

Botschaft der Flughafenkonferenz
der Infrastrukturunternehmung Regionalflughafen Samedan (Infra)

**Volksabstimmung vom 17. August 2025
in den Trägergemeinden (Flughafengemeinden)
betreffend Regionalflughafen Samedan**

- 1 Aufhebung des Beschlusses der Volksabstimmung
vom 26. März 2017**
- 2 Finanzierungsbeiträge der Trägergemeinden
zur Erneuerung des Regionalflughafens Samedan**

Im Zweifelsfall gilt die deutsche Fassung.

Inhaltsübersicht

| | |
|--|-----------|
| Das Wichtigste in Kürze | 4 |
| <hr/> | |
| Einleitung zu den Anträgen 1 und 2 | 6 |
| I. Die Infrastrukturunternehmung Regionalflughafen Samedan (Infra) | 6 |
| II. Ausgangslage: Dringender Erneuerungsbedarf bei der Infrastruktur | 7 |
| III. Bedeutung des Regionalflughafens für das Oberengadin und die Region | 8 |
| IV. Das «Projekt 2025»: Ein Regionalflughafen für die Zukunft | 10 |
| V. Zuständigkeiten und Abstimmungsverfahren | 15 |
| <hr/> | |
| Antrag 1: Aufhebung des Beschlusses vom 26. März 2017 | 16 |
| I. Erläuterungen | 16 |
| II. Antrag und Empfehlung der Flughafenkonferenz | 17 |
| <hr/> | |
| Antrag 2: Finanzierungsbeiträge der Trägergemeinden zur Erneuerung des Regionalflughafens Samedan | 18 |
| I. Erläuterungen | 18 |
| II. Antrag und Empfehlung der Flughafenkonferenz | 21 |
| <hr/> | |

Sehr geehrte Stimmbürgerinnen und Stimmbürger

Die Flughafenkonferenz der Infrastrukturunternehmung Regionalflughafen Samedan (Infra) unterbreitet Ihnen die Botschaft zur Urnenabstimmung vom 17. August 2025. Diese betrifft die Erneuerung des Regionalflughafens Samedan.

Das Wichtigste in Kürze

Der Regionalflughafen Samedan ist für das Oberengadin von grosser Bedeutung. Er ist Teil einer soliden, langfristig ausgerichteten Infrastruktur der Region und im Interesse der Bevölkerung. Er schafft und gewährleistet Sicherheit und Wohlstand.

Die Flughafeninfrastruktur ist in die Jahre gekommen und muss erneuert werden. Im Jahr 2017 stimmten die Oberengadiner Stimmberechtigten deshalb Investitionen in die «Kernentwicklung» des Regionalflughafens Samedan zu. Das Projekt wurde jedoch nicht umgesetzt. Der Antrag 1 (siehe Seiten 16 ff.) hat die Aufhebung des damaligen Beschlusses zum Gegenstand.

Ein neuer Anlauf zur Erneuerung der Flughafeninfrastruktur brachte das aktuelle «Projekt 2025» hervor. Dieses «Projekt 2025» gliedert sich in mehrere Etappen:

- In Etappe 1 wird die Rega bis Ende 2026 für alle drei in Samedan stationierten Helikopterunternehmen (Rega, Heli Bernina AG und Swiss Helicopter AG) einen «Heliport» (Hangarbauten, Helikopterlandeplätze, weitere betriebsnotwendige Infrastruktur) errichten.
- Die Etappe 2/a umfasst den Ersatz der Flugplatzhochbauten und die Erneuerung betriebsrelevanter Infrastruktur (Vorfeld, Helikopterlandeplätze, Betankungsanlage, Parkierung und deren Erschliessung) sowie des Besucherrestaurants mit Spielplatz bis 2031. Diese Etappe ist Gegenstand des Antrags 2 (siehe Seiten 18 ff.).
- In einer späteren Etappe 2/b ist eine Erweiterung des Vorfelds und die Sanierung der Piste und Rollwege in der Zeit nach 2031 vorgesehen. Die Etappe 2/b ist nicht Gegenstand der Abstimmungsvorlagen.

Im Zusammenhang mit dem Erneuerungsprojekt unterbreitet Ihnen die Flughafenkonferenz der Infra folgende zwei Anträge:

1 Die Flughafenkonferenz beantragt den Stimmberechtigten der Trägergemeinden der Infra die Aufhebung des Beschlusses der Volksabstimmung vom 26. März 2017 betreffend Investitionen in die Infrastruktur des Regionalflughafens Samedan.

Das «Projekt 2017» konnte nicht realisiert werden. Mit der Aufhebung des Beschlusses vom 26. März 2017 entfällt der Verpflichtungskredit, soweit noch nicht beansprucht, und die Verpflichtung der Gemeinden zur Haftungsübernahme für Fremdmittel zur Finanzierung des alten Projekts. Es wird der Weg frei für das neue Nutzungs- und Bebauungskonzept gemäss «Projekt 2025». Damit verbunden wird die Realisierung des «Heliports» (Etappe 1) durch die Rega ermöglicht. Die Erläuterungen zum Antrag 1 finden Sie auf den Seiten 16 ff.

2 Die Flughafenkonferenz beantragt den Stimmberechtigten der Trägergemeinden der Infra für die Erneuerung des Regionalflughafens Samedan («Projekt 2025», Etappe 2/a)

— **die Gewährung eines Verpflichtungskredits von 38 Mio. Franken (zuzüglich Teuerungsausgleich auf den Projektgesamtkosten von 68.5 Mio. Franken) sowie die Übernahme der Haftung für Darlehen von insgesamt 20 Mio. Franken,**

aufgeteilt gemäss gesetzlichem Verteilschlüssel auf die Trägergemeinden der Infra.

Der Ersatz der Flugplatzhochbauten sowie die Erneuerung betriebsrelevanter Infrastruktur gemäss dem neuen Nutzungs- und Bebauungskonzept bilden das «Herzstück» des «Projekts 2025» zur Infrastrukturerneuerung auf dem Regionalflughafen Samedan. Die Etappe 2/a umfasst das Betriebsgebäude samt Besucherrestaurant und Spielplatz, das Vorfeld, Helikopterlandeplätze und verschiedene weitere Infrastrukturen wie die Betankungsanlage, die Infrastruktur für den Zoll- und Grenzschutz, die Parkierung und die Erschliessung. Sie ist durch die Infra zu realisieren und zu finanzieren. Das von der Flughafenkonferenz genehmigte Finanzierungskonzept sieht einen Verpflichtungskredit der Trägergemeinden von 38 Mio. Franken sowie eine Haftungsübernahme durch die Trägergemeinden für Fremdmittel in Höhe von insgesamt 20 Mio. Franken vor. Die Erläuterungen zum Antrag 2 finden Sie auf den Seiten 18 ff.

Einleitung zu den Anträgen 1 und 2

I. Die Infrastrukturunternehmung Regionalflughafen Samedan (Infra)

1. Zweck und Organisation der Infrastrukturunternehmung

Die Infrastrukturunternehmung Regionalflughafen Samedan (Infra) ist eine selbständige öffentlichrechtliche Anstalt der Trägergemeinden Sils i.E./Segl, Silvaplana, St. Moritz, Celerina/ Schlargigna, Pontresina, Samedan, Bever, La Punt Chamues-ch, Madulain, Zuoz und S-chanf mit Sitz in Samedan. Die Infra ist Eigentümerin der Infrastrukturanlagen des Regionalflughafens Samedan. Sie stellt den Unterhalt, die Erneuerung, den Neubau und die Betriebsbereitschaft der Infrastrukturanlagen des Regionalflughafens Samedan im Rahmen der Pflichten sicher, wie sie durch Gesetz und Betriebskonzession der Flughafenbetreiberin begründet werden. Sie gewährleistet damit eine sichere, nachhaltige, langfristig stabile und bedarfsgerechte Anbindung des Oberengadins an den Flugverkehr, welche den Ansprüchen der Region gerecht wird und die Basis für Flächenflugzeuge und Helikopterflüge bildet sowie auch ein Segelfluggesellschaft beinhaltet (Art. 1 der kommunalen Gesetze über die Förderung des Regionalflughafens Samedan, Infra-G). Die Infra hat den Flughafenbetrieb durch Abschluss eines Leistungsauftrages mit einer Flughafenbetriebsgesellschaft zu gewährleisten; derzeit ist dies die Engadin Airport AG. Diese Flughafenbetreiberin hat die Anforderungen zu erfüllen, um den Flugbetrieb nach den jeweils geltenden Rahmenbedingungen sowie entsprechend der Konzession und weiteren gesetzlichen Vorgaben zu gewährleisten und aufrechtzuerhalten.

Oberstes Organ der Infra ist die Flughafenkonferenz, die sich grundsätzlich aus den Gemeindepräsidentinnen und Gemeindepräsidenten der Trägergemeinden zusammensetzt, wobei auch ein anderes Mitglied des Gemeindevorstands in der Flughafenkonferenz Einsitz nehmen kann. Der Flughafenkonferenz kommen insbesondere die Befugnisse zur Wahl der Verwaltungskommission, zur Genehmigung der Jahresrechnung und des Jahresberichts sowie zur Verabschiedung von Geschäften zuhanden der Trägergemeinden zu.

Die Verwaltungskommission der Infra besteht aus maximal sieben Mitgliedern. Ihr obliegt unter anderem die Festlegung der Unternehmenspolitik, der Erlass eines Investitionsplans samt einem entsprechenden Finanzierungsplan, die Kontrolle über die Ausführung der Investitionsvorhaben, die zeitgerechte Bereitstellung der zur Gewährleistung der konzessionsrechtlichen Pflichten der Flughafenbetriebsgesellschaft erforderlichen Infrastruktur, der Abschluss der Leistungsvereinbarung mit einer Betriebsgesellschaft samt allfälliger Anpassungen mit Genehmigung durch die Flughafenkonferenz, die regelmässige Überprüfung der Leistungsvereinbarung sowie die Information der Bevölkerung mittels jährlicher Geschäftsberichte.

Als Kontrollorgan wird eine aus drei Mitgliedern bestehende Geschäftsprüfungskommission durch die Flughafenkonferenz gewählt. Wählbar sind nur Personen, welche den Geschäftsprüfungskommissionen der Trägergemeinden angehören.

2. Partner der Infra und Nutzer des Regionalflughafens Samedan

Der Kanton Graubünden ist Eigentümer des grössten Teils der Grundstücke im Perimeter des Sachplanes der Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) und hat der Infra entsprechende Baurechte eingeräumt. Er entsendet ein bis zwei Vertreterinnen oder Vertreter in die Verwaltungskommission, diese werden von der Regierung des Kantons Graubünden der Flughafenkonferenz zur Wahl vorgeschlagen.

Mit Leistungsvereinbarung vom 25. September 2013 hat die Infra den Betrieb des Regionalflughafens Samedan der Engadin Airport AG übertragen. Diese ist derzeit auch Inhaberin der Betriebskonzession des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), welche im August 2031 endet. Sie hat sämtliche Betriebs- und Sicherheitsanforderungen gemäss Konzession, Betriebsreglement sowie gesetzlichen Bestimmungen zu gewährleisten. Die Engadin Airport AG ist im Rahmen ihrer Auftragserfüllung zur Nutzung der Anlagen und der Infrastruktur berechtigt. Sie bezahlt der Infra eine fixe jährliche Pacht. Zudem ist eine Erfolgspacht, welche in Abhängigkeit zu den von der Infra getätigten Investitionen und dem Motorflugumsatz steht, geschuldet.

Neben der Engadin Airport AG sind verschiedene weitere direkte Nutzer am Flughafen tätig. Das Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG), diverse Fluggesellschaften (Business Aviation Operators) wie Air Corviglia, Netjet und VistaJet, Helikopterunternehmen wie die Rega («Rega-Basis 9»), die Heli Bernina AG und die Swiss Helicopter AG, die Luftwaffe der Schweizer Armee sowie diverse Vereinigungen im Bereich der Kleinflugzeuge wie die Motorfluggruppe Oberengadin, welche ausserdem eine Flugschule betreibt, der Aeroclub Engadin, die Segelfluggruppe sowie Fallschirmspringer und Modellflieger.

II. Ausgangslage: Dringender Erneuerungsbedarf bei der Infrastruktur

Bereits 1909 landeten die ersten Flugpioniere im Oberengadin, damals noch auf dem gefrorenen St. Moritzersee. Bald darauf wurden Segelflugzeuge von der Champagne-Ebene (heutiger Flugplatz-Standort) in die Luft geschleppt. Offiziell gegründet wurde der Flugplatz in Samedan 1938 vom Bund für militärische Zwecke, mit einer Graspiste und einem ersten Hangargebäude. In den 1940er Jahren wurde die Piste verlängert und befestigt sowie ein zweiter Hangar erstellt. In den 1950er und 1960er Jahren erlebte der Flughafen einen grossen Aufschwung. Die Piste wurde ein weiteres Mal verlängert und es entstanden der Turm für die Flugsicherung sowie der Hangar 3. Das Abfertigungsgebäude und die Rega-Basis kamen in den 1970er Jahren dazu. Damit war die infrastrukturelle Entwicklung des Flugplatzes vorerst abgeschlossen.

Während sich der Flugverkehr stetig weiterentwickelte, konnte die grösstenteils aus der Nachkriegszeit stammende Kerninfrastruktur damit nicht Schritt halten. Wohl konnten vereinzelte Investitionen in sicherheitsrelevante Systeme (Fluginformationssystem AFIS) getätigt werden, im Bereich der Hochbauten versuchte man dagegen, die wachsenden Anforderungen mit Container-Provisorien abzufangen. Über Jahrzehnte wurden keine nennenswerten Investitionen getätigt. Die bestehenden Gebäude und Anlagen sind stark veraltet und haben das Ende

ihrer Lebensdauer erreicht oder sogar überschritten. Sie sind in schlechtem baulichem und technischem Zustand und werden den heutigen Anforderungen nicht mehr gerecht. Der Erneuerungsbedarf der Flughafeninfrastruktur betrifft die heutigen Betriebsgebäude und Hangarbauten, die Betankungsanlage sowie das Vorfeld. Eine Fortführung des Flughafenbetriebs ohne Erneuerung über das Jahr 2030 hinaus wird als äusserst kritisch eingeschätzt.

Zudem wird die Helikopteroperation «West», mit An- und Abflügen westlich des Flughafenbetriebsgebäudes auf der Dorfseite, vom BAZL seit Jahren kritisiert und ist entsprechend aufzuheben. Auch die «Rega-Basis 9» ist faktisch seit ihrer Errichtung im Jahr 1977 unverändert in Betrieb. Sie ist denn auch die baulich älteste Basis der Rega und entspricht nicht mehr den Anforderungen an den Basisbetrieb und die Hangarierung von Helikoptern für den Rettungseinsatz. Ab Ende 2026 wird die Rega im Rahmen einer umfassenden Flottenerneuerung auch in Samedan grössere Maschinen einsetzen, für welche der heutige Hangar zu klein ist. Damit die Rega die medizinische Luftversorgung des Oberengadins und Südbündens auch in Zukunft wie gehabt erfüllen kann, ist bis Ende 2026 die neue Infrastruktur für die Rega erforderlich.

III. Bedeutung des Regionalflughafens für das Oberengadin und die Region

Der Regionalflughafen Samedan ist einer der Schlüsselfaktoren für die florierende Oberengadiner Wirtschaft, doch sein schlechter infrastruktureller Zustand gefährdet diese zentrale Rolle zunehmend. Er generiert unter Beachtung der direkten und indirekten Wirkungen seit Jahren eine sehr hohe Wertschöpfung im Oberengadin und begünstigt dadurch die Schaffung und den Erhalt zahlreicher Arbeitsplätze im Tourismus und Gewerbe in der ganzen Region. Dies wiederum führt zu Steuereinnahmen in den Gemeinden (wie auch für den Bund und den Kanton), so dass letztlich alle Einwohnerinnen und Einwohner direkt oder indirekt von der Wertschöpfung des Flughafens profitieren. Dies belegt die im November 2024 aktualisierte Studie der Universität St. Gallen über die wirtschaftliche Bedeutung des Regionalflughafens Samedan für die Region.¹

Die internationale Erreichbarkeit, auch aus dem Nicht-Schengen-Raum, erhöht die Attraktivität von St. Moritz und von den umliegenden Gemeinden für den gehobenen Tourismus und für Premium-Events wie White Turf, Snow Polo World Cup oder The Ice. Der Regionalflughafen Samedan trägt so zur internationalen Spitzenpositionierung von St. Moritz bei und macht die Destination im alpinen Raum einzigartig. Diese internationale Positionierung strahlt auf die gesamte Region aus und ist auch aus kantonaler und nationaler Sicht von grosser Bedeutung.

¹ Einsehbar auf der Website der Infra unter <https://www.infra-rfs.ch> > «Über uns» > «Dokumente Verwaltungskommission – Weitere» > «Wertschöpfungsstudie Regionalflughafen Samedan»

Gut 40 Prozent der Fluggäste sind Erst- und Zweitwohnungsbesitzerinnen und -besitzer im Oberengadin. Die gute Erreichbarkeit durch den Flughafen macht das Oberengadin namentlich für zahlungskräftige Zweitwohnungsbesitzerinnen und Zweitwohnungsbesitzer attraktiv. Diese Personen investieren jährlich mehrere Millionen Franken in ihre Liegenschaften, wovon das lokale Gewerbe profitiert. Sie sind bedeutende Investorinnen und Investoren, Steuerzahlerinnen und Steuerzahler sowie Innovationstreiberinnen und Innovationstreiber für die lokale Wirtschaft. Damit tragen sie zur Entwicklung des touristischen Angebots und der gesamten Infrastruktur in der Region bei.

Besonders wertvoll für die Region sind die in Samedan stationierten Helikopterunternehmen. Sie unterstützen insbesondere die Gemeinden, die Bergbahnen und die Rhätische Bahn bei unverzichtbaren Aufgaben wie Lawinenschutz und Materialtransporten und übernehmen ausserdem touristische Flüge. Eine herausragende Bedeutung kommt sodann der «Rega-Basis 9» zu. Sie stellt einen hoch qualifizierten, spezialisierten und wichtigen Eckpfeiler im Engadiner Notfallrettungsdispositiv dar. Jährlich werden ungefähr 680 Einsätze geflogen. Die Basis stellt die schnellste und ganzjährig verfügbare Verbindung zu den grösseren Zentrumsspitalern ausserhalb des Engadins sicher. Nur dank der Luftrettungsbasis ist eine optimale Luftrettungsversorgung mit schneller Hilfe im Unglücksfall im Engadin sichergestellt.

IV. Das «Projekt 2025»: Ein Regionalflughafen für die Zukunft

1. Etappenweise Umsetzung zur Sicherung des Flughafenbetriebs

Mit dem «Projekt 2025» sollen die Voraussetzungen zum Erhalt des Regionalflughafens Samedan für die heutige, wie auch für nächste Generationen geschaffen werden. Die Oberengadiner Bevölkerung soll auch künftig von der grossen Wertschöpfung eines etablierten, zeitgemässen Flughafens profitieren. Dazu ist eine umfassende Erneuerung mit Ersatzneubauten und Investitionen in die Pisten und das Vorfeld nötig und vorgesehen. Die Infrastruktur soll zweckdienlich sein und den Bedürfnissen der Aviatik und der Region langfristig gerecht werden. Diese Erneuerung soll etappiert erfolgen: In einer Etappe 1 soll der «Heliport» durch die Rega bis Ende 2026 im (Unter-) Baurecht erstellt werden. Die Etappe 2, welche durch die Infra realisiert wird, umfasst den Ersatz und die Erneuerung der für den Flughafenbetrieb unerlässlichen Hochbauten sowie die Instandsetzung und Erweiterung der Tiefbauten, aber auch einen einfachen Zaun als sogenannter Perimeterschutz um das Flughafengelände. Sie wird wiederum gestaffelt in einer Etappe 2/a bis 2031 und 2/b nach 2031 realisiert. Das Projekt lässt die Option offen für eine private Finanzierung und Realisierung von Hangarbauten auf Initiative von Dritten. In diesem Zusammenhang werden zudem die Bedürfnisse aus dem Bereich der Kleinflugzeuge (ortsansässige Motor- und Segelfluggruppe sowie Flugschule) mitberücksichtigt.



Abbildung 1: Ausgangslage heute

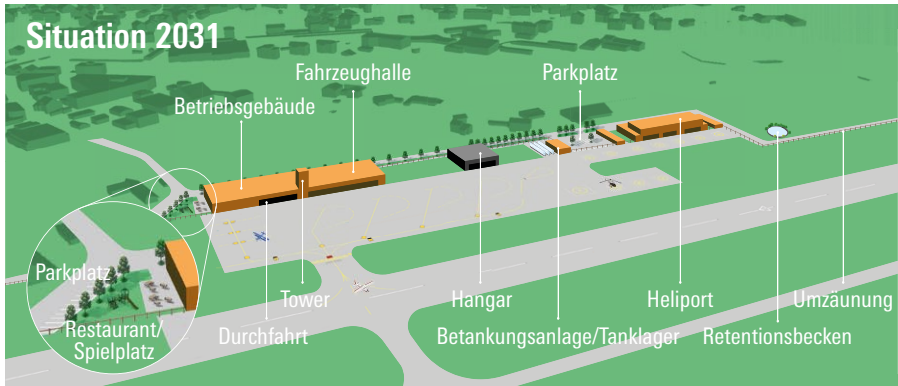


Abbildung 2: Übersicht «Projekt 2025»

Das Vorgehen in Etappen trägt dem Umstand Rechnung, dass die verschiedenen Vorhaben unterschiedliche Dringlichkeiten aufweisen. Mit der Etappe 1 wird der Fortbestand der Rettungshelikopterbasis im Engadin sichergestellt. Zudem können die weiteren heute ab Samedan operierenden Helikopterbetriebe im «Heliport» untergebracht werden und es werden Voraussetzungen geschaffen, damit Arbeitsflüge und weitere wichtige Dienstleistungen für die öffentliche Sicherheit weiterhin gewährleistet bleiben. Aufgrund des neuen An- und Abflugregimes wird die vom BAZL geforderte Entflechtung zwischen Flächenflug- und Helikopterbetrieb zeitnah sichergestellt.

2. Der «Heliport»: Die Helikopterbasis der Rega im Engadin (Etappe 1)

Die Etappe 1 umfasst den Neubau eines «Heliports» durch die Rega. Er soll die beiden heute genutzten Hangarbauten der Rega und der Heli Bernina AG ablösen und zukünftig die Basis aller in Samedan domizilierten Helikopterbetriebe sein. Die Rega ist mit Blick auf die Realisierung des «Heliports» auf eigenes Risiko in die Vorleistung getreten und hat zwischenzeitlich ein bewilligungsfähiges Projekt ausgearbeitet. Die Infra wird der Rega für die Realisierung ein entsprechendes Unterbaurecht einräumen. Die Finanzierung und Erstellung erfolgen durch die Rega in eigener Verantwortung.

Die Rega erhält mit dem «Heliport» eine neue Rettungsbasis, deren Aufenthalts- und Ruheräume nach Rega-Standard ausgeführt werden, was mit Blick auf die Aufrechterhaltung des 24-Stunden-Betriebs bedeutend ist. Gleichzeitig erhält sie die Möglichkeit für die Hangarierung des neuen Helikopter-Typs «Airbus H145 D3», welcher ab 2026 in Samedan stationiert werden soll. Die Voraussetzungen für die lufttretungsmässige Versorgung des Oberengadins und der Region werden damit nachhaltig gesichert.

Um sich bietende Synergien bestmöglich zu nutzen, werden im neuen «Heliport» nicht nur die Rettungsbasis der Rega Platz finden, sondern es wird auch der Raum- und Infrastrukturbedarf der beiden anderen auf dem Regionallughafen Samedan stationierten Helikopterunternehmen, der Heli Bernina AG und der Swiss Helicopter AG, abgedeckt. Die Rega erklärt sich bereit, mit diesen beiden Unternehmen entsprechende Verträge für die Mitnutzung abzuschliessen. Mit der Umsetzung des «Heliports» können künftig die An- und Abflüge der Helikopter in Richtung zur Piste – und damit zu der vom Dorf Samedan abgewandten Seite – erfolgen und damit auch die luftfahrtrechtlichen Anforderungen des BAZL bezüglich An- und Abflugverfahren eingehalten werden. Durch die veränderte An- und Abflugroute der Helikopter und die Verlegung der Helikopterlandeplätze auf die Pistenseite verbessert sich zudem der Lärmschutz für die Bevölkerung.



Abbildung 3: «Heliport» Rega, Etappe 1
(Visualisierung/Bildrechte Cilgia Salzgeber)

3. Das «Herzstück»: Die Erneuerung der Flughafeninfrastruktur (Etappe 2/a)

«Herzstück» der Flughafenenerneuerung bildet die von der Infra zu realisierende Etappe 2/a. Sie umfasst eine Mehrzahl an Gebäuden und Anlageteilen, die als Ersatz für bestehende Gebäude und Anlagen neu erstellt und im Fall des Hangars 3 als Ausnahme ertüchtigt werden. Auch von der Etappe 2/a mitumfasst werden das für den Flughafenbetrieb unerlässliche Vorfeld, ein einfacher Zaun um das Flughafengelände und verschiedene weitere Anlagen, die übermässig in die Jahre gekommen sind, wie beispielsweise die Erschliessungsleitungen und -wege, aber auch die Parkierungsanlage oder der Spielplatz.

Der vorgesehene Hauptbaukörper gliedert sich in drei Gebäudeteile:

- Das Betriebsgebäude Landside bildet den Kopf des Ensembles. Hier sind die öffentlichen Bereiche des Flughafens untergebracht, wie Zoll und Grenzkontrolle, Fluginformationsdienst, Restaurant sowie Büros, aber auch Technikräume und andere Räume mit betriebsrelevanter Ausstattung.
- Die überdachte Durchfahrt verbindet die beiden Betriebsgebäude Land- und Airside und dient als wettergeschützte Vorfahrt (Ankunft/Abflug).
- Das Betriebsgebäude Airside dient unter anderem als Fahrzeughalle für Betriebsfahrzeuge (Transport- und Schneeräumungsfahrzeuge usw.). Auf dem Gebäudedach befindet sich der Tower mit 360-Grad-Sicht für die Flugsicherungsdienste.

Der heute bestehende Hangar 3 bleibt bestehen und wird in einfacher Weise saniert, womit dessen heutige Nutzung, insbesondere durch die Motorfluggruppe, für die nächsten Jahre möglich sein wird. Auch mit dem ortsansässigen Segelflugclub und der Flugschule werden bedürfnisgerechte Lösungen gemeinsam erarbeitet. Zwischen dem bestehenden Hangar 3 und dem neuen «Heliport» wird die Betankungsanlage platziert. Zu den weiteren Massnahmen zählt auch die Instandsetzung und Erweiterung des Vorfelds. Die vorgesehene Projektausgestaltung lässt nutzbare Fläche im Hochbaubereich zwischen Betriebsgebäude und Tankanlage bzw. «Heliport» frei. Bei Bedarf können hier weitere Hangarbauten realisiert werden.

Die Etappe 2/a umfasst im Weiteren die Errichtung des vom Bund seit längerem geforderten einfachen Zauns um das Flughafengelände. Damit soll die Anzahl unberechtigter Zutritte durch Menschen und unerwünschter Eintritte durch Tiere reduziert werden.

Die Ersatzneubauten für den Flughafenbetrieb werden sich mit dem «Heliport» und der gesamten übrigen Infrastruktur in ein funktionales, stimmiges Gesamtbild einfügen. Sie zeichnen sich durch eine authentische Anordnung in einheimischem Holz aus. Auf den Flachdächern werden Photovoltaik-Anlagen installiert, und eine Grundwasser-Wärmepumpe mit einem Filterbrunnen ersetzt die aktuell bestehenden Öl-Heizungen.

Das Nutzungs- und Bebauungskonzept für das «Projekt 2025» basiert ganz bewusst auf den Flugbewegungen 2023 als Referenz. Ein Ausbau der Flugbewegungen wird mit dem Projekt nicht angestrebt. Das Vorhaben sichert die heutige Leistungsfähigkeit des Flugplatzes und reduziert auch Lärmemissionen aufgrund grösserer Abstellflächen für Flugzeuge und der Verlegung der Helikopterlandeplätze von der Dorfseite auf die Pistenseite.



Abbildung 4: Visualisierung «Ersatzneubau» am Regionalflughafen Samedan
(Quelle: ARGE Porta Engiadina, Hosoya Schaefer Architects/Blarer&Reber Architekten)

4. Ausblick: Pistensanierung und Vorfelderweiterung nach 2031 (Etappe 2/b)

Mit der Etappe 2/b sind Sanierungsmassnahmen im Tiefbaubereich, namentlich eine anstehende Pistensanierung, sowie eine Erweiterung des Vorfelds vorgesehen. Diese Arbeiten sind für die Zeit nach 2031 geplant – das heisst für einen Zeitpunkt nach der Inbetriebnahme der erneuerten Infrastruktur gemäss der Etappe 2/a. Der Umfang der Arbeiten und der Zeitpunkt der Ausführung sind dannzumal näher zu bestimmen. Die Option für eine private Finanzierung und Realisierung von Hangarbauten auf Initiative von Dritten ist von der Etappe 2/b unabhängig (vgl. die Erläuterung dazu auf Seite 10), steht aber in einem Zusammenhang mit den Bedürfnissen aus dem Bereich der Kleinflugzeuge (ortsansässige Motor- und Segelfluggruppe sowie Flugschule).

V. Zuständigkeiten und Abstimmungsverfahren

Mit der vorliegenden Botschaft werden den Stimmberechtigten der Trägergemeinden die Aufhebung des Beschlusses aus dem Jahr 2017 (Antrag 1) sowie die Gewährung eines Verpflichtungskredits und die Übernahme der Haftung für Fremdkapital durch die Trägergemeinden beantragt (Antrag 2).

Der Beschluss zum hinfälligen «Projekt 2017» beinhaltete den politisch massgeblichen Auftrag an die Infra zur Umsetzung der damals vorgesehenen Kernentwicklung. Dessen Aufhebung soll deshalb wiederum den Stimmberechtigten unterbreitet werden. Nachdem der aufzuhebende Entscheid vom 26. März 2017 von den Stimmberechtigten des Kreises Oberengadin gefällt wurde, kommt die Kompetenz zur Aufhebung dieses Beschlusses nun, nachdem der Kreis nicht mehr besteht, den Stimmberechtigten der Trägergemeinden zu, denn nur diese verfügen über eine vergleichbare politische Legitimation wie die Stimmberechtigten der seinerzeitigen Kreisgemeinden (siehe zum Antrag 1 die Seiten 16 ff.).

Die Zuständigkeiten zum Beschluss zum Antrag 2 (siehe Seiten 18 ff.) ergeben sich gestützt auf die kommunalen Gesetze über die Förderung des Regionalflughafens Samedan (Infra-G). Während Art. 22 Abs. 1 Infra-G frei bestimmbare Ausgaben von mehr als 500'000 Franken dem fakultativen Referendum unterstellt, verlangt Art. 18 Abs. 1 lit. e Infra-G für die Aufnahme von Darlehen und Krediten eine Genehmigung der Trägergemeinden. Art. 22 Infra-G verweist im Zusammenhang mit den Abstimmungen in den Trägergemeinden auf die entsprechenden Regelungen in den Statuten der Region Maloja. Der zusammenhängende Entscheid über den Verpflichtungskredit und über das Eingehen der Haftungsübernahme für Darlehen (beispielsweise in Form von Garantieverpflichtungen, Bürgschaften oder dergleichen) fällt demnach, auch in sinngemässer Anwendung von Art. 11 der Statuten der Region Maloja, in den Zuständigkeitsbereich der Stimmberechtigten der Trägergemeinden. Diese Zuständigkeit steht auch im Einklang mit dem kantonalen Gemeindegesetz (BR 170.050), wo in Art. 97 Abs. 2 lit. e festgehalten wird, dass der Gesamtheit der Stimmberechtigten der Regionseinwohnerinnen und Regionseinwohner der Entscheid über Ausgaben zukommt, welche die Kompetenz anderer Organe übersteigen. Der Entscheid über den beantragten Verpflichtungskredit von 38 Mio. Franken und die beantragte Übernahme der Haftung für Darlehen im Umfang von 20 Mio. Franken liegt folglich im Zuständigkeitsbereich der Stimmberechtigten der Trägergemeinden der Infrastrukturunternehmung Regionalflughafen Samedan.

Für die Annahme des Verpflichtungskredites sowie für das Eingehen der Haftungsübernahme für das Fremdkapital ist die Mehrheit der Stimmenden erforderlich, was wiederum bedeutet, dass die Abstimmungsergebnisse in den einzelnen Trägergemeinden nicht separat, im Sinne von «Gemeindestimmen», berücksichtigt werden. Die Gemeinden werden – unabhängig von gemeindeinternen Abstimmungsergebnissen – durch den Mehrheitsentscheid der Stimmenden der Trägergemeinden verpflichtet, ihre Beiträge anteilmässig, das heisst nach dem jeweils geltenden Verteilschlüssel der Region Maloja, ohne Gemeinde Bregaglia, zu erbringen.

Antrag 1

Aufhebung des Beschlusses vom 26. März 2017

I. Erläuterungen

1. Nicht realisiertes Erneuerungsprojekt aus dem Jahr 2017

Am 26. März 2017 stimmte die Bevölkerung der Oberengadiner Gemeinden der Vorlage des damaligen Kreisrates Oberengadin betreffend «Kernentwicklung» des Regionalflughafens Samedan zu. Sie genehmigte damit einen Verpflichtungskredit von 8.5 Mio. Franken für Investitionen in die Infrastruktur, verbunden mit der Übernahme der Haftung für Fremdmittel im Umfang von 9.5 Mio. Franken und für die Inanspruchnahme eines Bundesdarlehens im Umfang von 2 Mio. Franken. Die Verpflichtungen der Oberengadiner Gemeinden aus dieser Abstimmung richten sich anteilmässig nach dem «Kreisverteilschlüssel».

Drei Monate nach der Annahme der Vorlage betreffend «Kernentwicklung» des Regionalflughafens Samedan beschlossen die Oberengadiner Gemeinden in kommunalen Volksabstimmungen im Juni 2017 die Gründung der Infra als öffentlich-rechtliche Anstalt der Trägergemeinden. Damit erfolgte auch eine Übertragung des Infrastrukturvermögens des Regionalflughafens auf die neu errichtete Infra. Der Kreis Oberengadin als vormaliger Träger der (vormaligen) Infra wurde im Rahmen der Bündner Gebietsreform bekanntlich per 31. Dezember 2017 aufgelöst.

Dem Beschluss der Oberengadiner Stimmbevölkerung vom 26. März 2017 kommt bis heute Verbindlichkeit zu. Die geplanten Investitionen in die Kerninfrastruktur des Regionalflughafens Samedan haben sich jedoch nicht umsetzen lassen.

2. Der Antrag 1 im Einzelnen

Die Abstimmungsvorlage aus dem Jahr 2017 betrifft Erneuerungsinvestitionen in die Infrastruktur des Regionalflughafens Samedan gemäss dem für das Projekt damals erarbeiteten «Entwicklungsschema – Kernentwicklung». Nachdem dieses Projekt nicht umgesetzt wird, gilt es, den Beschluss aus dem Jahr 2017 formell aufzuheben. Damit wird einerseits der Wegfall der mit diesem Projekt verbundenen Verpflichtung der Gemeinden zur Leistung des Verpflichtungskredits, soweit dieser noch nicht beansprucht wurde, und der ebenfalls mit dem Projekt verbundenen Haftungsübernahme für Fremdmittel bestätigt. Andererseits entfällt damit auch der an die Infra mit der Vorlage erteilte Auftrag zur Umsetzung der «Kernentwicklung» gemäss dem «Projekt 2017». Erst mit der Aufhebung des Beschlusses vom 26. März 2017 ist die Infra von der Umsetzung des alten Projekts sicher freigestellt und kann sie sich zur Umsetzung eines neuen Konzepts beauftragen lassen.

Die Annahme des Antrags 1 ermöglicht somit die Realisierung der dringend benötigten neuen Rettungsbasis im Engadin («Heliport», Etappe 1), welche die Rega auf eigene Kosten im Unterbaurecht errichten wird. Durch die Aufhebung des Beschlusses vom 26. März 2017 wird zudem für die Umsetzung der Etappe 2 der Weg geebnet, wobei hierfür zusätzlich und zwingend auch die entsprechende Finanzierung sicherzustellen ist (womit sich die Abstimmungsvorlage 2 befasst; vgl. die Erläuterungen dazu auf den Seiten 18 ff.).

II. Antrag und Empfehlung der Flughafenkonferenz

Der Antrag 1 ist ein formeller Beschluss zur Aufhebung des Volksentscheids vom 26. März 2017. Der Aufhebungsbeschluss ermöglicht nach der Nichtrealisierung und Aufgabe des Projekts aus dem Jahr 2017 die Umsetzung der Flughafenenerneuerung gemäss dem «Projekt 2025» und insbesondere den zeitlich dringenden Neubau des «Heliports» durch die Rega. Bei einer Annahme des Antrags 1 wird zudem die Voraussetzung für eine mögliche Umsetzung der Etappe 2/a durch die Infra geschaffen.

Die Flughafenkonferenz hat an ihrer Sitzung vom 16. April 2025 einstimmig beschlossen, Ihnen folgenden Antrag 1 zu unterbreiten und zur Annahme zu empfehlen:

Die Flughafenkonferenz beantragt den Stimmberechtigten der Trägergemeinden der Infra die Aufhebung des Beschlusses der Volksabstimmung vom 26. März 2017 betreffend Investitionen in die Infrastruktur des Regionalflughafens Samedan.

Antrag 2

Finanzierungsbeiträge der Trägergemeinden zur Erneuerung des Regionalflughafens Samedan

I. Erläuterungen

Durch eine Annahme des Antrags 1 wird der Weg frei für die Umsetzung des «Projekts 2025». Für die Realisierung der Etappe 2/a, als eigentliches «Herzstück» der Flughafenerneuerung, bedarf die Infra jedoch auch der entsprechenden finanziellen Mittel. Die Abstimmungsvorlage 2 betrifft diese Finanzierung der Etappe 2/a.

1. Investitionskosten für die Etappe 2/a

Die Etappe 2/a umfasst die Erneuerung der Hochbauten (Betriebsgebäude und Tower), die Sanierung des Hangars 3, die Sanierung des Vorfelds und der Zubringerstrasse sowie den einfachen Zaun um das Flughafengelände. Der Projektumfang der Etappe 2/a ist in der Einleitung im Abschnitt IV.3 (Seiten 13 ff.) detailliert beschrieben.

Die Investitionskosten für die Etappe 2/a belaufen sich auf 68.5 Mio. Franken (Kostenstand April 2024). Dies umfasst 56.6 Mio. Franken an Neuinvestitionen (Ersatzneubauten), 9.3 Mio. Franken an Sanierungsbedarf der bestehenden Infrastruktur (Vorfeld, Zufahrtsstrasse und Hangar 3) sowie eine Reserve für Unvorhergesehenes von 2.6 Mio. Franken. Die Investitionsplanung umfasst die Jahre bis 2031. In den Jahren bis 2028 fallen hauptsächlich Honorar- und Planungskosten sowie die Investition für die Umzäunung an. Der Grossteil der Investitionen in Hoch- und Tiefbau erfolgt im Zeitraum 2029 bis 2031.

2. Finanzierungskonzept für die Etappe 2/a

Die Infra finanziert ihre Aufgaben gemäss Art. 18 Abs. 1 der kommunalen Gesetze über die Förderung des Regionalflughafens Samedan (Infra-G) und Art. 21 Abs. 1 der Statuten der Infrastrukturunternehmung (Infra-S) unter anderem durch Beiträge der Flughafengemeinden (Trägergemeinden), Darlehen und Beiträge des Kantons Graubünden und/oder des Bundes sowie anderweitige Darlehen und Kreditaufnahmen mit Genehmigung der Flughafengemeinden. Für die Etappe 2/a wurde ein ausgewogenes und nachhaltiges Finanzierungskonzept erarbeitet, welches Beiträge und Darlehen aus verschiedenen Quellen vorsieht:

| | | |
|---|-----|---------|
| — Darlehen Bund («Neue Regionalpolitik», NRP) | CHF | 6 Mio. |
| — Beitrag (à-fonds-perdu) Kanton Graubünden | CHF | 6 Mio. |
| — Beiträge (à-fonds-perdu) Trägergemeinden | CHF | 38 Mio. |
| — Sonderbeitrag (à-fonds-perdu) Gemeinde St. Moritz | CHF | 5 Mio. |
| — Bankdarlehen | CHF | 14 Mio. |

Bei der Erarbeitung des Finanzierungskonzepts wurden verschiedene Varianten und weitere Finanzierungsquellen geprüft. In diesem Zusammenhang anerkann die Gemeinde St. Moritz der Infra, die Gewährung eines Sonderbeitrags von 5 Mio. Franken zu prüfen und diesen den zuständigen Organen der Gemeinde vorzulegen. Der Gemeinderat St. Moritz beriet darüber in seinen Sitzungen vom 30. April 2025 und 28. Mai 2025. Die erforderliche Urnenabstimmung fand am 29. Juni 2025 statt, wobei die St. Moritzer Stimmberechtigten den Sonderbeitrag guthiessen.

Für die ordentlichen Gemeindebeiträge findet der Verteilschlüssel der Region Maloja (ohne Gemeinde Bregaglia) sinngemäss Anwendung (Art. 18 Abs. 2 Infra-G und Art. 21 Abs. 2 Infra-S), in der jeweils gültigen Fassung. Aufgrund der mehrjährigen Investitionsplanung verteilen sich die Zahlungen der Gemeinden über mehrere Jahre, was den Gemeinden eine vorausschauende und tragbare Finanzplanung ermöglicht. Es ergeben sich folgende Anteile der einzelnen Gemeinden am Verpflichtungskredit verteilt auf 6 Jahre, beispielhaft dargestellt anhand einer Hochrechnung gemäss dem derzeit gültigen Verteilschlüssel 2025:

| Verteilschlüssel | | Total | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 |
|-------------------------|-------------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Sils i.E./Segl | 3.41% | 1296 | 102 | 239 | 239 | 239 | 239 | 239 |
| Silvaplana | 6.87% | 2611 | 206 | 481 | 481 | 481 | 481 | 481 |
| St. Moritz | 39.34% | 14949 | 1180 | 2754 | 2754 | 2754 | 2754 | 2754 |
| Celerina/Schlarigna | 10.90% | 4142 | 327 | 763 | 763 | 763 | 763 | 763 |
| Pontresina | 10.80% | 4104 | 324 | 756 | 756 | 756 | 756 | 756 |
| Samedan | 12.51% | 4754 | 375 | 876 | 876 | 876 | 876 | 876 |
| Bever | 2.69% | 1022 | 81 | 188 | 188 | 188 | 188 | 188 |
| La Punt Chamues-ch | 3.96% | 1505 | 119 | 277 | 277 | 277 | 277 | 277 |
| Madulain | 0.88% | 334 | 26 | 62 | 62 | 62 | 62 | 62 |
| Zuoz | 5.74% | 2181 | 172 | 402 | 402 | 402 | 402 | 402 |
| S-chanf | 2.90% | 1102 | 87 | 203 | 203 | 203 | 203 | 203 |
| Total (TCHF) | 100% | 38000 | 3000 | 7000 | 7000 | 7000 | 7000 | 7000 |

Die Finanzhilfen seitens Bund und Kanton von je 6 Mio. Franken wurden der Infra in Aussicht gestellt. Über die Beitragszusicherung wird die Regierung des Kantons Graubünden nach der Urnenabstimmung vom 17. August 2025 befinden.

Das Finanzierungskonzept sieht vor, dass nach der Infrastrukturerneuerung die laufenden Kosten und Abschreibungen mit den Erträgen der Infra gedeckt sind und genügend Liquidität für die Kapitalrückzahlungen vorhanden ist. In guten Geschäftsjahren sollen zusätzlich Rücklagen aufgebaut werden können, um zukünftige Investitionen aus eigenen Mitteln mitfinanzieren zu können. So ist sichergestellt, dass die Flughafengemeinden künftig keine Beiträge an die Kosten für den laufenden Betrieb der Flughafeninfrastruktur bezahlen müssen. Das Finanzierungskon-

zept beruht auf einem Businessplan 2025–2040 mit entsprechenden Planrechnungen. Sie zeigen, dass am Regionallughafen Samedan ausreichend Potenzial besteht, um für die Infra die entsprechenden Erträge zu erzielen und gleichzeitig die Flughafenbetreiberin (aktuell Engadin Airport AG) für ihre unternehmerische Tätigkeit mit einer angemessenen Rendite abzugelten. Um eine nachhaltige Rentabilität zu erreichen, sind verschiedene Massnahmen erforderlich. Im Zentrum steht die Neuverhandlung der Leistungsvereinbarung für den Flughafenbetrieb, welche unter anderem auch den Pachtzins regelt, den die Flughafenbetreiberin (aktuell Engadin Airport AG) zu bezahlen hat. Die Neuverhandlung der Leistungsvereinbarung soll mit der Erneuerung der Flughafenkonzession, welche im August 2031 ausläuft, zeitlich koordiniert werden. Für die neue Leistungsvereinbarung respektive den Flughafenbetrieb ab dem Jahr 2031 prüft die Infra eine wettbewerbliche Ausschreibung, an der sich die aktuelle Flughafenbetreiberin (Engadin Airport AG) ebenso wie Dritte beteiligen können. Die Infra erhält dadurch die erforderliche Handlungsfreiheit, um die künftige Partnerschaft zur Flughafenbetreiberin auf Augenhöhe und im Benehmen mit dem BAZL zu gestalten. Eine Flughafenbetriebsgesellschaft, welche interessierte Privatpersonen, Unternehmen sowie allfällig auch die öffentliche Hand ins Aktionariat aufzunehmen bereit ist, wird die Infra offen prüfen.

3. Zum Antrag 2 im Einzelnen

Der beantragte Verpflichtungskredit gemäss Finanzierungskonzept für das «Projekt 2025» umfasst folgende Elemente:

Gemäss dem Finanzierungskonzept ist ein à-fonds-perdu Beitrag – das heisst ein Investitionsbeitrag ohne Rückzahlungsverpflichtung – der elf Flughafengemeinden (Trärgemeinden) von insgesamt 38 Mio. Franken erforderlich. Dazu haben die Trärgemeinden einen entsprechenden Verpflichtungskredit zu gewähren, welcher Gegenstand der Vorlage ist. Die auf die einzelnen Gemeinden entfallenden Anteile richten sich nach dem jeweils gültigen Verteilschlüssel der Region Maloja ohne Gemeinde Bregaglia (Art. 18 Abs. 2 Infra-G und Art. 21 Abs. 2 Infra-S), sie sind (Stand 2025) in der Tabelle auf Seite 19 dargestellt.

Neben den Eigenmitteln in Form von Beiträgen der elf Trärgemeinden wird die Infra für die Realisierung der Etappe 2/a Fremdmittel aufnehmen. Einerseits steht das zinslose NRP-Darlehen des Bundes in Höhe von 6 Mio. Franken in Aussicht. Für dieses Darlehen wird eine Garantieverpflichtung seitens der Trärgemeinden verlangt. Andererseits wird die Infra im Umfang von 14 Mio. Franken Bankdarlehen aufnehmen. Der Antrag 2 beinhaltet daher die Übernahme der Haftung in Bezug auf das NRP-Darlehen wie auch die Bankdarlehen. Mit der Zustimmung zur Haftungsübernahme verbunden ist auch die implizite Zustimmung der Trärgemeinden zur Darlehensaufnahme (gemäss Art. 18 Abs. 1 lit. e Infra-G; Art. 21 Abs. 1 lit. e Infra-S). Die Anteile der elf Trärgemeinden an der Garantieverpflichtung bzw. Haftungsübernahme für die Fremdmittel richten sich nach dem jeweils gültigen Verteilschlüssel der Region Maloja ohne Gemeinde Bregaglia (Art. 18 Abs. 2 Infra-G und Art. 21 Abs. 2 Infra-S), das heisst nach dem gleichen Verteilschlüssel, wie er auch für die Beiträge der Gemeinden zur Anwendung gelangt (siehe beispielhaft den Verteilschlüssel 2025 in der Tabelle auf Seite 19).

Wie bei jedem Bauprojekt ist auch bei der Erneuerung des Regionallughafens Samedan die Teuerung zu berücksichtigen bzw. vorzubehalten. Die ausgewiesenen Investitionskosten von

68.5 Mio. Franken basieren auf dem Kostenstand April 2024 und sind indiziert (Indexstand April 2024 / Basis Oktober 2020 = 100 Pkt.; Schweizer Baupreisindex, Hochbau 115.2 Pkt. und Schweizer Baupreisindex, Tiefbau 114.3 Pkt.). Das von der Flughafenkonferenz verabschiedete Finanzierungskonzept sieht vor, dass der Verpflichtungskredit der Trägergemeinden von 38 Mio. Franken aufgrund der Teuerungsschwankung sich erhöht oder vermindert, im Ausmass der Indexveränderung, gemessen an den Gesamtbaukosten von 68.5 Mio. Franken für das Gesamtprojekt Etappe 2/a. Der so zu berechnende Teuerungsausgleich ist Bestandteil der Abstimmungsvorlage und entspricht einem gängigen Verfahren für die Finanzierung von Bauten durch die öffentliche Hand.

II. Antrag und Empfehlung der Flughafenkonferenz

Die Erneuerung der Infrastruktur des Regionalflughafens Samedan ist wichtig und dringlich. Der Investitionsbedarf für die Flughafeninfrastruktur ist ausgewiesen. Die Hochbauten und Anlagen sind am Ende ihrer Lebenszeit und eine Sanierung ist keine Alternative. Eine Sanierung würde einen hohen zweistelligen Millionenbetrag kosten, und ein vergleichbar nachhaltiges und zukunftsfähiges Ergebnis wäre dennoch nicht erreichbar. Die heute vorhandene Restbausubstanz erlaubt dies nicht (mehr), Ersatzneubauten wären zeitverzögert dennoch notwendig, womit sich die Infrastrukturkosten unnötig verteuern.

Die Etappe 2 konzentriert sich auf den minimalen Bedarf des Flughafens für den Betrieb in Zukunft: Ersatz der Infrastruktur und Anpassung an die technischen Anforderungen. Der Vorschlag wurde gemeinsam mit der heutigen Flughafenbetreiberin (Engadin Airport AG) und weiteren Flughafenpartnern erarbeitet. Für nicht betriebsnotwendige Investitionen wie Hangarbauten können künftig privatwirtschaftliche Lösungen in Betracht gezogen werden.

Aktuell sind hohe Investitionen notwendig, auch deshalb, weil über mehrere Generationen nicht investiert und beim Unterhalt und der Instandsetzung gespart wurde. Mit dem Erneuerungsbau, mit Investitionskosten von 68.5 Mio. Franken, werden für den künftigen Betrieb des Flughafens wichtige, zukunftsfähige Grundlagen gelegt. Die Erneuerung ermöglicht einen sicheren Betrieb des Flugplatzes für die nächsten Generationen zugunsten der einheimischen Bevölkerung, der Gäste, des Tourismus und der lokalen Wirtschaft in der Region. Die auf das Nötige reduzierten Ersatzneubauten basieren auf einem mit den Flughafenpartnern gemeinsam verabschiedeten Nutzungskonzept.

Der Regionalflughafen Samedan befindet sich in einer landschaftlich wertvollen und sensiblen Umgebung. Diesem Umstand wird bei den gestalterischen Anforderungen an die Bauten und Anlagen angemessen Rechnung getragen. Auch aus dem Gesichtspunkt der Nachhaltigkeit weist das vorgeschlagene Konzept im Bau und Betrieb zahlreiche Vorteile und Verbesserungen gegenüber der heutigen Situation auf. Der Einsatz erneuerbarer Energien und die Energieeffizienz werden stark gewichtet, ökologische Ausgleichsmassnahmen zur Förderung der Biodiversität umgesetzt. Das neue Konzept reduziert zudem die Lärmemissionen aufgrund grösserer Abstellflächen für die Flugzeuge und der Verlegung der Helikopterlandeplätze von der Dorfseite auf die Pistenseite.

Die Kosten der Ersatzneubauten und Sanierungen sind sorgfältig kalkuliert. Das Finanzierungskonzept für die Etappe 2/a ist langfristig ausgerichtet und ausgewogen. Der Verpflichtungskredit über 38 Mio. Franken (zuzüglich Teuerungsanpassung auf den Projektgesamtkosten von 68.5 Mio. Franken) stellt – zusammen mit dem Sonderbeitrag der Gemeinde St. Moritz – sicher, dass die Infra die Investitionen nachhaltig tragen und finanzieren kann. Mit der Haftungsübernahme durch die elf Trägergemeinden für Fremdmittel wird ergänzend eine sinnvolle Fremdfinanzierung ermöglicht.

Die Neuverhandlung und Ausschreibung der Leistungsvereinbarung betreffend die Betriebsführung für den Regionalflughafen Samedan liegt im Interesse der Flughafengemeinden als Trägerschaft der Flughafeninfrastruktur. Dies ermöglicht es, die Verhältnisse rund um den Regionalflughafen Samedan zeitnah, langfristig ausgerichtet und gesamtheitlich zu regeln.

Die Flughafenkonferenz ist überzeugt, dass mit der Erneuerung der Flughafeninfrastruktur ein Generationenprojekt realisiert wird. Dieses schafft die Voraussetzungen, dass der Regionalflughafen Samedan als Alleinstellungsmerkmal des Oberengadins im Vergleich zu den anderen alpinen Tourismusdestinationen und als Wirtschaftsmotor für die Zukunft gesichert wird. Der Regionalflughafen Samedan ist ein bedeutender Teil einer soliden, langfristig ausgerichteten Infrastruktur der Region und im Interesse der Bevölkerung. Er schafft und gewährleistet Sicherheit und Wohlstand.

Die Flughafenkonferenz hat an ihrer Sitzung vom 16. April 2025 einstimmig beschlossen, Ihnen folgenden **Antrag 2** zu unterbreiten und zur Annahme zu empfehlen:

Die Flughafenkonferenz beantragt den Stimmberechtigten der Trägergemeinden der Infra für die Erneuerung des Regionalflughafens Samedan («Projekt 2025», Etappe 2/a)

— **die Gewährung eines Verpflichtungskredits von 38 Mio. Franken (zuzüglich Teuerungsausgleich auf den Projektgesamtkosten von 68.5 Mio. Franken) sowie die Übernahme der Haftung für Darlehen von insgesamt 20 Mio. Franken, aufgeteilt gemäss gesetzlichem Verteilschlüssel auf die Trägergemeinden der Infra.**

Für die Flughafenkonferenz der Infrastrukturunternehmung Regionalflughafen Samedan

Der Vorsitzende
Christian Brantschen

Der stellvertretende Vorsitzende
Samuel Schäfli