Paragraphs' in der Charta.

Mit freundlichen Grüssen

10 interessierte Schüler der 7. Oberstufenklasse der Scoula Samedan
und ihre Lehrerin Fr. I. Trentelman

SP PS
SP Oberengadin / Bergell
PS Engiadin'Ota / Bergiaglia
PS Engadina Alta / Bregaglia

Vernehmlassung zur Charta für den Flughafen Samedan

Eng mit den Absichten der Charta verknüpft ist die zum Teil bereits stillschweigend erfolgte und vom BAZL vorgenehmigte Planeingabe eines beabsichtigten Ausbaues. Die folgenden Überlegungen zielen demnach auch auf das laufende **Plangenehmigungsverfahren PGV** zum Flughafen-Vollausbau. Eine Charta kann ein Absichtskatalog sein, sollte aber mit den aktuellen Abläufen bereits weitgehendst übereinstimmen. Diese „Charta" scheint durch ihre Multiplizität und Unsystematik eher ein Freipass zu einer unbeeinflussten Steigerung der Wirtschaftlichkeit zu sein. Der Begriff der „Charta" ist vielleicht zu hochgegriffen; eigentlich sind das eher „Bekenntnisse".

Erklärung: *Kursiv* = Zitate aus der Charta

Zur Arbeitsgruppe Charta:
Einsitz: INFRA, Flughafenkonferenz, ESTM, Betreibergesellschaft EAAG. Die öffentliche Beteiligung wird erst jetzt durch die *Vernehmlassung* ermöglicht. Die angemessene Berücksichtigung dieser Inputs bleibt abzuwarten.

Zum Text:
Die Charta ist ein grosser bunter Strauss von Wünschen, Eigenlob und guten Vorsätzen. Die präzisierenden Aufzählungen der einzelnen Kapitel überschneiden sich inhaltlich in grosser Zahl.
Unzählige Adjektive und Pleonasmen verwischen die inhaltliche Strukturierung des Textes.
Der Text müsste völlig neu aufgebaut werden. (Siehe alternativer Vorschlag in der Beilage!)

Zu den Inhalten/Vorsätzen:

A) Anbindung an den Flugverkehr:
Was konkret soll der *„stabilen Langfristigkeit"* dieser Anbindung dienen? Der Betrieb untersteht zwar einer Konzession, die aber an den Namen einer Person gebunden ist und damit auch ein Risiko darstellt.
Wer definiert, was *bedarfsgerecht* sein soll? Die aus der angesprochenen *Klientel* abzuleitende (höhere) *Wertschöpfung* als *„nachhaltig"* zu bezeichnen, ist mutig. Wie soll aus dem Flugbetrieb ein Vorteil für die Ökologie oder für die gesamte Bevölkerung des OE entstehen? „Sozial" zielt in diesem Falle höchstens auf das 5*-Segment. Mit *umliegenden Regionen* dürfte auch Davos und sein WEF gemeint sein. Politisch wären solche Bestrebungen sehr umstritten.
Was sind *„alpine Dienste"*? Gemeint sind vielleicht sichere Bedingungen für das Fliegen im alpinen Luftraum? Wie soll der RFS das fliegerische Angebot von Schutz-, Rettungs- und Versorgungsfunktionen *„sichern"*, wo diese doch ausschliesslich von privaten Institutionen erbracht werden (REGA etc.)? Besser wäre wohl „unterstützt".
Was ist der *Bedarf der Luftwaffe* z.B. im Falle eines Konfliktes. Kann das der RFS *„sichern"*?
Freizeitnutzungen: keine Spezifikation, z.B. Segelflug, Modellflug, Vereine.
Schulungen sind nirgends erwähnt.

B) Systemrelevanz (SR) des RFS
Offenbar ist die SR nur gegeben, solange die Region *„etabliert, wettbewerbsfähig und zukunftsorientiert"* ist. Diese Ziele sind eher durch den RFS geforderte Aufgaben an die ESTM bzw. die anderen Leistungsträger*innen.
Die Allgemeinheit sollte den RFS nicht nur *„kontrollieren und steuern"* (tut sie das?), sondern muss auch dessen Infrastruktur bezahlen! Im Moment ist die Verwaltungskommission bzw. die INFRA nur für ihren eigenen Betrieb *selbsttragend* (Sitzungsgelder etc.). Die bisher durch die Region getätigten Investitionen (8 Mio) sind unverzinst und à-fonds-perdu.
Der RFS ist betrieblich sehr eigenständig (Statuten). Wieweit das durch die Konzession vorgegeben wird, ist unklar. Die Tarifstruktur (auch zulasten einheimischer Nutzer*innen), wird dem Betreiber überlassen. Zudem hat der RFS ein „Weisungsrecht" an die INFRA. Dieses muss sich gemäss Statuten strikte auf flugrelevante An-

liegen und betriebsnotwendige Infrastrukturen beschränken, ohne welche die Konzession durch das BAZL entzogen würde. Das muss genau überdacht und gegebenenfalls in den Statuten genauer formuliert werden.
Dass der RFS für den Betreiber beim derzeitigen Vertrag sehr hohen Eigenprofit generiert (1-2 Mio/Jahr), sei nebenbei erwähnt („Rückstellungen", siehe Jahresberichte EA AG). Ob das alles durchwegs der „Allgemeinheit dient" muss neu beurteilt werden. Der Leistungsauftrag sollte reevaluiert werden, regional von der Flughafenkonferenz (FHK) und vom Volk, kantonal vom Grossen Rat und der Regierung.
Ob der Leistungsauftrag tatsächlich erfüllt wird, müsste von der FHK periodisch kontrolliert werden. Ursprünglich wurde versprochen, dass regelmässige öffentliche Informationsanlässe beabsichtigt seien. Das wurde nicht erfüllt.
Der RFS will *Teil des wirtschaftlichen und touristischen Systems* sein. Allerdings fehlt ein **touristisches Gesamtkonzept TGK** mit Erwähnung des Flugverkehrs. Inwieweit der RFS die *regionale Wertschöpfung* (und diejenige der 5*-Hotellerie) *steigert*, ist nicht genügend untersucht und publiziert worden. Das wird von Einwohner*innen auch angezweifelt. Insbesondere werden seine Wachstumsabsichten (qualitativ oder quantitativ) in vielen Kreisen scharf kritisiert. Es finden sich leider keinerlei Bekenntnisse zur Berücksichtigung einheimischer Betriebe (fliegerische Angebote, Schneeräumen, Gastronomie, Werbung etc.). *Events* sind in Ordnung, aber *Mantelnutzungen* könnten bauliche Absichten beinhalten, welche absolut fraglich wären. Ob der RFS das *Image und die Wettbewerbsposition* fördern kann, ist ein Dilemma. Falls ja, dann sicher nur für das 5*- Segment. Das müsste im TGK integriert sein.
Dass der RFS im Verhältnis zu seinen regionalen Kosten genügend *attraktive Arbeitsplätze schafft* und vor allem *sichert* (hire and fire), ist durch Offenlegung der Zahlen zu beweisen.
Die Zollfunktion wird überhaupt nicht erwähnt. Der Zoll stellt sehr hohe Anforderungen an die Infrastruktur und den Betrieb im Falle eines Ausbaues (z.B. Schengen/Nonschengen). Erwähnt sei, dass aktuell ein offizieller internationaler Zollflughafen durch eine letztinstanzlich als schwerer Zolldelinquent verurteilte Person geführt wird. Es ist dies bereits der zweite Fall eines gröberen Rechtsfalles im Zusammenhang mit dem Flugplatzausbau, sodass bei einem nächsten Investor dessen Leumund genau geklärt sein muss.

C) *Wichtiger Leistungsträger der DMO St.Moritz*
Erreichbarkeit: betrifft nur den Luftweg. St Moritz die *exclusivste alpine Destination?* Dass diese *Wertschöpfung nachhaltig* sein soll, ist sprachlich falsch. Bestenfalls könnte sie „langfristig" sein. Dass es ein „*Narrativ der Pionierrolle in der Aviatik*" gibt, stimmt. Im touristischen Konzept der DMO ist dies nicht verankert und wie diese Rolle mit angeblicher *Innovation* abgeholt und weiterhin überzeugen soll, bleibt ein guter Vorsatz. Noch ist diese (aviatische) Innovation weder erkennbar, noch als Ziel definiert (wie bspw., dass ab 2050 nur noch CO_2-neutrale Flugobjekte erlaubt wären). Ein „tolles" neues Gebäude ist weltweit nichts Besonderes. Wirklich innovativ und sehr werbewirksam wäre eine Beschränkung auf klimaneutrale Treibstoffe oder Elektroflugzeuge/Helikopter ohne Lärm und Gestank.

Dass der RFS die *Bevölkerung als Nutzergruppe* ansprechen soll, ist sehr eingeschränkt und könnte/müsste sehr viel besser berücksichtigt werden. Viele Einheimische, Zweitheimische und *Gäste* stören sich sehr an den Immissionen des RFS. Wie der RFS die *Erholung* verbessern will, ist erklärungsbedürftig. Das gleiche gilt für *Sport und Kultur*. Tatsächlich wird der Kunsthandel (und -schmuggel) im teuersten Segment mithilfe des Images der Exklusivität gefördert. N*icht-aviatische Events* sind zum Teil tatsächlich anregend und zu begrüssen. Die Planung muss das berücksichtigen. Damit sie Mehrinvestitionen rechtfertigen, müssen solche Events RFS-spezifisch werden und nicht auch anderswo möglich sein. Leider fehlt auch hierfür ein eigentliches TGK der Destination.

D) Betrieb des RFS
Gute Vorsätze zum Betrieb sind immer positiv. Was ist für die Region Oberengadin *betriebswirtschaftlich sinnvoll*? In den Statuten wird dies zu wenig definiert. Ebenso müsste *„in allen Entwicklungsphasen"* konkretisiert werden*?*

Mit einem *sicheren Betrieb* ist neben luftfahrttechnischen Voraussetzungen (z.B. Blindanflugsystem) wohl auch der **Zaun** gemeint. Hier besteht eine Differenz zwischen dem, was das BAZL (in einem Safety-Assessment) als unumgänglich benennt und dem, was die INFRA (auf einem vorzeitig zur Bewilligung unterbreiteten) Bauplan beabsichtigt. Hier hat vor dem Einreichen eines ersten Planes keine genügende Absprache mit den Petitionären stattgefunden. Die Petition mit >2000 Unterschriften (Flugplatz ja – Zaun nein) will absolut nicht einen geschlossenen Drahtzaun (auch nicht auf 1,2m) ringsum den ganzen Platz. Das BAZL zog im Safety-Assessment streckenweise Schilder-Hinweise in Reihen, z.B. im Sommer ergänzt durch Elektro-Weidezäune gegen Hunde, durchaus in Betracht. Erstaunlicherweise enthielt die (kürzlich erfolgte) provisorische Antwort des BAZL Alternativen und viel landschaftsgerechtere Zaunvorschläge aus Holz! Die elektronischen Lösungen sind nicht ausgeschöpft, weil sie dem Betreiber (auf seine Kosten) zu personalaufwändig erscheinen. Zäune würden hingegen durch die INFRA bzw. die Öffentlichkeit bezahlt! Die Zaunfrage ist völlig offen.

Zum *sicheren Betrieb* gehört eine intakte **Landepiste**. Diese zu reparieren und zu bezahlen, ist Aufgabe der INFRA. Aus früheren Berichten erinnert man sich an eine Belastbarkeit der Piste mit 25 Tonnen. Der grosse Profit bei Grossflugzeugen bedient aber direkt die Betreibergesellschaft. Heutzutage sind Landungen mit 40 Tonnen oder mehr durchaus gängig. Das könnte zu Lasten der Piste gehen und ist in einem wirklich unabhängigen Ingenieurgutachten zuhanden der Öffentlichkeit zu klären. Eine Pistenrevision wird kommen und ist ein gewichtiges neues Projekt, das nicht (alleine) durch die Steuerzahlenden finanziert werden soll.

Die Ermöglichung *reibungsloser Abläufe* soll durch den weiteren **Ausbau** erfolgen. In der Botschaft zur Volksabstimmung von 2017 über den Flughafenkredit von 10 Mio. für die Region und insgesamt 22 Mio. wurde der Ausbau zu einer operationell betriebsbereiten Infrastruktur versprochen („Mini"). Darin inbegriffen war u.a. ein Empfangsgebäude. Heute wird dafür ein Ausbauplan von über 87 Mio. vorgelegt. Die Grenzen zwischen „minimal operationell" und „nice to have" wurden dabei seit der Volksabstimmung klar verschoben. Der derzeitige Plan zielt auf das Plangenehmigungsverfahren z.Hd. des BAZL und enthält demnach alle denkbaren Wünsche der Aviatiker*innen. Dass er wohl vor einer Umsetzung redimensioniert werden dürfte, ist heute ziemlich bekannt.

Dieses finanziell hohe Engagement wird mittels einer *Private Public Partnership PPP* vorgesehen. Bei einer **PPP** wird der Einflussbereich einer öffentlichen Einrichtung klar in Richtung eines *privaten Investors* verschoben. Wer das wäre, steht zur Diskussion. Eventuell der aktuelle Betreiber, dieselbe Person, welcher vor Jahren die Besitzergreifung der ganzen Anlage verwehrt werden konnte. Es sind aber weitere, verschieden motivierte Gruppierungen im Gespräch. PPP ist akzeptabel bei Einrichtungen im fakultativen Bereich („Gewinne privat, Verluste dem Staat"). Da der RFS von der Öffentlichkeit finanziell garantiert werden muss und als systemrelevant eingestuft wird, ist eine PPP brandgefährlich. Ob ein solches Ansinnen, wie im vorliegenden Fall, mit einer „Charta" präjudiziert werden soll, ist hochdiskutabel. Jedenfalls wäre dies einem gewichtigen politischen Prozess zu unterwerfen. Bei privater Mitfinanzierung (z.B. durch den Betreiber) muss die Bevölkerung wissen, zu welchem Preis sie das zulässt: Welche Rechte / Mitsprache / Mitentscheide etc. erhält sie dafür?

Ergänzende Dienstleistungen und Mantelnutzungen sind denkbar, allerdings müsste in den Statuten besser definiert werden, welche und in welchem Umfang diese dem Betreiber oder der INFRA zugutekommen. Die *Nachfrage* müsste auch in einem TGK der DMO abgebildet werden.
Die *regionale Zusammenarbeit* gehört ins Kapitel C). Sie ist wichtig, müsste durch die FHK engagierter bewirtschaftet und in den Statuten zum RFS besser beschrieben werden.

E) Verpflichtung zu den drei Säulen der Nachhaltigkeit
Ökologie: Zur *Rücksicht auf die Umwelt* braucht es mehr als den *Einsatz erneuerbarer Energien* auf dem Betriebsgelände. Die Landschaft (z.B. Zaun), die Immissionen, der Lärm, die Tier- und Pflanzenwelt wären erwähnenswert. Zudem ist aktuell von diesen Vorsätzen noch auffällig wenig umgesetzt. Kompensationen durch ökologischen Ausgleich stehen seit langem auf der Pendenzenliste des Flugplatzes, Umsetzungen sind nicht bekannt.
Durch die Fliegerei besteht ein erheblicher „Negativsaldo". Problematisch sind die Marketingaktivitäten für Gäste aus Fernost. Der An- und Abreise-Flugverkehr kann niemals klimaneutral sein. Diesen Konflikt muss der RFS zusammen mit der Destination anerkennen. Auch hier könnten vom/von der Passagier*in Kompensationen verlangt werden. Heute muss jedwelche Massnahme mit dem Klimaziel von 2050 kompatibel sein (ökologischer Fussabdruck).

Ökonomie: Der Flugplatz gehört der Öffentlichkeit und sollte für diese selbsttragend sein. Bei einem jährlichen Profit („Rückstellungen") von ein bis zwei Millionen zugunsten der Betreibergesellschaft ist dies der Öffentlichkeit nicht vergönnt. Durch dieses Nachhaltigkeitskriterium sollte die Langfristigkeit eines Projektes garantiert werden. Bei den gegebenen Finanzströmen des RFS ist ein Überleben auf Jahrzehnte keineswegs gesichert. Die Statuten und der Betreibervertrag müssen entsprechend revidiert werden.

„Sozial" im Zusammenhang mit Nachhaltigkeit zielt auf den Nutzen des Projektes für die *Bevölkerung*. Die *Akzeptanz* ist, wie die o.g. Petition abbildet, höchst „durchzogen". Zur Bevölkerung gehört nicht nur das 5*-Segment. Gute, das BIP steigernde Arbeitsplätze generiert der Flugplatz (im Verhältnis zur Belastung der Öffentlichkeit) sehr wenige.Der RFS trägt kaum etwas gegen die Abwanderung bei. Anregungen und Nutzen für die junge Generation sind wenig erkennbar.

Insgesamt ist das Bekenntnis zur Nachhaltigkeit in dieser Charta sehr schwach!

Aus all diesen Gründen stellen wir folgende Anträge:

1. ***Generell soll eine Charta nur aus prägnanten Sätzen mit klaren Bekenntnissen formuliert werden. Die späteren Konsequenzen bei einem Ausbau oder einer Neubesetzung müssen in der Charta abgebildet sein.***
2. ***Es braucht ein Bekenntnis, dass der RFS der Oberengadiner Bevölkerung gehört und dass das Öffentlichkeitsprinzip sowie die Transparenz Selbstverständlichkeiten sind.***
3. ***Die Definition, was bedarfsgerecht ist, muss öffentlich bekannt gegeben werden.***
4. ***Jährliche öffentliche Info-Anlässe sind zwingend.***
5. ***Die Betreibung des RFS soll regelmässig öffentlich ausgeschrieben werden.***
6. ***Die Angebote externer oder lokaler, RFS unabhängiger Betriebe sind zu berücksichtigen.***
7. ***Die Anwendung des Weisungsrechtes der EA an die INFRA muss kontrolliert und transparent öffentlich gemacht werden.***
8. ***Verschiebung der Einflussnahme hin zu nichtstaatlichen natürlichen oder juristischen Personen ist zu vermeiden.***
9. ***Vor einem Wechsel zu einer PPP muss ein eigener politischer Prozess unter vollem Einbezug der Öffentlichkeit eingeleitet werden.***
10. ***Ein Ausbau über dem zur Abstimmung 2017 gelegten Finanzvolumen von CHF 22 Mio. ist erneut der Stimmbevölkerung zu unterbreiten. Bei jeglichem Ausbau hat der Natur- und Landschaftsschutz sehr hohe Priorität. Ein Ausbau soll sich auf das Minimum beschränken.***
10. ***Das Flughafengelände soll für die Natur laut Vollzugshilfe «Biodiversität und ökologischer Ausgleich auf Flugplätzen» (BAFU, 2019) aufgewertet werden.***
11. ***Es muss bei jedem Schritt überlegt werden, ob die Klimaziele von 2050 bestmöglich berücksichtigt sind.***
12. ***Der Zaun soll in vom BAZL minimalst vorgeschriebenem Umfang/Höhe und in der Landschaft gerechtesten Variante erstellt werden. Elektronische Lösungen werden permanenten Zäunen vorgezogen.***
13. ***Bei einem Ausbau müssen sich die Bedingungen für die Bevölkerung verbessern (Lärmschutz, Reduzierung des Kerosingestankes etc.).***
14. ***Kompensationen betr. Landschaftsschutz oder Klimaneutralität sind zu evaluieren und umzusetzen.***
15. ***Es soll umgehend ein Aktionsplan zur Klimaneutralität des RFS bis 2030 ausgearbeitet werden.***
16. ***Künftig sind nur noch CO_2-neutrale Veranstaltungen auf dem Gelände des RFS zuzulassen.***

Signiert von:

SP Oberengadin/Bergell
Franziska Preisig, Co-Präsidentin

Mitwirkungsauflage Charta

Bitte erfassen Sie Ihre E-Mail-Adresse.

E-Mail-Adresse *

hansjoerg.timmann@gmail.com

Vorname und Name *

Hans-Jörg Timmann

Organisation

privat

Zu welchem Punkt der Charta bezieht sich Ihr Beitrag (mehrere Auswahlen möglich)? *

- [x] A) Anbindung Oberengadin
- [x] B) Systemrelevanz
- [ ] C) Leistungsträger
- [ ] D) Betrieb
- [x] E) Nachhaltigkeit

Beitrag *

Die Charta legt völlig einseitig schlagwortartig die Kriterien für einen Flughafenausbau fest, indem sie Behauptungen formuliert hinsichtlich einer "bedarfsgerechten Anbindung" an den int. Flugverkehr, einer notwendigen Erreichbarkeit.f.d. internationale Klientel etc.

Eine "systemrelevante Infrastruktur"; Erhalt der "Wettbewerbsfähigkeit" und Zukunftsorientierung sind weitere Schlagworte.

Hinzu kommen "Leistungsauftrag", "regionale Wertschöpfung", "qualitatives Wachstum" und "Arbeitsplätze"

Völlig ausgespart bleibt dabei die Kehrseite der Medaille: die Umweltbelastung durch diese angeblich positive "Wertschöpfung"!
Im Kapitel Nachhaltigkeit ist von Rücksicht auf die Umwelt die Rede und einem Beitrag zum ökologischen Ausgleich, ohne nähere Kriterien oder Verpflichtungen.

Der Charta fehlt eine realitätsnahe Beschreibung des in ihr enthaltenen 'Wunschkatalogs ' und seiner praktischen Auswirkungen auf Wirtschaft und Umwelt. Sie ist insofern total intransparent.
Selbst von der Wirtschaftlichkeit her, gibt sie keine Angaben oder Grundlagen.

- Mit wieviel mehr internationalen Gästen rechnet man?
- Wieviel mehr An- und Abflüge wird das ergeben?
- Wieviel mehr CO2 wird dadurch das Engadiner Tal ertragen müssen, zusätzlich zum rapide wachsenden Autoverkehr mit vielen Staus zu Hochsaisonzeiten?
- wieviel zusätzlichen Lärm bei An- und Abflügen wird die Bevölkerung um Samedan herum ertragen müssen, nicht nur durch grössere int. Grossraumflugzeuge, sondern auch durch die "Mitbenützung durch die Schweizer Luftwaffe" oder durch zunehmenden Hubschrauberverkehr aufgrund eines geschaffenen Helikopterports?

Wie soll verpflichtend die Nachhaltigkeit bei diesen beispielhaft genannten und nicht definierten Auswirkungen garantiert werden?
In Zeiten von internationalen Kimakonferenzen und dem Bestreben der Einschränkung des klimaschädlichen Flugverkehrs sollten diese Fragen im Mittelpunkt jedweder Planung von Wertschöpfungsmodellen stehen!

Eine repräsentative öffentliche Mitwirkung ist weder durch die 'Arbeitsgruppe Charta' noch durch die mangelnde öffentliche Verlautbarung der Auswirkungen dieses Projekts gewährleistet.

Ich nehme zur Kenntnis, dass es sich um eine öffentliche Mitwirkungsauflage handelt und mein Beitrag durch die INFRA behandelt und der Flughafenkonferenz unterbreitet wird. Er wird im Mitwirkungsbericht, allenfalls in zusammengefasster Form, veröffentlicht. *

- [x] Zustimmung

Dieser Inhalt wurde nicht von Google erstellt und wird von Google auch nicht unterstützt.

Google Formulare

Vernehmlassung RFS-Charta 13.11.2021

Eng mit den Absichten der **Charta** verknüpft ist die zum Teil bereits stillschweigend erfolgte und vom BAZL vorgenehmigte Planeingabe eines beabsichtigten Ausbaues. Die folgenden Überlegungen zielen demnach auch auf das laufende **Plangenehmigungsverfahren PGV** zum Flughafen-Vollausbau. Eine Charta kann ein Absichtskatalog sein, sollte aber mit den aktuellen Abläufen bereits weitgehendst übereinstimmen. Diese „Charta" scheint durch ihre Multiplizität und Unsystematik eher ein Freipass zu einer unbeeinflussten Steigerung der Wirtschaftlichkeit zu sein. Der Begriff der „Charta" ist vielleicht zu hochgegriffen; eigentlich sind das eher „Bekenntnisse".

Erklärung: *Kursiv* = Zitate aus der Charta

Zur Arbeitsgruppe Charta:
Einsitz: INFRA, Flughafenkonferenz, ESTM, Betreibergesellschaft EAAG. Die öffentliche Beteiligung wird erst jetzt durch die *Vernehmlassung* ermöglicht. Die angemessene Berücksichtigung dieser Inputs bleibt abzuwarten.

Zum Text:
Die Charta ist ein grosser bunter Strauss von Wünschen, Eigenlob und guten Vorsätzen. Die präzisierenden Aufzählungen der einzelnen Kapitel überschneiden sich inhaltlich in grosser Zahl.
Unzählige Adjektive und Pleonasmen verwischen die inhaltliche Strukturierung des Textes.
Der Text müsste völlig neu aufgebaut werden. (Siehe alternativer Vorschlag in der Beilage!)

Zu den Inhalten/Vorsätzen:

A) Anbindung an den Flugverkehr:
Was konkret soll der „*stabilen Langfristigkeit*" dieser Anbindung dienen? Der Betrieb untersteht zwar einer Konzession, die aber an den Namen einer Person gebunden ist und damit auch ein Risiko darstellt.
Wer definiert, was *bedarfsgerecht* sein soll? Die aus der angesprochenen *Klientel* abzuleitende (höhere) *Wertschöpfung* als „*nachhaltig*" zu bezeichnen, ist mutig. Wie soll aus dem Flugbetrieb ein Vorteil für die Ökologie oder für die gesamte Bevölkerung des OE entstehen? „Sozial" zielt in diesem Falle höchstens auf das 5*-Segment. Mit *umliegenden Regionen* dürfte auch Davos und sein WEF gemeint sein. Politisch wären solche Bestrebungen sehr umstritten.
Was sind „*alpine Dienste*"? Gemeint sind vielleicht sichere Bedingungen für das Fliegen im alpinen Luftraum? Wie soll der RFS das fliegerische Angebot von Schutz-, Rettungs- und Versorgungsfunktionen „*sichern*", wo diese doch ausschliesslich von privaten Institutionen erbracht werden (REGA etc.)? Besser wäre wohl „unterstützt".
Was ist der *Bedarf der Luftwaffe* z.B. im Falle eines Konfliktes. Kann das der RFS „*sichern*"?
Freizeitnutzungen: keine Spezifikation, z.B. Segelflug, Modellflug, Vereine.
Schulungen sind nirgends erwähnt.

B) Systemrelevanz (SR) des RFS
Offenbar ist die SR nur gegeben, <u>solange</u> die Region „*etabliert, wettbewerbsfähig und zukunftsorientiert*" ist. Diese Ziele sind eher durch den RFS <u>geforderte</u> Aufgaben an die ESTM bzw. die anderen Leistungsträger*innen. Die Allgemeinheit sollte den RFS nicht nur „*kontrollieren und steuern*" (tut sie das überhaupt?), sondern sie muss auch dessen Infrastruktur bezahlen! . Im Moment ist die Verwaltungskommission bzw. die INFRA nur für ihren eigenen Betrieb *selbsttragend* (Sitzungsgelder etc.). Die bisher durch die Region getätigten Investitionen (8 Mio) sind unverzinst und à fonds perdu.

Der RFS ist betrieblich sehr eigenständig (Statuten). Wieweit das durch die Konzession vorgegeben wird, ist unklar. Die Tarifstruktur (auch zulasten einheimischer Nutzer*innen), wird dem Betreiber überlassen. Zudem hat der RFS ein „Weisungsrecht" an die INFRA. Dieses muss sich gemäss Statuten strikte auf flugrelevante Anliegen und betriebsnotwendige Infrastrukturen beschränken, ohne welche die Konzession durch das BAZL entzogen würde. Das muss genau überdacht und gegebenenfalls in den Statuten genauer formuliert werden.

Dass der RFS für den Betreiber beim derzeitigen Vertrag sehr hohen Eigenprofit generiert) sei nebenbei erwähnt In den Jahresberichten der EA AG findet man, sogenannte „Rückstellungen" von 1-2 Mio/Jahr. Ob das alles durchwegs der „*Allgemeinheit dient*" muss neu beurteilt werden. Der Leistungsauftrag sollte reevaluiert werden, regional von der Flughafenkonferenz (FHK) und vom Volk, kantonal vom Grossen Rat und der Regierung.

Ob der Leistungsauftrag tatsächlich erfüllt wird, müsste von der FHK periodisch kontrolliert werden. Ursprünglich wurde versprochen, dass regelmässige öffentliche Informationsanlässe beabsichtigt seien. Das wurde nicht erfüllt.

Der RFS will *Teil des wirtschaftlichen und touristischen Systems* sein. Allerdings fehlt ein **touristisches Gesamtkonzept TGK** mit Erwähnung des Flugverkehrs. Inwieweit der RFS die *regionale Wertschöpfung* (und diejenige der 5*-Hotellerie) *steigert*, ist nicht genügend untersucht und publiziert worden. Das wird von Einwohner*innen auch angezweifelt. Insbesondere werden seine Wachstumsabsichten (qualitativ oder quantitativ) in vielen Kreisen scharf kritisiert. Es finden sich leider keinerlei Bekenntnisse zur Berücksichtigung einheimischer Betriebe (fliegerische Angebote, Schneeräumen, Gastronomie, Werbung etc.). *Events* sind in Ordnung, aber *Mantelnutzungen* könnten bauliche Absichten beinhalten, welche absolut fraglich wären. Ob der RFS das *Image und die Wettbewerbsposition* fördern kann, ist ein Dilemma. Falls ja, dann sicher nur für das 5*-Segment. Das müsste im TGK integriert sein.

Dass der RFS im Verhältnis zu seinen regionalen Kosten genügend *attraktive Arbeitsplätze schafft* und vor allem *sichert* (hire and fire), ist durch Offenlegung der Zahlen zu beweisen.
Die Zollfunktion wird überhaupt nicht erwähnt. Der Zoll stellt sehr hohe Anforderungen an die Infrastruktur und den Betrieb im Falle eines Ausbaues (z.B. Schengen/Nonschengen). Erwähnt sei, dass aktuell ein offizieller internationaler Zollflughafen durch eine letztinstanzlich als schwerer Zolldelinquent verurteilte Person geführt wird. Es ist dies bereits der zweite Fall eines gröberen Rechtsfalles im Zusammenhang mit dem Flugplatzausbau, sodass bei einem nächsten Investor dessen Leumund genau geklärt sein muss.

C) *Wichtiger Leistungsträger der DMO St.Moritz*
Erreichbarkeit des Engadins: betrifft nur den Luftweg. St Moritz die *exclusiv-ste alpine Destination?* Dass diese *Wertschöpfung nachhaltig* sein soll, ist sprachlich falsch. Bestenfalls könnte sie „langfristig“ sein. Dass es ein „*Narrativ der Pionierrolle in der Aviatik*“ gibt, stimmt. Im touristischen Konzept der DMO ist dies nicht verankert und wie diese Rolle mit angeblicher *Innovation* abgeholt und weiterhin überzeugen soll, bleibt ein guter Vorsatz. Noch ist diese (aviatische) Innovation weder erkennbar, noch als Ziel definiert (wie bspw., dass ab 2050 nur noch CO_2-neutrale Flugobjekte erlaubt wären). Ein „tolles“ neues Gebäude ist weltweit nichts Besonderes. Wirklich innovativ und sehr werbewirksam wäre eine Beschränkung auf klimaneutrale Treibstoffe oder Elektroflugzeuge/Helikopter ohne Lärm und Gestank.

Dass der RFS die *Bevölkerung als Nutzergruppe* ansprechen soll, ist sehr eingeschränkt und könnte/müsste sehr viel besser berücksichtigt werden. Viele Einheimische, Zweitheimische und *Gäste* stören sich sehr an den Immissionen des RFS. Wie der RFS die *Erholung verbessern* will, ist erklärungsbedürftig. Das gleiche gilt für *Sport und Kultur*. Tatsächlich wird der Kunsthandel (und -schmuggel) im teuersten Segment mithilfe des Images der Exklusivität gefördert. N*icht-aviatische Events* sind zum Teil tatsächlich anregend und zu begrüssen. Die Planung muss das berücksichtigen. Damit sie Mehrinvestitionen rechtfertigen, müssen solche Events RFS-spezifisch werden und nicht auch anderswo möglich sein. Leider fehlt auch hierfür ein eigentliches TGK der Destination.

D) Betrieb des RFS
Was ist für die Region Oberengadin *betriebswirtschaftlich sinnvoll*? In den Statuten wird dies zu wenig definiert. Ebenso müsste *„in allen Entwicklungsphasen“* konkretisiert werden*?*

Mit einem *sicheren Betrieb* ist neben luftfahrttechnischen Voraussetzungen (z.B. Blindanflugsystem) wohl auch der **Zaun** gemeint. Hier besteht eine Differenz zwischen dem, was das BAZL in einem Safety-Assessment als unumgänglich benennt und dem, was die INFRA (auf einem vorzeitig zur Bewilligung unterbreiteten) Bauplan beabsichtigt. Hier hat vor dem Einreichen eines ersten Planes keine genügende Absprache mit den Petitionären stattgefunden. Die Petition mit >2000 Unterschriften (Flugplatz ja – Zaun nein) will absolut nicht einen geschlossenen Drahtzaun ringsum den ganzen Platz, auch nicht auf 1,2m. Das BAZL zog im Safety-Assessment durchaus in Betracht, dass streckenweise Schilder-Hinweise in Reihen genügend seien (z.B. im Sommer ergänzt durch Elektro-Weidezäune gegen Hunde). Erstaunlicherweise enthielt die (kürzlich erfolgte) provisorische Antwort des BAZL Alternativen und viel landschaftsgerechtere Zaunvorschläge aus Holz! Die elektronischen Lösungen sind nicht ausgeschöpft, weil sie dem Betreiber (auf seine Kosten) zu personalaufwändig erscheinen. Zäune würden hingegen durch die INFRA bzw. die Öffentlichkeit bezahlt! Die Zaunfrage ist völlig offen.

Zum *sicheren Betrieb* gehört eine intakte **Landepiste**. Diese zu reparieren und zu bezahlen, ist Aufgabe der INFRA. Aus früheren Berichten erinnert man sich an eine Belastbarkeit der Piste mit 25 Tonnen. Der grosse Profit bei Grossflugzeugen bedient aber direkt die Betreibergesellschaft. Heutzutage sind Landungen mit 40 Tonnen oder mehr durchaus gängig. Das könnte zu Lasten der Piste gehen und ist in einem wirklich unabhängigen Ingenieurgutachten zuhanden der Öffentlichkeit zu klären. Eine Pistenrevision wird kommen und ist ein gewichtiges neues Projekt, das nicht (alleine) durch die Steuerzahlenden finanziert werden soll.

Die Ermöglichung *reibungsloser Abläufe* soll durch den weiteren **Ausbau** erfolgen. In der Botschaft zur Volksabstimmung von 2017 über den Flughafenkredit von 10 Mio. für die Region und insgesamt 22 Mio. wurde der Ausbau zu einer operationell betriebsbereiten Infrastruktur versprochen („Mini"). Darin inbegriffen war u.a. ein Empfangsgebäude. Heute wird dafür ein Ausbauplan von über 87 Mio. vorgelegt. Die Grenzen zwischen „minimal operationell" und „nice to have" wurden dabei seit der Volksabstimmung klar verschoben. Der derzeitige Plan zielt auf das Plangenehmigungsverfahren z.Hd. des BAZL und enthält demnach alle denkbaren Wünsche der Aviatiker*innen. Dass er wohl vor einer Umsetzung redimensioniert werden dürfte, ist heute ziemlich bekannt.

Dieses finanziell hohe Engagement wird mittels einer *Private Public Partnership PPP* vorgesehen. Bei einer **PPP** wird der Einflussbereich einer öffentlichen Einrichtung klar in Richtung eines *privaten Investors* verschoben. Wer das wäre, steht zur Diskussion. Eventuell der aktuelle Betreiber, dieselbe Person, welcher vor Jahren die Besitzergreifung der ganzen Anlage verwehrt werden konnte. Es sind aber weitere, verschieden motivierte Gruppierungen im Gespräch. PPP ist akzeptabel bei Einrichtungen im fakultativen Bereich („Gewinne privat, Verluste dem Staat"). Da der RFS von der Öffentlichkeit finanziell garantiert werden muss und als systemrelevant eingestuft wird, ist eine PPP brandgefährlich. Ob ein solches Ansinnen, wie im vorliegenden Fall, mit einer „Charta" präjudiziert werden soll, ist hochdiskutabel. Jedenfalls wäre dies einem gewichtigen politischen Prozess zu unterwerfen. Bei privater Mitfinanzierung (z.B. durch den Betreiber) muss die Bevölkerung wissen, zu welchem Preis sie das zulässt: Welche Rechte / Mitsprache / Mitentscheide etc. erhält sie dafür?

Ergänzende Dienstleistungen und Mantelnutzungen sind denkbar, allerdings müsste in den Statuten besser definiert werden, welche und in welchem Umfang diese dem Betreiber oder der INFRA zugutekommen. Die *Nachfrage* müsste auch in einem TGK der DMO abgebildet werden.
Die *regionale Zusammenarbeit* gehört ins Kapitel C). Sie ist wichtig, müsste durch die FHK engagierter bewirtschaftet und in den Statuten zum RFS besser beschrieben werden.

E) Verpflichtung zu den drei Säulen der Nachhaltigkeit
Ökologie: Zur *Rücksicht auf die Umwelt* braucht es mehr als den *Einsatz erneuerbarer Energien* auf dem Betriebsgelände. Die Landschaft (z.B. Zaun), die Immissionen, der Lärm, die Tier- und Pflanzenwelt wären mindestens erwähnenswert. Zudem ist aktuell von diesen Vorsätzen noch auffällig wenig umgesetzt. Kompensationen durch ökologischen Ausgleich stehen seit langem auf der Pendenzenliste des Flugplatzes, Umsetzungen sind nicht bekannt.
Durch die Fliegerei besteht ein erheblicher „Negativsaldo". Problematisch sind die Marketingaktivitäten für Gäste aus Fernost. Der An- und Abreise-Flugverkehr kann niemals klimaneutral sein. Diesen Konflikt muss der RFS zusammen mit der Destination anerkennen. Auch hier könnten von den Passagier*innen Kompensationen verlangt werden. Heute muss jedwelche Massnahme mit dem Klimaziel von 2050 kompatibel sein (ökologischer Fussabdruck).

Ökonomie: Der Flugplatz gehört der Öffentlichkeit und sollte für diese selbsttragend sein. Bei einem jährlichen Profit („Rückstellungen") von ein bis zwei Millionen zugunsten der Betreibergesellschaft ist dies der Öffentlichkeit nicht vergönnt. Durch dieses Nachhaltigkeitskriterium sollte die Langfristigkeit eines Projektes garantiert werden. Bei den gegebenen Finanzströmen des RFS ist ein Überleben auf Jahrzehnte keineswegs gesichert. Die Statuten und der Betreibervertrag müssen entsprechend revidiert werden.

„Sozial" im Zusammenhang mit Nachhaltigkeit zielt auf den Nutzen des Projektes für die *Bevölkerung*. Die *Akzeptanz* ist, wie die o.g. Petition abbildet, höchst „durchzogen". Zur Bevölkerung gehört nicht nur das 5*-Segment. Gute, das BIP steigernde Arbeitsplätze generiert der Flugplatz (im Verhältnis zur Belastung der Öffentlichkeit) sehr wenige. Der RFS trägt kaum etwas gegen die Abwanderung bei. Anregungen und Nutzen für die junge Generation sind wenig erkennbar.

Insgesamt ist das Bekenntnis zur Nachhaltigkeit in dieser Charta sehr schwach!

<u>Aus all diesen Gründen stellen wir folgende Anträge</u>:

1. ***Generell soll eine Charta nur aus prägnanten Sätzen mit klaren Bekenntnissen formuliert werden. Die späteren Konsequenzen bei einem Ausbau oder einer Neubesetzung müssen in der Charta abgebildet sein.***
2. ***Es braucht ein Bekenntnis, dass der RFS der Oberengadiner Bevölkerung gehört und dass das Öffentlichkeitsprinzip sowie die Transparenz Selbstverständlichkeiten sind.***
3. ***Der Leistungsauftrag des RFS muss mit einem neu entstehenden Touristischen Gesamtkonzept TGK abgeglichen sein.***
4. ***Die Definition, was bedarfsgerecht ist, muss öffentlich bekannt gegeben werden.***
5. ***Jährliche öffentliche Info-Anlässe sind zwingend.***
6. ***Die Betreibung des RFS soll regelmässig öffentlich ausgeschrieben werden.***
7. ***Die Angebote externer oder lokaler, RFS unabhängiger Betriebe sind zu berücksichtigen.***
8. ***Die Anwendung des Weisungsrechtes der EA an die INFRA muss kontrolliert und transparent öffentlich gemacht werden.***
9. ***Der Vertrag mit einer Betreibergesellschaft muss überdacht werden. Verschiebung der Einflussnahme hin zu nichtstaatlichen natürlichen oder juristischen Personen ist zu vermeiden.***
10. ***Vor einem Wechsel zu einer PPP muss ein eigener politischer Prozess unter vollem Einbezug der Öffentlichkeit eingeleitet werden.***
11. ***Ein Ausbau über dem zur Abstimmung 2017 gelegten Finanzvolumen von CHF 22 Mio. ist erneut der Stimmbevölkerung zu unterbreiten.***
12. ***Bei jeglichem Ausbau hat der Natur- und Landschaftsschutz sehr hohe Priorität. Ein Ausbau soll sich auf das Minimum beschränken.***
13. ***Das Flughafengelände soll für die Natur laut Vollzugshilfe «Biodiversität und ökologischer Ausgleich auf Flugplätzen» (BAFU, 2019) aufgewertet werden.***
14. ***Es muss bei jedem Schritt überlegt werden, ob die Klimaziele von 2050 bestmöglich berücksichtigt sind.***
15. ***Der Zaun soll in vom BAZL minimalst vorgeschriebenem Umfang/Höhe und in der Landschaft gerechtesten Variante erstellt werden. Elektronische Lösungen werden permanenten Zäunen vorgezogen.***
16. ***Bei einem Ausbau müssen sich die Bedingungen für die Bevölkerung verbessern (Lärmschutz, Reduzierung des Kerosingestankes etc.).***
17. ***Kompensationen betr. Landschaftsschutz oder Klimaneutralität sind zu evaluieren und umzusetzen.***
18. ***Es soll umgehend ein Aktionsplan zur Klimaneutralität des RFS bis 2030 ausgearbeitet werden.***
19. ***Künftig sind nur noch CO_2-neutrale Veranstaltungen auf dem Gelände des RFS zuzulassen.***

Signiert von: (die Gültigkeit der Signatur ergibt sich aus dem CC-Versand)

Forum Engadin

Terrafina Oberengadin

Stiftung für Landschaftsschutz

WWF

Pro Natura

Heimatschutz

Kollmar Jenny

Von: Jann Claudia
Gesendet: Sonntag, 14. November 2021 18:20
An: Region Maloja - Info
Betreff: Mitwirkung Charta Regionalflughafen Samedan

Geschätzte Damen und Herren

Mitte Oktober wurde die Charta des Regionalflughafens zuhanden öffentlicher Mitwirkung verabschiedet. Entsprechend habe ich die Unterlagen studiert und würde gerne aus Sicht der Regionalentwicklung der Region Maloja folgende Inputs zur Charta geben:

- A, Gleichzeitig mit der Anbindung an den Luftverkehr wäre es wünschenswert eine gute Anbindung bzw. Erreichbarkeit des Flughafens zu gewährleisten. Nebst öffentlichen Parkplätzen ist sicherlich eine gute ÖV Anbindung erforderlich, insbesondere wenn am Flughafen zukünftig Events stattfinden sollten. Meines Erachtens sollte sich der Flughafen verstärkt für eine gute Anbindung einsetzen.
- B, systemrelevante Infrastruktur: Es fehlen Aussagen zur Zusammenarbeit und Kooperationen mit weiteren lokalen Leistungsträgern. Etwas wie 'der Flughafen verpflichtet sich, wann immer möglich mit regionalen Leistungspartnern und Akteuren zusammenzuarbeiten und Waren und Dienstleistungen in der Region zu beziehen'. Dies im Sinne eines Wirtschaftsmotors welcher die Wertschöpfung im Tal behält.
- Nebst der Schaffung und Sicherung von Arbeitsplätzen ist auch die Aus- und Weiterbildung von Fachkräften ein wichtiger Bestandteil, denn die Arbeitsbereiche unterscheiden sich stark von den übrigen Branchen. Die Ausbildung in meist technischen Berufen bildet ein Alleinstellungsmerkmal und ist gerade für junge Menschen ein Anreiz in der Region wohnhaft zu sein.
  Soweit ich informiert bin werden zurzeit keine Lehrlinge am Flughafen Samedan ausgebildet, dies wäre jedoch sehr wünschenswert und würde insbesondere in die soziale Nachhaltigkeit einzahlen.
- B4: fördert das Image und die Wettbewerbsposition der Region. Diversifikation fehlt?
- Ist es nicht erstrebenswert, mit den Nachbarregionen eine verstärkte Zusammenarbeit zu pflegen und den Flughafen für überregionale Grossevent zu nutzen? Beispiele sind etwas das WEF oder die Olympischen Winterspiele Mailand Cortina. Die Formulierung C2 'unterstützt den Austausch der Region mit den metropolitanen Zentren' ist meines Erachtens zu allgemein formuliert. Input: 'unterstützt den Austausch der Region mit den metropolitanen Zentren uns setzt sich für eine verstärkte Zusammenarbeit hinsichtlich Luftfahrtthemen mit den Nachbarregionen ein'. (Lead übernehmen und aktiv die Zusammenarbeit pushen)
- C3, Innovation: beruft sich auf die Pionierrolle des Engadin in der Innovation allgemein: welche allgemeinen Innovationen sind gemeint? Meines Erachtens wird hier zuwenig auf die Fortschrittlichkeit des Flughafens und die modernen technischen Lösungen eingegangen. Sollte es hier nicht mehr Platz für Innovationen geben, die möglicherweise auch gemeinsam mit Forschungsanstalten und Weiterbildungsstätten entwickelt werden könnten? Spontan fällt mit hier die Führung der Wildtiere rund um den Flughafen ein – der Flughafen könnte möglicherweise eine Pionierrolle einnehmen indem ein innovatives System für die Wildtierführung eingeführt wird? Der Flughafen schafft ein Umfeld, in dem Innovationen entstehen können und setzt sich für innovative Projekte (Produkte und Dienstleistungen etc) ein welche einen langfristigen, nachhaltigen Nutzen aufweisen… Durch Innovationen wird zu Lösungen der aktuellen Herausforderungen beigetragen (insbesondere im ökologischen Bereich).
- C, ist ein wichtiger Leistungsträger der Region: ein vertiefter und regelmässiger Austausch mit sämtlichen Anspruchsgruppen sowie eine konstantere Mitwirkung der Bevölkerung würde die Akzeptanz des Flughafens weiter erhöhen. Beide Punkte werden in der Charta nicht erwähnt.
- E Verpflichtung der Nachhaltigkeit: Input: 'er setzt sich ein für eine ganzheitliche nachhaltige Entwicklung auf allen drei Ebenen'

- Digitalisierung: Aussagen zur Digitalisierung fehlen. Die Region Maloja hat zur Vision, Vorreiter in der Digitalisierung zu werden, die Umsetzung des Projektes Smart Destination (und somit der Digital Customer Journey) ist ein erster Meilenstein in diese Richtung. Für die Erreichung dieses Ziels bedarf es jedoch von Massnahmen aller Leistungsträger. Was beabsichtigt der Flughafen im Bereich Digitalisierung zu unternehmen?
- Es fehlen Aussagen zu Transparenz und Governance, welche unerlässlich sind, da es sich beim Flughafen um ein öffentliche Gut handelt.
- Verwendung der Begriffe Region und Destination. Was ist damit gemeint, jeweils das gleiche oder wird unter Destination die Tourismusorganisation ESTM AG verstanden? Dies ist unter C nicht ganz klar.
- Das Ziel der Region ist es, ein bessere ganzjährige Auslastung zu erreichen. Es wäre wünschenswert, wenn der Flughafen mit geeigneten Massnahmen etwas zu dieser Zielerreichung beitragen könnte und diese Bestrebungen dementsprechend in der Charta festgehalten werden könnten

Die Charta ist sehr allgemein gehalten. Ist es geplant, in einem zweiten Schritt daraus konkrete Leitsätze bzw. Handlungsrichtlinien abzuleiten? Insbesondere Teil E ist sehr kurz gehalten, was sind die Ziele des Flughafens, wofür setzt er sich ein, wie genau setzt der Flughafen eine nachhaltige Entwicklung auf allen drei Ebenen um? Ich persönlich bin der Meinung, dass die Charta in gewissen Bereichen detaillierte Aussagen enthalten sollte, um das Papier als Umsetzungsinstrument der Strategie zu verwenden und verbindliche Leitlinien zu haben.

Ich hoffe, mit diesen Input einen konstruktiven Beitrag zur Erarbeitung der Charta leisten zu können. Bei Fragen oder Anregungen stehe ich gerne zur Verfügung.

Beste Grüsse
Claudia Jann

REGION MALOJA
REGIUN MALÖGIA
REGIONE MALOJA

Regionalentwicklung der Region Maloja

c/o Innvent GmbH
Postfach 51
CH-7500 St. Moritz

Telefon +41 79 315 03 41
Claudia.Jann@regio-maloja.ch
www.regio-maloja.ch

Sollten Sie nicht der richtige Adressat sein,
so danken wir Ihnen für eine Rückmeldung und das Löschen dieses Mails.

Mitwirkungsauflage Charta

Bitte erfassen Sie Ihre E-Mail-Adresse.

E-Mail-Adresse *

oli@stastny.ch

Vorname und Name *

Oliver stastny

Organisation

PPM exclusive services / Maunalej / Stastny Holdings

Zu welchem Punkt der Charta bezieht sich Ihr Beitrag (mehrere Auswahlen möglich)? *

- [x] A) Anbindung Oberengadin
- [x] B) Systemrelevanz
- [x] C) Leistungsträger
- [x] D) Betrieb
- [x] E) Nachhaltigkeit

Beitrag *

Ich finde die Charta bringt das Projekt Regionalflughafen Samedan auf nur einer Seite auf den Punkt. Die fünf Standbeine der Charta machen eine erfolgreiche Umsetzung des Projektes und einen nachhaltigen Betrieb in Zukunft aus.
Wenn wir etwas zurückgehen in der Geschichte und uns überlegen warum das Oberengadin heute eine Positionierung hat, welche weltweit einzigartig ist so bin ich fest davon überzeugt, dass der Flughafen dabei eine sehr wichtige Rolle gespielt hat. Angefangen bei fliegerischen Pionierleistungen in den Bergen hat der Flughafen einen immer wichtigeren Parameter ausgemacht, um die Gäste des Oberengadins anzuziehen. Zu einem Hauptspieler im Segment des Superlativen Tourismus hätte es unsere Bergregion wohl nicht nur durch die wunderschöne Landschaft mit Seen im Winter und Sommer gebracht. In meinen Betrieben erfahre ich täglich klar, was eines der Hauptgründe meiner Kunden ist im Engadin zu investieren, Freizeit zu verbringen und auch immer mehr im Engadin wohnhaft zu werden. Der Flughafen bietet eine Erreichbarkeit, die unsere Region erschliesst wie es kaum eine andere Destination in der Welt bietet. Für einen im Oberengadin wohnhaften Geschäftsmann bietet die Region durch den Flughafen eine Mobilität und Freiheit, die es in keiner Grossstadt gibt. Zentral auf dem europäischen Kontinent gelegen kann innert Stunden und ohne lange Anreise an den Flughafen jede Destination erreicht werden. Wenn nun noch ein ILS System die Erreichbarkeit noch mit Zuverlässigkeit ergänzt, wird auch die Problematik einer Planung der Reise oder spontaner Entscheide noch gelöst. Wichtig ist es künftig für unsere Gäste und im Engadin wohnhaften Nutzer des Flughafens im "Pricing" und dem Ablauf am Flughafen einiges zu ändern. Der Unmut über Landetaxen und auch Parkgebühren werden ständig an mich und meine Mitarbeiter kommuniziert. Es kann ja nicht sein, dass zum Thema Nachhaltigkeit eine sinnlose Bewegung von leeren Flugzeugen ausgelöst wird nur um dies dann im nahen Ausland günstiger Abstellen zu können. Ich bin mir sicher das im Rahmen einer Realisierung des Projektes auch diese Thematik angegangen wird. Weiter stellen wir auch immer wieder fest das die Abläufe am Zoll nicht einem internationalen Standard entsprechen und unsere Gäste entsetzt sind über die Einreise in die Schweiz in Samedan. Dies liegt zwar nicht in der Hand des RFS aber ist durchaus im Punkt D2 der Charta zu berücksichtigen.
Abschliessend möchte ich es nicht auslassen zu erwähnen wie in den letzten 2 Jahren der Coronazeit im Umfeld meiner Kundschaft der Flughafen geschätzt wurde. Nicht nur war eine private Anreise möglich, sondern viele Ferienhausbesitzer haben realisiert, dass ein Wohnsitz im Oberengadin durch den Flughafen ein ganzjähriges Leben ermöglicht und Geschäfte und die damit verbunden Reisen flexibel und schnell geplant werden können. Nachhaltig und zukünftig wird diese Entwicklung durchaus eine Erhöhung der Wohnsitznahmen von sehr guten Steuerzahlern auslösen.

ich bin überzeugt, dass der neue Flughafen der Region sehr viele positive Möglichkeiten bieten wird. Sei es im Angebot an Gäste und im Oberengadin wohnhaften Personen, aber auch für den lokalen Arbeitsmarkt, das Tourismus- und Freizeitangebot und für die Zukunft eine solide Basis der modernen Mobilität bieten wird. Wer dieses Projekt nicht unterstützt sollte sich mal überlegen wie die wirtschaftliche Situation im Engadin heute aussehen würde ohne den Flughafen den ich seit Jahren als einen "booster" unserer Region sehe.
In meinem Studium und dem BBA in "sustainable destination management" wäre das geplante Projekt Flughafen Samedan als Musterbeispiel als Instrument um eine Region in eine erfolgreiche Zukunft zu führen behandelt worden.

An dieser Stelle möchte ich es auch nicht auslassen mich bei der Arbeitsgruppe der erstellten Charta für Ihren Einsatz und Ihre Arbeit zu bedanken.

Oliver Stastny,

Ich nehme zur Kenntnis, dass es sich um eine öffentliche Mitwirkungsauflage handelt und mein Beitrag durch die INFRA behandelt und der Flughafenkonferenz unterbreitet wird. Er wird im Mitwirkungsbericht, allenfalls in zusammengefasster Form, veröffentlicht. *

- [x] Zustimmung

Dieser Inhalt wurde nicht von Google erstellt und wird von Google auch nicht unterstützt.

Google Formulare