

The way to smile



GRENCHEN
Airport



Geschäftsbericht 2021

www.airport-grenchen.ch

Inhalt

Organe	2
Bericht des Präsidenten	4
Zukunftsflug schnuppern	5
Nachhaltigkeit	6
Flughafenbetrieb	7
Bilanz	11
Erfolgsrechnung	12
Anhang zur Jahresrechnung	13
Flugsicherungsdienst und Finanzierung	15
Informationen zur Rechnung	16
Antrag über die Deckung des Jahresverlustes	17
Revisionsstellenbericht	18



Regionalflugplatz Jura-Grenchen AG
Flughafenstrasse 117

CH - 2540 Grenchen

Telefon +41 32 396 96 96

Mail info@airport-grenchen.ch

www.airport-grenchen.ch

Organe



Verwaltungsrat

Präsident

Erich Blösch ¹⁾
Biel

Vizepräsident

Conrad Stampfli ^{1) 2) 3)}
Solothurn

Roger Mathys ¹⁾
Feldbrunnen

Dominique Stoll ¹⁾
Prêles

Richard Aschberger ⁴⁾
Grenchen

Hansjörg Boll ⁵⁾
Solothurn

Ivo Erard ⁴⁾
Grenchen

Alex Kaufmann (bis September) ⁴⁾
Grenchen

Urs Wigger (ab Oktober) ⁴⁾
Grenchen

1) Mitglieder VR-Ausschuss

2) Mitglied der Task Force Finanzierung Flugsicherung

3) Mitglied der Task Force IFR

4) Vertreter Einwohnergemeinde Grenchen

5) Vertreter Einwohnergemeinde Solothurn

Organisation VR

Entsprechend dem St. Galler Modell sind das normative Management (Geschäftspolitik, Unternehmensziele, 10-Jahreshorizont) beim Gesamt VR, das strategische Management (Umsetzung normative Vorgaben, 3-Jahreshorizont) beim VR Ausschuss, das operative (Tagesgeschäft, 1-Jahreshorizont) beim Direktor.

Geschäftsleitung

Direktor

Ernest Oggier ^{2) 3)}

Operations

Micheline Gaschen

Revisionsstelle

BDO AG, Grenchen



Bücker Jungmann (1939) HB-UUS

Start in der Morgensonne mit Pilot Rolf Bläsi am 13. Juni 2021 in Richtung 06 (Osten).

<https://www.bueckerflug.ch>

„Bücker“ seit 1933 Inbegriff vom Doppeldecker, war seit jeher am Grenchner Himmel zu bestaunen.

Bericht des Präsidenten

Geschätzte Aktionärinnen, geschätzte Aktionäre,
liebe Aviatikfreunde

Der Flughafen Grenchen entwickelt sich. Er ist Teil der Schlüsselinfrastruktur der schweizerischen Luftfahrt. Als Binnenland brauchen wir gut funktionierende und strategisch redundante Flugplatzstandorte. Gemessen an den Flugbewegungen und dem umfassenden Spartenmix, haben wir am Standort Grenchen den grössten Schweizer Regionalflughafen. Er erschliesst den Wirtschaftsraum *Espace Mittelland* wegen der Lage und der vielseitigen Benutzbarkeit. Er ist Wegbereiter (Pilotprojekte) für moderne Flugverfahren (IFR ohne ATC, FlexATS, RMZ, AFIS, u.a.).

Der Flughafen Grenchen ist ein Leuchtturm für den Wirtschaftsraum *Biel - Grenchen - Solothurn* mit internationaler Ausstrahlung. Er erfüllt die klaren Leistungserwartungen von Bund, Kanton, Gemeinde und der Shareholder. Direkte Flugverbindungen vom und ins Ausland für Passagier- und Geschäftsflüge gelten als einmaligen Standortvorteil. Er hat eine volkswirtschaftliche Relevanz, ermöglicht signifikante Wertschöpfung und schafft eine erhebliche Anzahl direkter und indirekter Arbeitsplätze. Er ist eine rege benutzte Freizeitattraktion in der Region.

Der Flughafen Grenchen ist Ausbildungscluster von nationaler Bedeutung. Er ist qualifiziert für die Grund- und Weiterbildung von Linien-, Berufs-, Militär- und Privatpiloten mit 11 Flugschulen auf höchstem professionellem Niveau (Höhere Fachschule *Flight Academy*, Rega). Swiss, Rega und Luftwaffe vertrauen und basieren auf Grenchen als Kompetenzzentrum. Er bietet Training auf Asphalt- und Graspisten mit Nachtflugausbildung. Seine Reputation als anspruchsvollen Trainingsplatz erlangte er aufgrund der dichten Flugbewegungen, des Spartenmix, des stark beanspruchten Funksprechverkehrs mit und ohne Fluglotsendienst und der fordernden Topographie am Jurasüdfuss.

Der Flughafen Grenchen ist eine Anlage mit starken, unverkennbaren Vorteilen. Seit 90 Jahren unternehmerisch geführt und finanziell selbsttragend. Etabliert an zentraler geographischer und wirtschaftsgeographischer Lage. Ohne Linienflugprimat ermöglicht er eine unkomplizierte und kommode Abfertigung für Passagiere, Piloten und Flugschüler. Mit Instrumentenanflug ausgerüstet, einer strengen Offenhaltungspflicht (362/365 und 7/7) und dem ICAO-Zertifikat gilt er als zuverlässiger und verlässlicher Start- und Landeplatz für hiesige und auswärtige Piloten. Als Zollflughafen ermöglicht er direkte Auslandflüge mit Waren- und Passkontrolle und ist Non-Schengen Aussengrenze. Er verfügt über ein flexibles Pistensystem mit einer zentralen, befestigten Hauptpiste (Mangel: nur 980m) und drei Graspisten. Er ist mit dem ÖV und Individualverkehr optimal erreichbar.

Allerdings stellen wir eine schleichende Entwicklung fest, die sich negativ auf die Flugbewegungen auswirkt und damit indirekt auf die Ertragslage. Mehr Regulierung, mehr Auflagen, mehr Kosten und weniger Fun. Wir befinden uns in einer Umbruchphase, generell in der Fliegerei und speziell auf den Regionalflugplätzen. Die Zivilluftfahrt muss sich nach dem Corona-Schock wieder erholen und das vor dem Hintergrund der Klimakrise. Das Interesse verlagert sich gewissermassen von Freizeit auf professionelle Fliegerei. Moderne Konzepte wie *Urban Air Mobility* bringen neuartige Fluggeräte auf den Plan. Es besteht ein Trend zum Vertikalflug (Volocopter, Lilium, u.a.) und elektrischen Schulungsflugzeugen.

Wir sind gefordert, auf die sich öffnende Schere zwischen Aufwand und Ertrag, Lösungen zu finden um die langfristige Existenz des Flughafens zu sichern. Ausreichende Erträge durch private Benutzer (Business to Customer) sind nicht mehr gesichert. Dazu kommt eine neue Berechnungsmethode für die Lärmkurven, die eine weitere Verminderung der Flugbewegungen zur Folge haben kann.

Aus dieser Perspektive entstand die Strategie *Business to Business*, die unsere Abhängigkeit von Flugbewegungen in Zukunft reduzieren wird. Dabei wollen wir die Ausbildung weiter fördern und deren Professionalisierung ausbauen (von Profis für Profis). Unsere USP sollen gezielter auf potentielle Geschäftskunden ausgerichtet werden, die mit wenig Flugbewegungen die Ertragslage stabilisieren und damit den Erhalt der Diversität (Geschäftsflug, Passagierflug und Freizeiflug) weiterhin ermöglichen und sichern. Die Attraktivität als Kompetenzzentrum wollen wir nutzen und die erfolgreichen Firmenansiedlungen gezielt fortsetzen. Wir wollen eine Willkommenskultur für innovative Partner schaffen und die Entwicklung der nachhaltigen Fliegerei proaktiv unterstützen. Elektroflugzeuge für die Grundausbildung sind ein erster Schritt in die Richtung einer nachhaltigen Luftfahrt. Als Konzeptpartner wollen wir die Integration von Elektroflugzeugen mit der *European Flight Academy* am Standort Grenchen fördern.

Ich bin mir bewusst, dass Veränderung auch Widerstand erzeugt. Gemeinsam und mit gegenseitiger Rücksichtnahme wird es gelingen, uns der Herausforderung zu stellen. Wo wir uns verbessern können, werden wir es tun.

Ich bedanke mich bei unseren Kunden und bei allen, die sich für unseren Flugplatz einsetzen.

Grenchen, im April 2022



Erich Blösch
Verwaltungsratspräsident



Elektrisch heisst, CO2-neutral fliegen.

Der Strom generiert eine über 230m² grosse Solarfläche am Airport Grenchen.

Die VELIS ist das erste EASA-zertifizierte Elektroflugzeug und erfüllt alle behördlichen Anforderungen.

Piloten-Grundsicherung (PPL Ausbildung) und Umschulung in Grenchen durch die Flugschule Solothurn.



Zukunftsluft schnuppern:

Die in Grenchen beheimatete Pipistrel Aircraft VELIS Electro :

- Hochdecker für 2 Personen
- Maximales Startgewicht 600kg
- Totale Nutzlast 174 kg (2 Personen)
- Konstruktion aus Kohlefaser, Glasfaser und Epoxy
- Antriebsstrang bestehend aus 2 Batterien, Controller und Motor
- Beide Batterien haben eine Energie von 22kWh
- Max. Motorenleistung beim Start 65 kW
- Motorenleistung beim Reiseflug 22 kW
- Reisegeschwindigkeit 75 kt (140 km/h)
- Nachladung von 20 kW in 80 Minuten
- Äquivalent von 1.9 L Benzin
- Max. Lärmpegel beim Start 60 dB(A)
- Gleitverhalten 1:5
- Reichweite 90 - 100 km
- normale Flugdauer 30 - 40 Minuten

Nachhaltigkeit

Nachhaltige Geschäftsführung hat einen hohen Stellenwert. Wir orientieren uns an den Grundsätzen ESG (Environment - Social - Governance) und SDG (Ziele für nachhaltige Entwicklung). Wir konzentrieren uns auf die Themen:

- (1) Beitrag an die Region, schwergewichtig ausgerichtet auf die Standortstrategie 2030 des Kantons (Positionierung, Festigung Ausbildungsflughafen, Business Fliegerei, zukunftsgerichtete Leistungen)
- (2) Arbeits- und Flugsicherheit
- (3) Klima durch Reduktion des CO₂ Ausstosses
- (4) Energie mittels Produktion von Solar Strom auf unseren Dachflächen
- (5) Lärm
- (6) Biodiversität mittels extensiver Wiesennutzung der Landflächen auf dem Flughafenareal.



Der Verwaltungsrat (VR) befasste sich anlässlich eines Seminars im November mit der Entwicklung des Flughafens und legte die normativen Ziele für die nächsten 10 Jahre fest. Nebst Festigung des status quo sieht er die zukunftsgerichtete Leistung für die Region in der Ansiedelung von Kompetenzzentren von überregionaler Bedeutung für die Luftfahrt, die auf den Standort auf einem Flugplatz angewiesen sind. Ein 1. Projekt, Swiss Rotor Hub, unterstützt von Kanton und der Stadt Grenchen, mit einem Ertragspotential für uns von jährlich über CHF 150'000 und Synergien für die Region, ist gegenwärtig zufolge einer einzigen Einsprache blockiert. Wir nehmen die Argumente ernst, auch wenn sie wenig Aussichten haben, weil sie von einem namhaften Kreis der Flughafenutzer, der IG LSZG, kommen.

Im Bereich Klima setzen wir derzeit auf elektrisch betriebene Luftfahrzeuge (e-flying) für die Pilotenausbildung. Nachdem keine der ortsansässigen Flugschulen gewillt war, ein entsprechendes Angebot anzunehmen, beschafften wir den 1. zertifizierten elektrisch betriebenen Flugzeugtyp gleich selber und stellen ihn mietweise für die Pilotenausbildung zur Verfügung. Damit setzen wir ein Zeichen. Der Infrastrukturbeitrag der Stadt Solothurn hilft uns dabei.

Die Absage des e-Fly-in Anlasses für 2022 wegen unserem Bauprojekt nahmen wir mit Bedauern zur Kenntnis.

Die Solarstromproduktion betrug trotz schlechtem Wetter 367'322 kWh (Vorjahr 370'610 kWh).



Lärm beschäftigt uns. Aufgrund der Neuberechnung aller (was neu ist) vorbestehenden SIL Lärmbelastungskurven sehen wir uns - als einziger Flugplatz in der Schweiz - mit einer möglichen Reduktion der Flugbewegungen von 90'000 auf 50'815 konfrontiert. Dies ist zwar rein kalkulatorisch (faktisch nicht wahrnehmbar) bedingt, weil auf dem Spitzenaufkommen an Spitzentagen berechnet, wirkt sich aber trotzdem auf die Gesamtzahl aus. Derzeit überprüfen wir die Lärmkurven und die Bewirtschaftung der Flugbewegungen an den Spitzentagen. Die Reduktion der Flugbewegungen gefährdet die Aufrechterhaltung des status quo und kann von existenzieller Bedeutung sein.

Die Erweiterung des Ausgleichbeckens hat an die "Instream-Revitalisierung" des Witibachs beigetragen und wirkt sich positiv auf die Biodiversität aus.



Neu wird das Vorfeld mit einer stromsparenden LED-Beleuchtung ausgeleuchtet.

Conrad Stampfli, Vize-VRP Airport Grenchen

Flughafenbetrieb

Corona Pandemie

Erste Priorität des Airports gilt, jeden Tag ohne Unterbruch offen zu halten und für unsere Kunden da zu sein. Geschickter Personaleinsatz war gefragt, um im Ansteckungsfall nicht gleich alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in die Quarantäne zu senden und eine entsprechende Vermischung der Teams zu verhindern. Dieses Ziel wurde zu 100% erfüllt.

Auf Feuerwehrtraining wurde gemäss Anweisung Solothurner Gebäudeversicherung zeitweise verzichtet. Im Einsatzfall mussten die Rettungskräfte mit Maske ausrücken und sich gegeneinander mit Distanz aufhalten.

Die Pandemie erforderte vom Airport die Erstellung eines entsprechenden Schutzkonzeptes, welches jeweils angelehnt an die behördlich verfügbaren Massnahmen angepasst und überarbeitet werden musste. Generell galt in allen öffentlichen Bereichen die Maskenpflicht, die Kaffecke musste zum 'take-away' erklärt werden, Aufenthalts- und Sitzgelegenheiten wurden eliminiert.

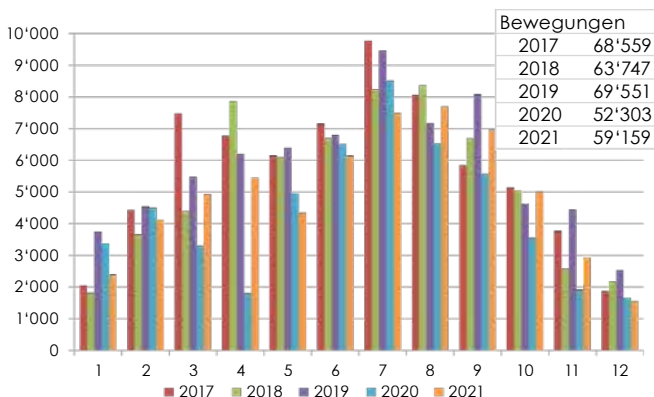
Fast täglich wurden die Bestimmungen für Ein- und Ausreise in Schengen und Non-Schengen Ländern angepasst. Dies erforderte einen erhöhten Personaleinsatz als Auskunftsstelle gegenüber den Kunden oder zur Koordination mit der Kantonspolizei.

Betrieb und Leistung

Das Jahr 2021 verzeichnete insgesamt 59'159 Flugbewegungen. Noch immer gezeichnet von weniger Schulungsbewegungen, positiv +13.1% mehr als im Vorjahr. Erfreulicherweise hat auch die Lufthansa Aviation Training die Ausbildung der Swiss-, Edelweiss- und Luftwaffenpiloten wieder aufgenommen. Sommer-Spitzenmonate mit über 10'000 Bewegungen wurden keine mehr erreicht. Eine homogenere Verteilung über das gesamte Jahr, ist statistisch von Vorteil in der Lärmbeurteilung.

Das Wetter war der Aviatik in den Monaten Mai, Juni, Juli und Dezember nicht wohl gesinnt. In diesen Monaten wurde der Wert von 2020 sogar unterboten.

Zur Illustration die Monatsstatistik der letzten fünf Jahre:



Der negative Einfluss vom Wetter zeigte sich auch an den Segelflugbewegungen. Obwohl die Segel- und Motorfluggruppe mit grossem Erfolg mehrere 'Air

Cadets' Kurse durchführte, verringerte sich die Zahl um 8.5 % auf 3'801 Flugbewegungen.

Die internationalen Flugbewegungen mit 1'972 an der Zahl nahmen um 23% zu, sind aber noch weit vom Durchschnitt vor Corona mit 2'800 entfernt.

Die Instrumentenflugbewegungen erhöhten sich um 4% auf 4'235. Auch diese haben den langjährigen Durchschnittswert von 4'800 noch nicht erreicht.

Seit 2012 waren die Helikopterbewegungen jedes Jahr abnehmend. Gemeinsam erreichten Mountainflyers und Rega mit der Zahl 2'261 erstmals wieder der Wert von damals (2012 waren es 2'335 Flugbewegungen).

Ertrag Flugbetrieb

Mit den obgenannten Flugbewegungen resultierte ein Total von 374'000 CHF an Landetaxen. Der budgetierte Wert wurde um 8% übertroffen. Nach Abzug des Aufwands trägt der Flugbetrieb mit CHF 203'000 zur Marge am Airport bei.



Ertrag Treibstoffe

Mit total 355'453 l AVGAS und 373'439 l Jet A1 stieg der Fuel Verkauf gegenüber dem Corona Vorjahr um 7% AVGAS und 20% Jet A1. In der Gesamtstatistik der vergangenen Jahre lag einzig 2020 der Wert noch tiefer. Das budgetierte Margenziel wurde 2021 um 3.5% nicht erreicht. Trotzdem erwirtschaftete der Airport über den Verkauf an Treibstoffen eine Ertrag von knapp CHF 340'000.

Ertrag Liegenschaften

Der Airport vermietet total 18'475 m² an Hangarflächen, dazu die Aussenabstellplätze (inkl. Overnight Parking) und die Liegenschaften im Haus 63 und im Hangar 1 (Werkhof). Zusätzlich werden die diversen Baurechtszinsen addiert. Daraus erfolgte ein Gesamtertrag von CHF 1'005'000. Die Seminar- und Konferenzräumlichkeiten im Haus 63 waren Coronabedingt nicht stark belegt. Somit resultierte ein Total, welches 1% tiefer war als im Vorjahr.

Im Frühjahr wurden die m²-Mietpreise in den Hangars nach neuer Preisliste harmonisiert und angepasst. Durch eine zeitliche Verzögerung wird sich der zusätzliche Ertrag erst ab 2022 in der Buchhaltung ausweisen. Freiwerdende Hangarplätze werden aktiv sofort weitervermietet und somit längere Ertragsausfälle reduziert.

Flugsicherung

Nach zweijährigem Unterbruch ermöglichte das BAZL ab März die IFR-Abflüge in der RMZ über den Standard Instrument Departure Arvan. Somit ist grössere Sicherheit gegeben und der abfliegende IFR-Verkehr eindeutig vom Berner Luftraum getrennt. Die Koordination für die Flugsicherung gestaltet sich weniger kritisch. Ab März wurde als Kosteneinsparmassnahme gemäss BAZL Verfügung auch die Mittagspause RMZ von 1215 – 1345 LT wieder eingeführt.

Ab Oktober (Nebensaison) war auch an den Wochenenden ganzer Tag nur RMZ. Geplant waren über die Weihnachtszeit mehrere Wochen durchgehend RMZ. An ganztägigen RMZ war der IFR-Verkehr zwischen 0900 und 1700 LT auf nur 1 (ein) IFR Start oder Landung pro Stunde durch Bern Approach limitiert, was zu erheblichen Einschränkungen in den IFR Bewegungen führte. Verständlicherweise hielt sich die Kundenbegeisterung dabei in Grenzen.

Am 01. Juni fand eine ganztägige BAZL abteilungsübergreifende RMZ-Inspektion statt. Dabei wurde erstmals vom BAZL eine interessante Kundenumfrage durchgeführt. Es wurden keine signifikanten Schwachstellen gefunden. Die RMZ ist soweit 'acceptable safe'.

Auf Ende Juni musste der Airport die Safety Issue Risk Assessment überarbeiten und das Gesuch für die RMZ 2022 beim BAZL einreichen.

Da nach Beweisführung über die Skyguide Rechnungen die erweiterten RMZ Zeiten nichts zur Kosteneinsparung beitragen, willigte das BAZL im Dezember ein und verfügte von nun an unbefristet die RMZ ohne Mittagspause und Wochenenden. Der vom Airport bereits vor vier Jahren geäusserte und entsprechend eingegebene Wunsch wurde nun erfüllt.

Mit 12'931 Flugbewegungen im Berichtsjahr fanden 21,8% aller Bewegungen unfallfrei in der RMZ statt. 12,5% aller IFR Bewegungen (Anzahl 516) wurden in der RMZ ausgeführt.

Kommunikation und Airport Ticker

Anlässlich der Pandemie verzichtete der Airport auf eine Publikation seines Magazins 'up in the sky'. Im Hintergrund wurde vom Airport an einer neuen Homepage gearbeitet. Der bestehende Workload des Management Teams stoppte eine Weiterentwicklung bis hin zur Publikation. Aufgrund des 90jährigen Bestehens des Airports wurde ein an das normale Logo angelehntes Jubiläumsmotiv entworfen und publiziert.

Der Airport wurde auf Facebook und Instagram mit einem eigenen Kanal weltweit per soziale Medien sichtbar.

Im Berichtsjahr wurden insgesamt 65 Airport Ticker versandt. Anlässlich der Segelflug Schweizermeisterschaften wurden jeden Tag die Zeiten der Flughafensperrung der Segelflieger kommuniziert. Dies wurde von allen Partnern geschätzt.



Behörden und Umfeld

Ab März waren die Regionalflughäfen an mehreren Sitzungen mit dem BAFU involviert, um die erweiterte CO₂ Abgabe der allgemeinen Luftfahrt und der Business Aviation zu bestimmen. Diese wurde am 13. Juni in der Abstimmung verworfen und somit die Arbeiten mit dem BAFU bis auf weiteres sistiert.

Der für den 14. April vorgesehene Schweizweite Informationsanlass bezüglich Certification of Aerodromes COFA ICAO wurde wegen der Pandemie kurzfristig ersatzlos gestrichen.

Am 21. April wurden alle Flugplätze über die weltweite Einführung des Runway Condition Reports (RCR) informiert. Dies beschäftigte den Airport ab August, insbesondere mit der Schnittstelle zu Skyguide und der Eingabe des Runway Condition Codes (RCC) im CADAS Tool. Bei nasser Piste muss der Airport nun auch im Sommer ein 'snowtam' verfassen.

Das BAZL kündigte für den 10. Mai eine Inspektion der Tankstelle an und erschien mit zwei Mitarbeitern, um Prozesse, Nachweispapiere und Zustand der Tankanlagen zu überprüfen. Aufgrund der Tatsache, dass im Rahmen der Inspektion keine Findings erhoben werden mussten, verzichtete das BAZL auf eine Verrechnung. Am 01. Juni führte eine sechsköpfige BAZL Delegation eine ganztägige RMZ Inspektion durch. Es wurden die Übergänge RMZ-ATC-RMZ durchleuchtet und mit den verschiedenen Stakeholdern Interviews durchgeführt.

Auf Ende Juni mussten beim BAZL die Eingaben bezüglich RMZ Luftraum und OPS Konzept 2022 erfolgen. Dazu wurde auch ein Update des Safety Issue Risk Assessment verfasst und abgeliefert.

Die jährliche Überarbeitung des Flughafenhandbuchs mit dem Notfallplan und der Hazardous Identification beschäftigte Ende des Jahres. Die Dokumente wurden fristgerecht auf 31. Dezember dem BAZL abgeliefert.

Infrastruktur

Mit Zuversicht schauten der VR und die Geschäftsleitung dem Bau des Hangars 3 (Ersatz grüner Hangar) entgegen. Mitte Januar erfolgte eine Einsprache

Flughafenbetrieb

gegen das Projekt durch die IG LSZG. Alle Erklärungen bez. Autoparkplätze und Masterplan sowie Schlichtungsversuche verliefen erfolglos. Der VR Richard Aschberger wurde eingesetzt, um eine Lösung mit der IG LSZG zu finden. Trotz mündlicher Zusage im November blieb die Einsprache bisher im Raum stehen. Nach dem Einbau des Zugangsystems und den Schiebetüren wurden im Berichtsjahr der Boden und die Beleuchtung aus dem Jahre 1987 ersetzt. Im Haus 63 wurden die Böden aufgefrischt. Dies soll zu einem freundlichen Auftritt mithelfen und wurde von einigen Kunden positiv vermerkt.

Das Informatiksystem mit der Buchhaltungssoftware musste insbesondere durch die Einführung der neuen Einzahlungsscheine auf die neueste Version updatet werden.

Im Mai wurde der restliche Teil der Westfassade der Mécanair saniert. Ein Fenster mit Isolierglas und eine Verkleidung mit Isolation wurde koordiniert angebracht. Eine neue Abflusssrinne verhinderte bei den massiven Niederschlägen weitere Überschwemmungen im Gebäude.



Nachdem Ende Mai endlich die Graspisten abtrockneten, versagte der knapp 20jährige Mulcher-Vorbau vom Traktor beim Mähen der Segelfluggpisten. Ein Ersatzgerät musste angeschafft werden. Eine weitere Regenperiode verhinderte das Mähen der Graspiste Nord 06L / 24R.

Die massiven Regenfälle vom Mitte Juli setzten nicht nur die Segelfluggpisten unter Wasser, auch der frisch renaturierte Witibach tat mit der Fläche Tschui dasselbe. Oberflächenwasser trat in die Gebäulichkeiten bei Mieter GEMA ein und flutete die Kabelschächte. Es entstand Schaden an der Elektroanlage.

Nachdem im Frühjahr bereits der Flächenmäher für die Graspisten ersetzt werden musste, erlitt im Sommer der Wiesenrandmäher einen Motorschaden und musste auch durch ein zeitgemässes Gerät ersetzt werden.

Ivo Erard und sein Team zeichneten verantwortlich für den Einbau einer Teeküche im Hangar 1. Die LAT Fluglehrer und Flugschüler haben nun auch einen eigenen Ort für Café und Abwasch.

Anlässe

Anlässlich der Kantonsratssitzung im Veldrome organisierte die FDP-Solothurn am 12. Mai eine Besichtigung und Führung vom Airport. Sogar zwei Regierungsräte nahmen daran teil.

Am letzten Wochenende Juni fand bei den Fallschirmspringern das FreeFly Festival statt. Zur Freude der Teilnehmer*innen konnte bis Sonntag Nachmittag aktiv gesprungen werden. Der Sturm am Abend zerstörte das Festzelt.

Das PC-7 TEAM der Luftwaffe trainierte über Grenchen am 28.05., am 31.05. und am 24.06. gleich zweimal. Die Trainings verliefen ohne Zwischenfälle und jedes Mal mit Zuschauern, so dass sich daraus die Idee entwickelte, beim letzten Training 2021 am 02. September eine Flugshow zum 90 Jahre Jubiläum durchzuführen.



Die Rega organisierte am 08.06. erstmals auf dem Airport ein Meeting bez. Tierrettung und dem Versicherungsprodukt 'Contadino'. Die schweizweiten Vertreter der Versicherungen waren sehr beeindruckt, diese Rettungen mit dem Helikopter auf unserem Platz hautnah mitzuerleben. Die Rega unterstrich die Wichtigkeit dieses Anlasses und entsandte gleich drei Vertreter der Geschäftsleitung nach Grenchen.

In der Woche vom 26. – 30. Juni fand auf unserem Airport die Segelflug SM statt. Es konnte nur an zwei Tagen ein Wertungsflug durchgeführt werden. Die Teilnehmer waren trotzdem zufrieden. Jeden Tag über Mittag wurde der Airport zu Gunsten der Segelfliegerstarts für mindestens 2 Std. geschlossen.

Am 19. August begrüßte der Industrie- und Handelsverband Grenchen seine Mitglieder im Haus 63 zur jährlichen GV.

Die Interessengemeinschaft Berner Luftverkehr IGBL besuchte am 20. August den Flughafen Grenchen. Vertreter aus Industrie und Politik nahmen einen Blick über die Kantonsgrenze und orientierten sich am aviatischen Treiben auf unserem Airport.

In einer Zeit von nur zwei Monaten wurde die 90 Jahre Feier vom Airport in Zusammenarbeit mit der Luftwaffe und der Classic Formation am 02. September durchorganisiert. Sicherheits-, Zufahrts- und Parkkonzepte mit Stadt- und Kantonspolizei wurden entwickelt, welche in die Gesuche BAZL, Stadt und COVID einfließen. Catering lag in den Händen der Gebrüder Traub. Die Zusammenarbeit auf Platz funktionierte perfekt. Dank einer grosszügigen Defizitgarantie von Hugo Mathys konnte eine würdige 90 Jahre Feier mit einer eigens kreierten Geburtstagsformation entstehen. Ein Erfolg auf der ganzen Linie, keine Kritikpunkte bei den Beteiligten, Stakeholdern oder Besuchern.



Der Besucherstrom am Electrify-In vom 11./12.09. war überschaubar. Von Extern flogen drei Elektro-VELIS nach Grenchen, sonst gab es keine aktiven Elektroflugzeuge. Beim Publikum kamen die Schnupperflüge auf unserem VELIS sehr gut an. Total 35 an der Zahl wurden an dem Weekend durchgeführt.

Neben Training mit dem PC-7 TEAM fand neu am 09. September auch erstmals ein Display-Training mit dem PC-21 auf unserem Airport statt.

Der Rotary Club Grenchen organisierte am 27. Oktober einen Mitgliederevent mit ihren Damen auf dem Airport. Der Modellflugtag am 19. September sollte dem 80. Jubiläum der Modellfluggruppe gewidmet werden. Die Veranstalter sahen sich nicht in der Lage die COVID Bestimmungen mit dem Abstand der Personen auf dem Gelände fachgerecht und kostengünstig umzusetzen und entschieden, den Modellflugtag 2021 abzusagen.

Nach kurzer Vorlaufzeit fand am Sonntag 14. November auf unserem Areal eine Impfkampagne des Kantons Solothurn statt. Der Kanton organisierte die bekannte Sängerin Nicole Bernegger als musikalische Unterhaltung. Regierungsrätin Susanne Schaffner war zugegen. Über 20 Personen liessen sich vor Ort beraten.

Safety and Security

Im Berichtszeitraum gab es sechs Vorfälle mit Personen auf der Piste / auf dem Vorfeld oder Hängegleiter im Anflug 24. Zehn Vorfälle gab es mit defekten

Flugzeugen, geplatzte Pneus, nicht Funktionieren des Einziehfahrwerks, Leistungsabfall vom Triebwerk, Runway Excursion, Beschädigung durch Sturmwind, Panne des Alternators, Rauch im Cockpit oder IFR Start ohne Clearance. Zwei Vorfälle bezogen sich auf Sturmwinde und einer durch Ausfall der Funkanlagen wegen einer Maintenance von Skyguide. Alle Vorfälle waren im normalen Rahmen, es besteht kein Anlass zu erhöhtem Handlungsbedarf.

Im Berichtsjahr gab es einen SUST Bericht in Zusammenhang mit dem Airport.

Personal

Ausfälle durch Pandemie oder andere Krankheiten gab es sehr selten. Immer konnte intern eine Lösung gefunden werden. Das Jahr begann im AIS mit einer Person Unterbestand (50%). Die fehlenden Schichten wurden in vielen Fällen durch Micheline Gaschen selbst übernommen. Sie war es auch, welche Anfang März mit 20 Dienstjahren ein Jubiläum besonderer Art beging. Für die stets pflichtbewusste Haltung und äusserst zuverlässige Arbeitsweise gebührt grossen Dank! Für die Besetzung der vakanten AIS Stelle wurde ein Headhunter beauftragt, welcher jedoch erfolglos agierte.

Am 27. August konnte Direktor Ernest Oggier an der Universität St. Gallen als Auszeichnung für die erfolgreichen Studien in den letzten Jahren das Diplom für Advanced Studies in Global Aviation Management entgegennehmen.

Bei der Einsatzplanung der Freelancer Flughafen Assistenten kann es auch bei einem Bestand von 12 Personen vorkommen, an einzelnen Tagen keinen Assistenten zu finden. Im Hinblick auf die ganztägigen Einsätze Weihnachten / Jahresende wurde im Oktober in einem internen Kurs vier zusätzliche Assistenten ausgebildet.

Der langjährige Safety Officer Peter Maurer ging auf Ende Jahr in Pension. An der Stelle bedanken wir uns für seine fein säuberlich strukturierten Arbeiten, führte er uns 2019 erfolgreich durch die Rezertifizierung und seither vorbei an allen BAZL-Klippen.

Ende November erlitt Direktor Ernest Oggier einen kardiologischen Notfall und fiel für längere Zeit aus. Mit dem erfahrenen Linienspieler Michael Steinbach wurde ab Mitte Dezember ein neuer Safety Officer angestellt, welcher gleichzeitig zur Unterstützung des Direktors den Bereich 'Flugbetrieb' autonom versieht.

Pandemiebedingt konnte während des Jahres kein einziges Teammeeting durchgeführt werden. Koordination miteinander fand unter erschwerten Bedingungen statt, welches dem Personal alles abverlangte.

Im Namen der Kunden, Verwaltungsrat und Geschäftsleitung gebührt allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern einen herzlichen Dank!

Ernest Oggier, Direktor

Bilanz per 31. Dezember

	31.12.2021		Vorjahr	
	Franken	%	Franken	%
Flüssige Mittel	1'445'459.45	11.4	1'263'054.74	7.9
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1'213'617.20	9.5	4'302'141.95	26.7
Forderungen Aktionäre	29'036.70	0.2	32'331.50	0.2
Übrige Forderungen	7'671.20	0.1	14'407.95	0.1
Vorräte	64'850.00	0.5	59'944.20	0.4
Aktive Rechnungsabgrenzungen	69'570.80	0.5	19'791.75	0.1
Umlaufvermögen	2'830'205.35	22.2	5'691'672.09	35.4
Finanzanlagen	1.00	0.0	1.00	0.0
Mobile Sachanlagen	109'801.00	0.9	73'003.00	0.5
Grundstücke	526'000.00	4.1	526'000.00	3.3
Immobilien Sachanlagen	9'228'009.00	72.5	9'699'008.00	60.3
Immaterielle Anlagen	41'000.00	0.3	95'000.00	0.6
Anlagevermögen	9'904'811.00	77.8	10'393'012.00	64.6
AKTIVEN	12'735'016.35	100.0	16'084'684.09	100.0
Verbindlichkeiten Dritte	1'261'616.65	9.9	4'485'693.85	27.9
Verbindlichkeiten Aktionäre	16'538.95	0.1	12'814.25	0.1
Mietzinsbevorschussung Aktionäre kurzfristig	110'879.80	0.9	110'879.80	0.7
Übrige Verbindlichkeiten	12'633.89	0.1	11'094.94	0.1
Covid-19 Kredit	83'334.00	0.7	0.00	0.0
Amortisationsanteil Hypotheken (verzinslich)	100'000.00	0.8	100'000.00	0.6
Passive Rechnungsabgrenzungen	194'919.40	1.5	92'204.45	0.6
Kurzfristiges Fremdkapital	1'779'922.69	14.0	4'812'687.29	29.9
Mietzinsbevorschussung Aktionäre langfristig	1'830'291.24	14.4	1'941'171.04	12.1
Covid-19 Kredit	416'666.00	3.3	500'000.00	3.1
Hypotheken (verzinslich)	6'000'000.00	47.1	6'100'000.00	37.9
Langfristiges Fremdkapital	8'246'957.24	64.8	8'541'171.04	53.1
Fremdkapital	10'026'879.93	78.7	13'353'858.33	83.0
Aktienkapital	300'000.00	2.4	300'000.00	1.9
Gesetzliche Gewinnreserve	150'000.00	1.2	150'000.00	0.9
Freiwillige Gewinnreserve	2'250'000.00	17.7	2'550'000.00	15.9
Gewinnvortrag	30'825.76	0.2	19'971.68	0.1
Jahreserfolg	-22'689.34	-0.2	-289'145.92	-1.8
Bilanzgewinn/-verlust	8'136.42	0.1	-269'174.24	-1.7
Eigenkapital	2'708'136.42	21.3	2'730'825.76	17.0
PASSIVEN	12'735'016.35	100.0	16'084'684.09	100.0

Erfolgsrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember

	2021 Franken	%	Vorjahr Franken	%
Flughafen	3'559'663.94		3'159'467.59	
Flugsicherung	4'645'263.90		4'496'599.65	
Betriebsertrag	8'204'927.84	100.0	7'656'067.24	100.0
Flughafen	-1'159'098.40		-905'030.37	
Flugsicherung	-4'380'720.54		-4'341'769.44	
Direkter Aufwand	-5'539'818.94	-67.5	-5'246'799.81	-68.5
Deckungsbeitrag	2'665'108.90	32.5	2'409'267.43	31.5
Personalaufwand	-933'470.90		-867'047.90	
Unterhalt, Reparaturen	-200'633.69		-158'781.77	
Versicherungen, Gebühren	-84'929.05		-88'926.25	
Energie, Entsorgung, Hilfsmaterial	-155'712.58		-156'728.90	
Verwaltungsaufwand	-331'669.20		-287'351.80	
Werbeaufwand	-67'829.45		-45'193.27	
Sonstiger Betriebsaufwand	-101'662.59		-98'871.03	
Projektaufwände	0.00		-141'453.93	
Betriebsaufwand	-1'875'907.46	-22.9	-1'844'354.85	-24.1
Betriebserfolg vor Abschreibungen, Zinsen und Rückstellungen	789'201.44	9.6	564'912.58	7.4
Abschreibungen	-739'602.40		-780'398.55	
Betriebserfolg vor Zinsen und Rückstellungen	49'599.04	0.6	-215'485.97	-2.8
Finanzergebnis	-85'580.78		-87'302.75	
Jahreserfolg vor ausserordentlichem Erfolg	-35'981.74	-0.4	-302'788.72	-4.0
Ausserordentlicher Ertrag	18'080.30		21'000.00	
Ausserordentlicher Aufwand	0.00		-2'500.00	
Jahreserfolg vor Steuern	-17'901.44	-0.2	-284'288.72	-3.7
Steuern	-4'787.90		-4'857.20	
Jahreserfolg	-22'689.34	-0.3	-289'145.92	-3.8

Anhang

Angaben über die in der Jahresrechnung angewandten Grundsätze

Die vorliegende Jahresrechnung wurde gemäss den Vorschriften des Schweizerischen Gesetzes, insbesondere der Artikel über die kaufmännische Buchführung und Rechnungslegung des Obligationenrechts (Art. 957 bis 962) erstellt.

Die Kosten der Skyguide werden dem Flughafen direkt belastet und mittels der vereinnahmten Anfluggebühren und eines Beitrags des BAZL finanziert. Der Geldfluss findet jeweils im Folgejahr statt, weshalb per Jahresabschluss der Beitrag BAZL sowie die Kosten der Skyguide bilanziert sind.

Belastung von Aktiven zur Sicherung eigener Verpflichtungen sowie Aktiven unter Eigentumsvorbehalt

Immobilien

9'754'009

10'225'008

Erklärung zur Anzahl Vollzeitstellen

Bis 10 Vollzeitstellen

zutreffend

zutreffend

Restbetrag der Verbindlichkeiten aus kaufvertragsähnlichen Leasinggeschäften und anderer Leasingverbindlichkeiten

Gesamtbetrag der kaufvertragsähnlichen Leasingverbindlichkeiten

31'646

6'585

Erläuterungen zum ausserordentlichen Erfolg

Im ausserordentlichen Erfolg sind vor allem Abgrenzungsdifferenzen betreffend Flugsicherung/Baurecht sowie der Gewinn aus Verkauf von Anlagevermögen enthalten. Im Vorjahr handelt es sich vor allem Abgrenzungsdifferenzen betreffend Flugsicherung.

**31.12.2021
Franken**

**Vorjahr
Franken**

31.12.2021
Franken

Vorjahr
Franken

COVID-19- Kredit

Zur Liquiditätssicherung hat die Regionalflugplatz Jura-Grenchen AG einen verbürgten COVID-19-Kredit von total CHF 500'000 in Anspruch genommen. Der Zinssatz beträgt 0 %. Die Zinskonditionen können jeweils per 31. März, erstmals per 31. März 2021 aufgrund der Vorgaben des Eidg. Finanzdepartements an die Marktentwicklungen angepasst werden.

Für die Dauer der Inanspruchnahme des COVID-19-Kredits darf das Unternehmen keine Dividende und Tantiemen ausschütten und keine Rückzahlung von Kapitaleinlagen vornehmen. Zudem bestehen weiter Restriktionen betreffend Gewährung und Ablösung von Darlehen gegenüber Gruppengesellschaften und Eigentümern. Im Zusammenhang mit den Bestimmungen zum Kapitalverlust bzw. einer Überschuldung nach Art. 725 OR gilt der verbürgte COVID-19-Kredit nicht als Fremdkapital.

Auswirkungen COVID-19 Pandemie

Die Auswirkungen der COVID-19 Pandemie sind in der Jahresrechnung 2021 der Gesellschaft berücksichtigt, soweit die entsprechenden Erfassungskriterien per Bilanzstichtag erfüllt waren. Verwaltungsrat und Geschäftsleitung verfolgen die Ereignisse weiterhin und treffen bei Bedarf die notwendigen Massnahmen. Im Zeitpunkt der Genehmigung dieser Jahresrechnung können die finanziellen und wirtschaftlichen Folgen der direkten und indirekten Auswirkungen dieser Pandemie auf die Gesellschaft noch nicht zuverlässig beurteilt werden. Abgesehen von Auswirkungen einer länger andauernden, schweren Rezession kann die Fortführungsfähigkeit der Gesellschaft aus heutiger Sicht als nicht gefährdet im Sinne von Art. 958a Abs. 2 OR betrachtet werden.

Weitere Angaben

Der Flughafen ist mit drei Verdachtsflächen im Altlastenkataster des Kantons Solothurn verzeichnet.

p.m.

p.m.

FSD (Flugsicherungsdienst) und deren Finanzierung

Conrad Stampfli, Vize-VRP Airport Grenchen

Als Folge einer Auflage des BAZL zur Kostensenkung mussten wir den ATC (Flugverkehrskontrolldienst von Skyguide) ab März um ca. 1/3 reduzieren, die 1½ stündige Mittagspause wiedereinführen und auf ATC in der Nebensaison an den Wochenenden sowie während der Jahresendfeiertage verzichten. Wir machten drei Vorbehalte: tatsächliche Kosteneinsparung bei Skyguide, Aufrechterhaltung der Flughafen Kapazität, Akzeptanz bei den Nutzern. Alle drei Vorbehalte verwirklichten sich nicht. Im Einverständnis mit dem BAZL (Bundesamt für Zivilluftfahrt) durften wir vorzeitig ab Mitte Dezember ATC wieder ganztägig von 09 - 17 Uhr, ganzwöchentlich einführen, nebst RMZ (Radio Mandatory Zone) in den übrigen Zeiten. Es gelang auch, Restriktionen für den RMZ Betrieb zu beseitigen. Damit sind die strategischen Ziele erreicht: Befähigung zum IFR (Instrumentenflug) während der ganzen Öffnungszeit und Schaffung der Grundlagen für Flex ATS (Flexible Air Traffic Services). Die Zusammenarbeit mit dem BAZL ist sehr kooperativ. Wir sehen uns allerdings vermehrt mit Forderungen des mitbegleitenden BAFU (Bundesamt für Umwelt) konfrontiert, welche die Bewilligungsverfahren bestimmen. Es gelang uns, den IFR Abflug in der RMZ (temporär unterbrochen als Folge von Pilotenfehlern im Jahr 2018)

wieder zu ermöglichen mittels vorzeitiger Inkraftsetzung der neu entwickelten SID (Standard Instrument Departure) ARVAN, welche an der Kontrollzone des Flughafens Bern vorbeiführt. Die definitive Bewilligung steht wegen Lärmauflagen für Jet Abflüge noch aus. Wir rechnen damit im Jahr 2022. Die Kapazität der IFR Flüge in der RMZ ist derzeit wegen einer Beslottung durch Skyguide noch eingeschränkt. Wir arbeiten an einer Aufhebung bzw. Milderung. Die FSD Kosten, inbegriffen unsere Eigenleistungen, werden aus Bundessubventionen und den Anfluggebühren finanziert. Die Abrechnung erfolgt jeweils im Folgejahr. Die Abrechnung für 2020 ergab eine Unterdeckung von ca. CHF 1'700. Für 2021 ist mit einer Überdeckung zu rechnen, die wir zurückerstatten müssen. Im Weiteren haben wir ein Subventionsgesuch für die Kosten des Umzugs in den neuen Tower auf Hangar 1 im Umfang von CHF 500'000 eingereicht. Die Behandlung des Gesuchs wurde auf das Jahr 2022 zurückgestellt. Die Planungs- und Umsetzungsarbeiten für den FSD und dessen Finanzierung sind arbeitsintensiv und verursachen über die letzten Jahre hohe Verwaltungskosten.



Geordnetes Durcheinander beim Aufstellen und Zusammenbauen der Segelflugzeuge anlässlich der Segelflug Schweizermeisterschaften vom 26. bis 30. Juni 2021 auf dem Airport Grenchen.

Informationen zur Rechnung



Bei der Rechnungslegung ist jeweils das Bruttoprinzip insbesondere im Bereich Flugsicherung zu beachten. Aus diesem Grund sind im Ertrag die Subventionen vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) inklusive der anzurechnenden Anfluggebühren enthalten und im Aufwand die Luftüberwachungskosten von Skyguide dargestellt. Der Deckungsbeitrag im Flughafenbetrieb konnte um TCHF 256 oder 1%-Punkt gesteigert werden und beträgt TCHF 2'665, was primär auf die Lockerungen der Corona-Bestimmungen und der damit zusammenhängenden Flugbewegungen zurückzuführen ist. Der Betriebsaufwand stieg um TCHF 32, wobei der prozentuale Anteil am Betriebsertrag von 24.1% auf 22.9% gesenkt werden konnte. Der Personalaufwand liegt um TCHF 67 höher, was auf die Entschädigung der Flughafenassistenten zurückzuführen ist. Der Aufwand im Bereich Unterhalt + Reparaturen unterliegt jährlichen Schwankungen. Im Berichtsjahr waren die Auslagen TCHF 42 höher als im Vorjahr. Der Verwaltungsaufwand ist TCHF 45 höher als im Vorjahr. Im Detail betrachtet sollte im Jahr 2021 beachtet werden, dass auf einen separaten Ausweis der Projektaufwände verzichtet wurde. Wird dieser Sachverhalt miteinbezogen ergibt sich ein um TCHF 97 tieferer Aufwand. Dies ist auf die geringeren externen Beratungs- bzw. Projektaufwände für den Verwaltungsrat zurückzuführen. Die Abschreibungen und insbesondere deren Berechnung konnte gegenüber dem Vorjahr unverändert angewendet werden. Sie reduzierten sich um TCHF 40 und betragen TCHF 740. Der Finanzaufwand präsentiert sich konstant,

so dass ein negativer Jahreserfolg vor ausserordentlichen Positionen von - TCHF 36 resultiert. Zusammen mit dem ausserordentlichen Erfolg (primär Gewinn aus Verkauf von Anlagevermögen) beträgt der Aufwandüberschuss TCHF 23 (Vorjahr Verlust TCHF 289) und wird auf neue Rechnung vorgetragen. Weitere Informationen sind der Erfolgsrechnung, der Bilanz und dem Anhang zu entnehmen.



Erich Blösch
 Verwaltungsratspräsident

Auflistung der **Verwaltungskosten** 2021:

- Externe Buchhaltung und Revision
- FSD status quo - Bewilligungsverfahren RMZ und IFR ohne ATC (2x)
- FSD status quo - Flugsicherungsdienst, Finanzhilfe, Inspektion, SIRA Überarbeitung
- FSD Entwicklung - neue Auflagen, neue Anforderung, Ausbau / Erweiterung status quo, Flex ATS
- Lärmthema – Kataster, Berechnungen, Verfahren Lärm
- Plangenehmigung Swiss Rotor Hub / Einsprache
- Recht – Vernehmlassungen, Mieterfragen, Mietzinserrhöhung, Preisüberwacher, Agrarische Bewirtschaftung Abwehr Forderungen

Antrag über die Deckung des Jahresverlustes

Der Verwaltungsrat schlägt vor, den Jahresverlust wie folgt zu decken:

	2021 Franken	Vorjahr Franken
Gewinnvortrag	30'825.76	19'971.68
Jahreserfolg	-22'689.34	-289'145.92
Bilanzgewinn/-verlust 31.12.	8'136.42	-269'174.24
Auflösung freiwillige Gewinnreserve	0.00	300'000.00
Vortrag auf neue Rechnung	8'136.42	30'825.76



Renaturierung vom Witibach durch die Stadt Grenchen und den Kanton Solothurn





Tel. +41 32 346 22 36
Fax +41 32 654 96 10
www.bdo.ch

BDO AG
Dammstrasse 14
2540 Grenchen
Schweiz

Bericht der Revisionsstelle zur eingeschränkten Revision an die Generalversammlung der

Regionalflugplatz Jura-Grenchen AG, Grenchen

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung (Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang) der Regionalflugplatz Jura-Grenchen AG für das am 31. Dezember 2021 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Für die Jahresrechnung ist der Verwaltungsrat verantwortlich, während unsere Aufgabe darin besteht, die Jahresrechnung zu prüfen. Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen hinsichtlich Zulassung und Unabhängigkeit erfüllen. Ein Mitarbeitender unserer Gesellschaft hat im Berichtsjahr bei der Buchführung mitgewirkt. An der eingeschränkten Revision war er nicht beteiligt.

Unsere Revision erfolgte nach dem Schweizer Standard zur Eingeschränkten Revision. Danach ist diese Revision so zu planen und durchzuführen, dass wesentliche Fehlaussagen in der Jahresrechnung erkannt werden. Eine eingeschränkte Revision umfasst hauptsächlich Befragungen und analytische Prüfungshandlungen sowie den Umständen angemessene Detailprüfungen der beim geprüften Unternehmen vorhandenen Unterlagen. Dagegen sind Prüfungen der betrieblichen Abläufe und des internen Kontrollsystems sowie Befragungen und weitere Prüfungshandlungen zur Aufdeckung deliktischer Handlungen oder anderer Gesetzesverstösse nicht Bestandteil dieser Revision.

Bei unserer Revision sind wir nicht auf Sachverhalte gestossen, aus denen wir schliessen müssten, dass die Jahresrechnung sowie der Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinns nicht Gesetz und Statuten entsprechen.

Grenchen, 14. April 2022

BDO AG



Marcel Wasem

Zugelassener Revisionsexperte



Res Höschele

Leitender Revisor

Zugelassener Revisionsexperte

Geschäftsbericht 2021

© by Airport Grenchen



Einweisung des H125 am 08. Juni 2021
anlässlich des Schweizerischen ‚Contadino‘
Tages zur Luftrettung von Nutztieren mit
dem Helikopter.

Bildmaterial:
Airport Grenchen