



KANTON
NIDWALDEN

REGIERUNGSRAT

Dorfplatz 2, Postfach 1246, 6371 Stans
Telefon 041 618 79 02, www.nw.ch

FLUGPLATZ BUOCHS: OBJEKTKREDIT FÜR DIE FINANZIERUNG DER BETRIEBSNOTWENDIGEN BASISINFRASTRUKTUR; AKTIENKAPITALERHÖHUNG DER FLUGPLATZBETRIEBSGESELLSCHAFT

Bericht an den Landrat

Titel:	Objektkredit für die Finanzierung der betriebsnotwendigen Basisinfrastruktur des Flugplatzes Buochs; Aktienkapitalerhöhung der Flugplatzbetriebsgesellschaft	Typ:	Bericht	Version:	Def.
Thema:	Objektkredit und Aktienkapitalerhöhung Antrag an den Landrat	Klasse:		FreigabeDatum:	23.05.17
Autor:	Projektausschuss Flugplatz	Status:		DruckDatum:	26.05.17
Ablage/Name:	Bericht.docx			Registrierung:	2014.NWBD.000002

Inhalt	
1	Übersicht..... 5
2	Sachverhalt 5
2.1	Historie 5
2.1.1	Militärflugplatz Buochs und Rückzug der Luftwaffe 5
2.1.2	Kaufangebot nicht mehr benötigter Landflächen an den Kanton 6
2.1.3	Grundlagenpapier 7
2.1.4	Entscheid Landrat betreffend Direktverkauf an die Korporationen 7
2.1.5	Abschluss Kaufverträge Korporationen/armasuisse 8
2.2	Variantendiskussion 8
2.2.1	Ausgangslage 8
2.2.2	Phase 1: Statusdokumentation und Vereinbarung zu den Grundsätzen 8
2.2.3	Phase 2: Evaluation räumliche Anordnung und Entwicklung 9
2.2.4	Phase 3: Klärung Finanzierung und Organisation 10
2.3	Vorlage an den Landrat 10
3	Erwägungen 10
3.1	Evaluation räumliche Anordnung und Entwicklung 10
3.1.1	Varianteevaluation Nord und Süd 10
3.1.2	Beschluss des Projektausschusses Variantendiskussion 11
3.1.3	Beschreibung Bestvariante Süd 2a 12
3.2	Öffentliche Interessen 14
3.3	Organisation und Finanzierung 15
3.3.1	Ausgangslage 15
3.3.2	Heutige Organisation 15
3.3.2.1	Aktionärbindungsvertrag 16
3.3.3	Finanzierung 17
3.3.3.1	Flugbewegungen 17
3.3.3.2	Betriebsgesellschaft – Planerfolgsrechnung 17
3.3.3.3	Umgang mit Mehrwerten 19
3.3.3.4	Übersicht über die Investitionen 20
3.3.4	Organisationsform 21
3.3.4.1	Übersicht Beteiligung öffentliche Hand an anderen CH-Flugplätzen 21
3.3.4.2	Optionen der kantonalen Einflussnahme und finanzielle Risiken des Kantons 22
3.3.4.3	Organisation Betriebsgesellschaft: Beteiligungsvarianten und Chancen/ Risiken 25
3.3.4.4	Haltung der Pilatus Flugzeugwerke AG 27
3.3.5	Finanzierung der Gesamtinvestitionen 28
3.3.6	Antrag auf Erhöhung des Aktienkapitals 29
3.3.7	Übertragung Tower in die ABAG durch Kauf vom Kanton 29
3.3.8	Finanzielle Auswirkungen Staatsrechnung 29
3.3.9	Ablehnung der Kapitalerhöhung 30
3.4	Langfristige Sicherstellung ziviler Flugplatz 31
3.4.1	Volkswirtschaftliche Bedeutung 31
3.4.2	Regionalwirtschaftliche Potentiale 32
3.4.3	Aufgaben des Kantons 32
3.4.4	Umnutzungsverfahren und SIL-Verfahren 33
3.5	Weiteres Vorgehen/nächste Schritte 34
3.6	Zusammenfassung 35
3.7	Beilagen 35

1 Übersicht

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat, dem Objektkredit von 10 Mio. Franken und der Beibehaltung der Eignerstruktur zwischen dem Kanton und der Pilatus Flugzeugwerke AG zuzustimmen. Der entsprechende Objektkredit muss gemäss Art. 52 Ziff. 4 der Kantonsverfassung den Stimmberechtigten unterbreitet werden, weil die Limite von 5 Mio. Franken überschritten wird.

Mit dem Rückzug der Armee soll der Flugplatz Buochs auf ziviler Basis als hoher Wertschöpfungsfaktor beibehalten werden. Der Weiterbetrieb des Flugplatzes ist existenziell für die erfolgreiche Pilatus Flugzeugwerke AG wie auch von grossem öffentlichem und volkswirtschaftlichem Wert für den Kanton und die in Nidwalden angesiedelten, international ausgerichteten Unternehmen. Nach langjährigen Abklärungen und Verhandlungen wurden Ziele und Eckwerte für den zukünftigen Betrieb des Flugplatzes mit den anliegenden Gemeinden und Korporationen vereinbart. Der Entscheid für den künftigen Standort südlich der Hauptpiste im Gebiet Faden, Buochs, erfolgte nach einem breit abgestützten Evaluationsverfahren einstimmig. Dabei wurde berücksichtigt, dass der Bund die Hauptpiste als strategische Reserve für die Flugwaffe behalten will. Damit der Betrieb des Flugplatzes zukünftig den Sicherheitsanforderungen eines zivilen Flugfeldes entspricht und selbsttragend geführt werden kann, braucht es Investitionen von rund 20 Mio. Franken in die betriebsnotwendige Basisinfrastruktur. Diese Aufwendungen für Sicherheit, Tarmac (Flugbetriebsflächen zum Abstellen der Flugzeuge), Betriebsgebäude, Aktivierung Tower und Hangaring sowie die ausgehandelte Mehrwertabgeltung durch die Korporation Buochs ermöglichen erst ein ausgeglichenes Betriebsergebnis.

Der Regierungsrat ist vom zukünftigen öffentlichen und wirtschaftlichen Nutzen des zivilen Flugplatzes Buochs überzeugt. Er ist ebenso überzeugt davon, dass es von grösstem öffentlichem Interesse ist, dass der Kanton weiterhin direkt und schnell Einfluss auf den Betrieb und die Entwicklung des Flugplatzes nehmen kann. Da er nicht Grundeigentümer der flugplatzrelevanten Flächen ist, kommt der Regierungsrat nach intensiver Prüfung einer Vielzahl von möglichen Optionen und Varianten zum Schluss, dass die heutige Eignerstruktur von je 50% zwischen Kanton und Pilatus Flugzeugwerke AG beibehalten werden soll. Die vereinbarten Grundsätze wie z.B. maximal 20'000 Flugbewegungen im Jahr sowie die Betriebszeiten, der ökologische Ausgleich, umwelttechnische Lärmvorgaben, zugelassene Flugzeugtypen etc. werden im Umnutzungsgesuch und im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) geregelt und 2018 zur öffentlichen Anhörung aufgelegt.

Der Nidwaldner Regierungsrat beantragt dem Parlament zuhanden der Volksabstimmung, das Aktienkapital der Airport Buochs AG entsprechend dem notwendigen Investitionsvolumen zu erhöhen. Dies bedeutet, dass die Pilatus Flugzeugwerke AG und der Kanton als je hälftige Eigentümer das Aktienkapital der Airport Buochs AG um je 10 Mio. Franken erhöhen. Der Landrat wird Ende August 2017 darüber befinden. Der Objektkredit muss im November 2017 einer obligatorischen Volksabstimmung unterbreitet werden.

2 Sachverhalt

2.1 Historie

2.1.1 Militärflugplatz Buochs und Rückzug der Luftwaffe

Die Schweizerische Eidgenossenschaft erwarb in der Zeit von 1938-1996 von den Korporationen Buochs, Ennetbürgen und Stans sowie von Dritten im Bereich des heutigen Flugplatzareals Land für den Bau eines Flugplatzes und von Werkhallen. Der Landerwerb erfolgte mit einer Ausnahme (Korporation Stans) im gegenseitigen Einvernehmen. Der Militärflugplatz Buochs wurde längere Zeit ausschliesslich durch die Luftwaffe sowie die Pilatus Flugzeug-

werke AG und die Segelfluggruppe Nidwalden genutzt. 2004 wurde der Militärflugplatz Buochs zur Sleeping Base. Dies bedeutet, dass der Flugplatz militäraviatisch grundsätzlich nur noch im Eventualfall, das heisst in einer ausserordentlichen Lage genutzt wird. Das eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) behält einen Teil der Infrastrukturen, unterhält diese jedoch nur noch minimal. Aufgrund der Änderung des Status des Flugplatzes und der zunehmenden Bedeutung der zivilen Nutzung sind die Anforderungen und Vorgaben des Bundesamts für Zivilluftfahrt (BAZL) betreffend Sicherheit auf dem Flugplatz Buochs in den letzten Jahren markant gestiegen.

Der Bundesrat hat am 1. Juli 2009 den Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) und den Sachplan Militär (SPM) für den Flugplatz Buochs verabschiedet. Im SPM wird der Flugplatz als 'Sleeping Base' und im SIL als 'zivil mitbenützter Militärflugplatz' definiert. Im SIL werden die Zweckbestimmung, die Rahmenbedingungen zum Betrieb, der Flugplatzperimeter, die Lärmbelastung, die Hindernisbegrenzung sowie der Natur- und Landschaftsschutz festgelegt. Die beiden Sachpläne sind rechtsgültig. Sie bilden die Basis für die Weiterentwicklung des Flugplatzes und insbesondere für die Erarbeitung des Betriebsreglements. Alle interessierten Kreise, insbesondere auch der Kanton, die Gemeinden und die Korporationen wurden in den beiden Auflageverfahren angehört.

Gemäss dem Stationierungskonzept der Armee vom 25. November 2013 sowie dem Entwurf zum Sachplan Militär vom September 2016 wird die Armee die Sleeping Base aufgeben und sich definitiv vom Flugplatz Buochs zurückziehen. Der Bund beabsichtigt jedoch, die Hauptpiste über die Zeit der Sleeping Base hinaus als strategische Reserve im Eigentum zu behalten und im Baurecht an den Kanton abzugeben. Der entsprechende Baurechtsvertrag zwischen Bund und Kanton liegt im Entwurf vor. Dieser wird jedoch - unter Wahrung allfälliger Vorkaufsrechte der Korporationen - erst nach der Aufhebung der Sleeping Base definitiv abgeschlossen.

2.1.2 Kaufangebot nicht mehr benötigter Landflächen an den Kanton

Seit 2009 beabsichtigte der Bund, die für die Sleeping Base nicht mehr benötigten Flächen im Umfang von 237'592 m² zum Kaufpreis von 2.415 Mio. Franken an den Kanton zu verkaufen. Der Kaufpreis entsprach dabei einem ausgehandelten Gesamtpaket, das u.a. die Kosten für die Rekultivierung der Redundanzpiste und der nicht mehr benötigten Rollwege sowie für die Modernisierung und den Unterhalt der Flugplatzinfrastruktur berücksichtigte. Die armasuisse verzichtete ausnahmsweise auf eine Gewinnbeteiligung bei einer allfälligen Weiterveräußerung. Bedingung für den Vertragsabschluss war, dass die Korporationen Buochs, Ennetbürgen und Stans auf ihr Vorkaufsrecht, welches sie auf einem Teil der Flächen besaßen, verzichten und gleichzeitig mit der armasuisse ein Benutzungsvertrag für den Flugplatz abgeschlossen wird. Der Kaufvertrag betreffend die vom Bund nicht mehr benötigten Flächen und die Benützungsvereinbarung stellten, samt den diversen Nebenbedingungen (Genereller Entwässerungsplan, Unterhaltsverpflichtung etc.), das sogenannte Gesamtpaket dar.

Am 9. Juni 2010 stimmte der Landrat dem Kaufvertrag zwischen Kanton und armasuisse zu und bewilligte einen entsprechenden Objektkredit für den Landerwerb (2.415 Mio. Franken) sowie für den Bau des Towers und die Verbesserung der Sicherheit der Pisten (3.9 Mio. Franken). Unterschiedliche Auffassungen zwischen Kanton und Korporationen bezüglich Wahrung der Vorkaufsrechte der Korporationen sowie der Weitergabe des Landes und bezüglich des Umgangs mit dem Mehrwert führten dann jedoch zum Abbruch der Verhandlungen. Ein Kaufabschluss zwischen Kanton und armasuisse kam nicht zustande, weil die Korporationen ihre Vorkaufsrechte ausüben wollten. Der Kanton konnte indes erwirken, dass die armasuisse ihre Verkaufsoption auf der Basis der ausgehandelten Verträge bis 31. Dezember 2012 offenhielt.

2.1.3 Grundlagenpapier

Nach dem Scheitern des Direktverkaufs der Flugplatzflächen an den Kanton hatte der regierungsrätliche Projektausschuss Flugplatz anfangs 2011 eine Standortbestimmung vorgenommen und die Erarbeitung des Grundlagenpapiers veranlasst. Dieses hält die Rahmenbedingungen, die künftigen Anforderungen an den Flugplatz sowie die Zielsetzungen des Kantons fest und zeigt auf dieser Basis entsprechende Lösungsansätze, Stossrichtungen und Empfehlungen betreffend die Nutzung des Flugplatzes auf. Aufgrund der neuen Ausgangslage, dass ein Direktverkauf an den Kanton nicht möglich war und um den Hauptanliegen der Korporationen entgegen zu kommen, beschloss der Regierungsrat, auf den Erwerb der Grundstücke zu verzichten und die im Grundlagenpapier vorgeschlagene Stossrichtung B weiterzuverfolgen. Diese sah vor, dass die Korporationen Grundeigentümer der zum Verkauf stehenden Flächen werden und der Kanton, mit dem Ziel der langfristigen Sicherstellung der zivilen Nutzung des Flugplatzes, über die Rechte der flugplatzrelevanten Flächen verfügt. Die Finanzierung der betriebsnotwendigen Investitionen sollte durch Abschöpfung der Mehrwerte ermöglicht werden. Eine Zusammenfassung des Grundlagenpapiers mit sämtlichen relevanten Aussagen wurde Ende 2011 veröffentlicht und dem Landrat zur Kenntnis gebracht.

Mit RRB Nr. 677 vom 13. September 2011 beauftragte der Regierungsrat den regierungsrätlichen Projektausschuss, unter Beachtung des Grundlagenpapiers mit den Korporationen weiter zu verhandeln. Die Korporationen äusserten sich in ihrer Stellungnahme vom 30. November 2011 kritisch zum Grundlagenpapier und bemängelten insbesondere, dass die wirtschaftlichen Auswirkungen (betriebs- und volkswirtschaftlich) nicht analysiert und dass keine Varianten aufgezeigt worden seien. Differenzen bestanden zudem bei der definitiven Abgrenzung der Flächen für das Flugplatzareal, die Gewerbeflächen und die Flächen für terrestrische Nutzung sowie dem finanziellen Ausgleich von Vor- und Nachteilen (Mehrwertabschöpfung bei Einzonungen). Die Korporationen waren der Ansicht, dass eine redimensionierte Entwicklung, ausgerichtet auf einen Werkflugplatz für die Pilatus Flugzeugwerke AG mit kleinerem Perimeter, d.h. weniger Entwicklungsflächen und dafür mehr Kulturland, zielführender sei.

2.1.4 Entscheid Landrat betreffend Direktverkauf an die Korporationen

Im Jahr 2012 wurde basierend auf einer Agenda, als Grundlage für die Verhandlungen, mit den Korporationen die Diskussion aufgenommen. Obwohl im Rahmen der Verhandlungen zwischen Kanton und Korporationen im ersten Halbjahr 2012 in wichtigen Punkten (v.a. Grundeigentum) Annäherungen erzielt wurden, kam keine Einigung bezüglich Umgang mit der Verkaufsoption armasuisse und der Entwicklung bzw. der definitiven Ausgestaltung des Flugplatzes zustande. Von Seiten der Korporationen wurde gefordert, zuerst den Landkauf abzuschliessen, bevor über die flugplatzrelevanten Rechte verhandelt werde. Aus politischen Kreisen wurde zudem die Variante 'Optima' im Norden ins Spiel gebracht. Sie sah eine Reduktion des Perimeters und die Anordnung der Flugplatzflächen auf der Nordseite des Areals vor.

Aufgrund des Scheiterns der Verhandlungen stellte der Regierungsrat dem Landrat zuhanden der Sitzung vom 21. November 2012 den Antrag, die freiwerdenden Landflächen gemäss Landratsbeschluss vom 9. Juni 2010 unter Wahrung der Vorkaufsrechte der Korporationen von der armasuisse zu kaufen. Der Landrat hat an seiner Sitzung vom 21. November 2012 den Gegenantrag von Landrat Josef Odermatt, Ennetbürgen, gutgeheissen und somit den Antrag des Regierungsrats gemäss RRB Nr. 825 vom 13. November 2012 abgelehnt. Damit wurde der Regierungsrat ermächtigt, gegenüber der armasuisse dem Kauf der freiwerdenden Flächen an die Korporationen zuzustimmen und die Vereinbarung der Korporationen vom 6. November 2012 abzuschliessen. Diese Vereinbarung regelt insbesondere die Dienstbarkeiten zur Sicherung des Flugbetriebs und macht Ausführungen zur Erschliessung. Sie enthält auch explizite Verpflichtungen für die Korporationen (Gewährung von Nutzungsrechten, Rekultivierungen, Zurverfügungstellung von Land für die Erschliessung im Gebiet

Fadenbrücke und für den ökologischen Ausgleich) und für den Kanton (Anstrengungen zur Reduktion des Perimeters, Unterstützung bei den ökologischen Ausgleichsmassnahmen).

2.1.5 Abschluss Kaufverträge Korporationen / armasuisse

Aufgrund des Entscheids des Landrats im November 2012 vereinbarte die armasuisse mit den Korporationen und dem Kanton, die erforderlichen Verträge auf der Basis des ursprünglich im November 2010 vom Kanton ausgehandelten Kaufvertragsentwurfs zur Unterschriftsreife auszuarbeiten. Die Dienstbarkeiten für die flugplatzrelevanten Flächen zugunsten des Kantons sowie das zukünftige Konzept Flugplatz Buochs seien mit den Korporationen in der Folge zu regeln. In der Zeit zwischen Februar 2013 und Oktober 2013 fanden verschiedene Verhandlungssitzungen zwischen den Korporationen und der armasuisse statt.

Mit dem Ziel, im Hinblick auf die Erarbeitung des Konzepts Flugplatz Buochs, den Standpunkt der Vertreter aus Politik und Wirtschaft abzuholen, hat im Februar und März 2013 je ein Runder Tisch stattgefunden, an dem fünf konkrete Fragen zum Flugplatz Buochs diskutiert wurden. Die konzeptionellen Ziele des Regierungsrats wurden dabei im Rahmen des Runden Tisches in die Diskussion eingebracht und fanden bei den Teilnehmenden mehrheitlich Zustimmung. Weiter dienten sie u.a. als Basis für die Festlegung des Standpunkts des Regierungsrats. Gemäss RRB Nr. 338 vom 21. Mai 2013 wurde der regierungsrätliche Projektausschuss Flugplatz zudem beauftragt, den Standpunkt des Regierungsrats in den bevorstehenden Konzeptdiskussionen rund um den Flugplatz Buochs zu vertreten.

Am 20. Dezember 2013 schlossen die Korporationen mit der armasuisse den Kaufvertrag ab, wodurch sie Grundeigentümer sämtlicher Flächen inkl. Hochbauten und technischer Anlagen (exkl. Hauptpiste) wurden. Der Kanton unterzeichnete die Kaufverträge als zustimmende Vertragspartei. Ebenfalls im Dezember 2013 unterzeichnete der Kanton die Vereinbarung mit den Korporationen vom 6. November 2012. Nach dem Verkauf der Flächen an die Korporationen war klar, dass zusammen mit dem Kanton binnen fünf Jahren eine einvernehmliche Lösung zur Sicherstellung des langfristigen Flugbetriebs und die Entwicklung des Flugplatzes gefunden werden musste. Dies weil sich der Bund gemäss Kaufvertrag – für den Fall, dass das Gesamtpaket (insbesondere genehmigtes Betriebsreglement für den Flugplatz) bis am 31. Dezember 2018 nicht umgesetzt wird – ein Rückkaufsrecht zu gleichen Bedingungen vorbehalten hat.

2.2 Variantendiskussion

2.2.1 Ausgangslage

Nachdem die Korporationen Buochs, Ennetbürgen und Stans im Dezember 2013 die nicht mehr benötigten Flächen des Flugplatzgeländes vom Bund zurückgekauft hatten, wurde ab August 2014 vom Kanton Nidwalden und den Korporationen die gemeinsame Variantendiskussion zum Flugplatz Buochs geführt. Dieser zweistufige Prozess, der vom externen Beratungsunternehmen Infrac, Zürich, begleitet und moderiert wurde, hatte zum Ziel, die zukünftige Ausrichtung und Nutzung des Flugplatzes und die Anordnung der benötigten Flächen zu konkretisieren.

2.2.2 Phase 1: Statusdokumentation und Vereinbarung zu den Grundsätzen

Die erste Phase der Variantendiskussion wurde Mitte Januar 2015 abgeschlossen. In mehreren Sitzungen einigten sich die involvierten Parteien auf gemeinsame Ziele und Rahmenbedingungen sowie die Eckpunkte für die Variantenaufbereitung und -beurteilung für die zweite Phase. Die Ergebnisse der ersten Phase wurden in der Statusdokumentation vom 21. Januar 2015 festgehalten und am 22. Januar 2015 veröffentlicht.

Anhang 1: Flugplatz Nidwalden Variantendiskussion: Statusdokumentation Phase 1, Infrass, 21. Januar 2015 (Statusdokumentation)

Basierend auf den Aussagen der Statusdokumentation haben der regierungsrätliche Projektausschuss und die Korporationen Buochs, Ennetbürgen und Stans die gemeinsamen Grundsätze für die Entwicklung des Flugplatzes Nidwalden in einer Vereinbarung festgehalten. Der Regierungsrat hat die Vereinbarung zu den Grundsätzen für die Entwicklung des Flugplatzes Nidwalden mit Beschluss Nr. 247 vom 31. März 2015 genehmigt und im April 2015 zusammen mit den Gemeinden Buochs, Ennetbürgen und Stans sowie den Korporationen Buochs, Ennetbürgen und Stans unterzeichnet. Dabei steht eine Entwicklung im Zentrum, die den verschiedenen Bedürfnissen (Aviatic, Wirtschaft, Gesellschaft, Umwelt) gebührend Rechnung trägt. Neben dem Hauptzweck des Flugplatzes als Werkflugplatz für die Pilatus Flugzeugwerke AG sollen auch weitere aviatische Nutzungen möglich sein. Eine Entwicklung in Richtung eines Regionalflugplatzes wird jedoch entschieden ausgeschlossen. Der künftige Flugplatz soll als ziviles Flugfeld zudem eigenwirtschaftlich betrieben werden können, mit einem gegenüber heute signifikant reduzierten Perimeter und maximal 20'000 Flugbewegungen (Start und Landung = 2 Flugbewegungen) pro Jahr.

Anhang 2: Vereinbarung zu den Grundsätzen des Flugplatzes Nidwalden, April 2015 (Vereinbarung zu den Grundsätzen)

Sämtliche Eckpunkte der Vereinbarung zu den Grundsätzen haben in den relevanten Dokumenten (Betriebsreglement und/oder SIL) Eingang gefunden. Einzig das Ziel eines eigenwirtschaftlichen Betriebs konnte in dieser Form nicht in den genannten Dokumenten abgebildet werden, da diese keine Aussagen zu solchen Themen enthalten.

Die Vereinbarung hält u.a. als Ziel fest, dass der Flugplatz eigenwirtschaftlich betrieben und für den **Betrieb** keine Gelder der öffentlichen Hand eingesetzt werden sollen. Diese Formulierung schliesst indes **Investitionen** der öffentlichen Hand (z.B. in die betriebsnotwendige Basisinfrastruktur) nicht aus. Ansonsten hätte dies in der Vereinbarung explizit erwähnt werden müssen.

2.2.3 Phase 2: Evaluation räumliche Anordnung und Entwicklung

Im Rahmen der zweiten Phase ging es darum, den zukünftigen Flugplatz räumlich zu verorten und die Ausgestaltung möglichst konkret aufzuzeigen. Dazu wurden verschiedene Varianten, namentlich die 'Varianten Nord' mit Flugplatzinfrastrukturen auf dem Gelände der RUAG und die 'Varianten Süd' im Gebiet Faden, konkretisiert, bewertet und mit den verschiedenen Akteuren (Projektausschuss, Fachgremium, Begleitgremium) diskutiert. Basierend auf der Variantenevaluation wurde sodann eine Bestvariante definiert und Vorschläge betreffend Organisationsform und Finanzierungsmöglichkeiten ausgearbeitet. Am 2. Dezember 2015 hat der 'Projektausschuss Variantendiskussion', bestehend aus dem regierungsrätlichen Projektausschuss sowie den Präsidenten der Korporationen Buochs, Ennetbürgen und Stans, die Bestvariante für den Flugplatz Buochs einstimmig verabschiedet.

Nachdem der Regierungsrat den Bericht der Phase 2 "Evaluation Bestvariante" (nachfolgend Variantenbericht) am 19. Januar 2016 zustimmend zur Kenntnis genommen hatte, wurde dieser dem Fach- und Begleitgremium im Rahmen einer Informationsveranstaltung am 21. Januar 2016 vorgestellt. Anschliessend wurden am 22. Januar 2016 Medien und Öffentlichkeit mittels einer gemeinsamen Medienmitteilung des Kantons Nidwalden sowie der Korporationen Buochs, Ennetbürgen und Stans orientiert und der Variantenbericht auf der Webseite des Kantons veröffentlicht. Der Landrat und die Anspruchsgruppen wurden vor dem Versand an die Medien mit der Medienmitteilung bedient.

Anhang 3: Flugplatz Nidwalden Variantendiskussion: Bericht Phase 2: Evaluation Bestvariante, Infrass/Bächtold & Moor, 11. Januar 2016 (Variantenbericht)

2.2.4 Phase 3: Klärung Finanzierung und Organisation

Da sich die Armee vom Flugplatz Buochs zurückzieht, muss der Flugplatz in Zukunft die rechtlichen Vorschriften und sicherheitstechnischen Anforderungen für zivile Anlagebetreiber erfüllen. Dies bedingt betriebsnotwendige Investitionen, damit der Flugplatz in Zukunft gesetzeskonform und kostendeckend betrieben werden kann. Basierend auf den vereinbarten Zielsetzungen (z.B. kostendeckender Betrieb) und den Eckpunkten der Bestvariante Süd 2a wurde im 2016 in enger Zusammenarbeit mit den beteiligten Partnern eine Lösung betreffend Organisation und Finanzierung entwickelt. Für die Klärung der Finanzierung von betriebsnotwendigen Investitionen führte der Kanton verschiedene Gespräche, u.a. mit Pilatus/Airport Buochs AG (ABAG) und der Korporation Buochs. Zudem fanden zwei Runde Tische mit Vertretern der Fraktionen statt, an denen die Rolle des Kantons betreffend Organisation und Finanzierung des Flugplatzes Buochs eingehend diskutiert und die Ergebnisse weiterer Abklärungen präsentiert wurden.

2.3 Vorlage an den Landrat

Nachdem sich die involvierten Parteien geeinigt haben und eine tragfähige und nachhaltige Lösung betreffend die zukünftige Finanzierung und Organisation des künftigen Flugplatzes Buochs gefunden werden konnte, kann dem Nidwaldner Landrat nun eine Vorlage zur Bestvariante inklusive Finanzierung eines modernen, sicheren und selbsttragenden Flugplatzes Buochs unterbreitet werden.

3 Erwägungen

3.1 Evaluation räumliche Anordnung und Entwicklung

3.1.1 Variantenevaluation Nord und Süd

Der räumliche Bedarf der Flugplatzbetreiberin umfasst insbesondere ein Betriebsgebäude, einen Tower, einen Tarmac (Flugbetriebsflächen zum Abstellen der Flugzeuge) und zwei Hangars (um das aviatische Bedürfnis des Hangarings, also das Einstellen von Flugzeugen, abzudecken). Die definitive räumliche Anordnung der Anlagen und Einrichtungen innerhalb der vorgesehenen Fläche ist noch nicht festgelegt. Insbesondere die Hangars können auch in Etappen erstellt werden. Ein Hangar dient dabei als notwendiger Ersatz für die bestehenden Zelthangare, ein weiterer dient der Stärkung der Entwicklungsmöglichkeiten der Flugplatzbetreiberin. Das Hangaring mittels zwei Hangars soll in erster Linie dazu beitragen, das betriebswirtschaftliche Ergebnis des Flugplatzes zu verbessern. Daneben benötigt die Pilatus Flugzeugwerke AG eine neue Maintenance-Halle.

Die Varianten nördlich der Hauptpiste sind gemäss Variantenbericht im Gelände der Nidwalden Airpark AG (NAPAG) angesiedelt und benötigen eine Vorfläche zum Abstellen der Flugzeuge. Um die Platzansprüche befriedigen zu können, muss auch eine Fruchfolgefläche südwestlich des Areals einbezogen werden. Die Flugplatzbauten werden im westlichen Teil des NAPAG-Geländes angesiedelt. Eine Ostlage würde unzweckmässige Rollmanöver im Gelände bedingen und andere Nutzungen beeinträchtigen. Generell sind die Platzverhältnisse knapp. Deshalb ist der Helilandeplatz in der Nähe der Hauptpiste angesiedelt (erfordert normgerechte An- und Abflugflächen). Der Kontrollturm bleibt am heutigen Standort südlich der Hauptpiste.

Die Varianten südlich der Hauptpiste können, wie im Variantenbericht ersichtlich, östlich oder westlich angesiedelt werden. Dabei sind die Überflutungskorridore (Sondernutzungszone Entlastungskorridor Aawasser und Gewässerraum) zu beachten. Bauliche Einschränkungen gibt es vor allem im nordwestlichen Teil in der Zone A. In der Zone B im östlichen Teil des Areals sind Bauten mit Auflagen möglich. Zu berücksichtigen ist, dass die Halle 3, welche heute durch SWISSINT genutzt wird, bis 2019 bestehen bleibt. Die Analyse hat gezeigt, dass

die Ansiedlung der Flugplatzinfrastruktur im östlichen Teil zweckmässiger ist als im Westen, weil dadurch der Zugang zur Hauptpiste optimal ist, die Entwicklung von Ost nach West und umgekehrt die Entwicklung des Industriegeländes von West nach Ost erfolgen kann. Dies ergibt zweckmässige Entwicklungsspielräume.

Der Vergleich der Nord- und Südvarianten zeigt vor allem drei Nachteile der Nordvarianten:

- erstens sind aufgrund der Platzverhältnisse die Infrastrukturen etwas teurer als im Süden,
- zweitens benötigen die Nordvarianten zusätzliche Kulturlandflächen zum Abstellen der Flugzeuge, und
- drittens (und vor allem) ist der gemeinsame Pistenzugang über den Rollweg der Pilatus Flugzeugwerke AG nur möglich, wenn der Rollweg ausgebaut und von der Kantonsstrasse entflochten wird. In Spitzenzeiten ist mit bis zu 10 Querungen pro Stunde zu rechnen. Dies würde den Strassenverkehr (inkl. öffentlichen Verkehr) massiv beeinträchtigen und damit die Erreichbarkeit von Ennetbürgen schwächen. Bei den Südvarianten ist die Situation ähnlich wie heute. Weil praktisch ausschliesslich die Pilatus Flugzeugwerke AG die Kantonsstrasse quert, sind die Einschränkungen bei einer A-Niveau-Querung unkritisch. Zudem dürften sich die Querungen über die Kantonsstrasse bei den Südvarianten reduzieren, da die Maintenance-Halle der Pilatus Flugzeugwerke AG im Süden angesiedelt wird. Das für die Nordvarianten notwendige Entflechtungsbauwerk (Unterführung Kantonsstrasse) würde Kosten von 25 bis 30 Mio. Franken verursachen, was als unverhältnismässig eingeschätzt wird.

Im Variantenbericht wurde für alle Varianten eine Unterführung der Herdernstrasse unter der Hauptpiste berücksichtigt. Vorgesehen war eine Unterführung für PW und den Langsamverkehr (Velo, Fussgänger). Weil eine Unterführung der Herdernstrasse unverhältnismässige Zusatzkosten verursacht, ist auch untersucht worden, ob mit einer Verkürzung der Hauptpiste von 2'000 auf 1'500 Meter (sog. Varianten Slim) eine unterirdische Querung vermieden werden könnte.

Dies wäre grundsätzlich machbar. Eine Verkürzung im östlichen Teil wäre sinnvoller als im westlichen Teil. Nicht bewilligungsfähig ist gemäss BAZL hingegen eine operative Kürzung mit temporärer Öffnung der bestehenden Gesamtlänge bei Bedarf. Dies würde die Möglichkeiten der Nutzung der Piste für Experimentalflüge von Pilatus einschränken, was faktisch ein 'no go' darstellt. Zudem würde sich die betriebswirtschaftliche Bilanz der Flugplatzbetreiberin verschlechtern, weil grössere Flugzeuge nicht mehr landen könnten und so das Potenzial beschnitten würde. Zwar würden die Kosten für die Unterführung der Herdernstrasse wegfallen. Daneben müssten jedoch die bestehenden Wege befestigt und Kulturland für eine alternative Führung der Strasse zur Verfügung gestellt werden. Zudem wäre mit sehr hohen Rückbau- und Umbaukosten (z.B. Anpassung elektrischer Installationen wie Anflughilfen etc.) zu rechnen.

Weiter ist in der Vereinbarung zu den Grundsätzen für die Entwicklung des Flugplatzes klar festgehalten, dass die Hauptpiste in ihren Ausmassen, d.h. der ganzen Länge und Breite, bestehen bleiben soll. Diese Vereinbarung wurde durch den Kanton und die betroffenen Gemeinden und Korporationen im April 2015 unterzeichnet und somit anerkannt. Auch die Eigentümerin Armasuisse hat immer klar kommuniziert, dass die Hauptpiste in ihrer vollen Länge und Breite Bestand haben soll. Aus diesen Gründen wird eine Verkürzung der Hauptpiste im Rahmen der Variantendiskussion qualifiziert verworfen.

3.1.2 Beschluss des Projektausschusses Variantendiskussion

Auf Basis der obgenannten Erkenntnisse haben die Mitglieder des 'Projektausschusses Variantendiskussion' - namentlich der regierungsrätliche Projektausschuss Flugplatz sowie die Präsidenten der Korporationen Buochs, Ennetbürgen und Stans - einstimmig beschlossen,

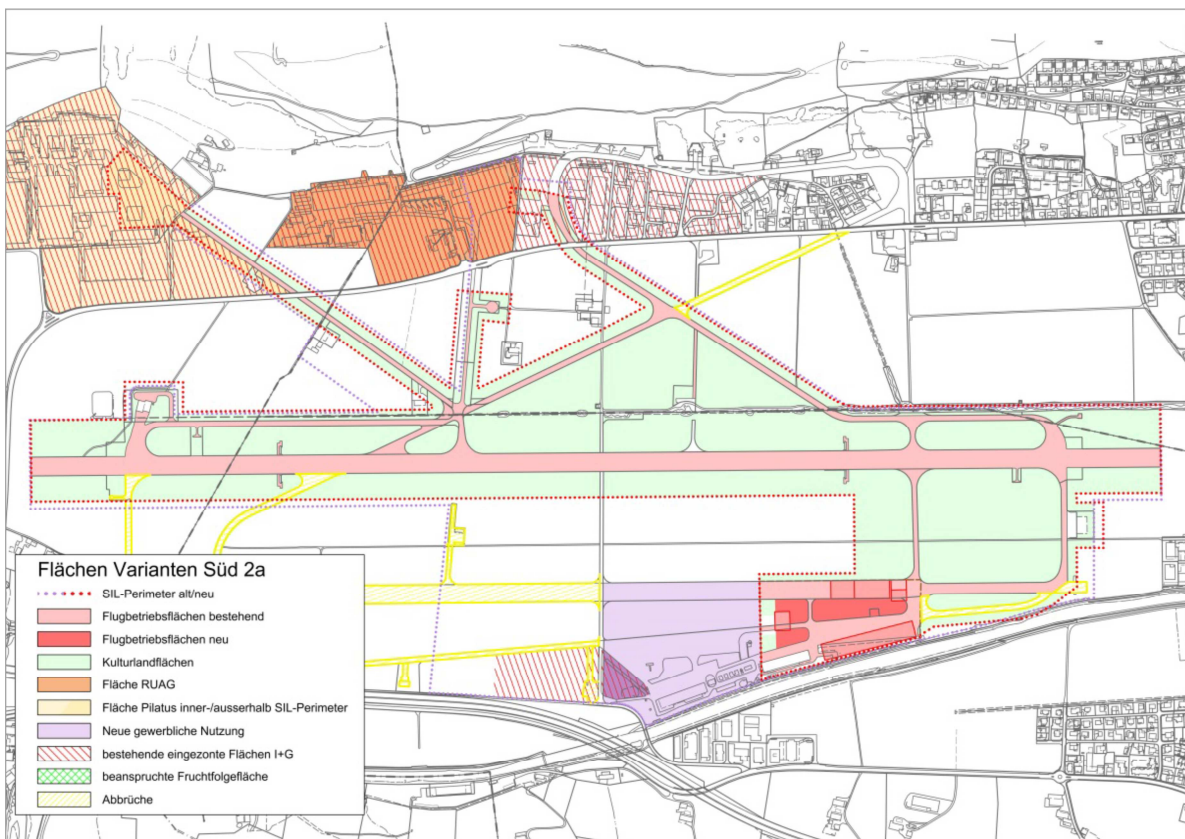
den Flugplatz südlich der Hauptpiste auf dem Areal der Korporation Buochs (östliche Lage) anzusiedeln. Die zentralen Argumente für diesen Entscheid sind:

- Kurze Wege zur Hauptpiste und hohe Sicherheit.
- Keine ausserordentlich hohen Zusatzkosten und gute Erschliessungsmöglichkeit der aviatischen sowie der Industrie- und Gewerbeflächen. Die Erschliessung kann über eine neue Fadenbrücke erfolgen.
- Starke Verringerung des SIL-Perimeters.
- Gute Kulturlandbilanz im Vergleich zu den anderen Varianten.
- Gute Etappierbarkeit und Entwicklungsmöglichkeiten für die aviatischen Bedürfnisse einerseits und für Industrie und Gewerbe andererseits.
- Bei Vollauslastung realistische Möglichkeit für einen betriebswirtschaftlich selbsttragenden Flugplatzbetrieb.

Keine Konflikte mit Halle 3, welche von SWISSINT bis Ende 2019 gemietet ist. Diese Fläche ist somit im Prinzip erst ab dann für andere Nutzungen/Neubauten verfügbar.

3.1.3 Beschreibung Bestvariante Süd 2a

Gemäss den Ergebnissen der Variantenevaluation wird die Variante Süd 2a als Bestvariante festgelegt. Die folgende Abbildung zeigt die mögliche räumliche Anordnung gemäss Variantenbericht.



Bestvariante Süd 2a: Flächen (vgl. Bericht Phase 2: Evaluation Bestvariante, Infrac/Bächtold & Moor, 11. Januar 2016)

In der folgenden Tabelle sind die Eckdaten bezüglich Erschliessung, Flächen, Umwelt, Investitionen, Etappierung sowie dem volkswirtschaftlichen und betriebswirtschaftlichen Potenzial der Bestvariante Süd 2a gemäss Variantenbericht zusammengefasst.

Tabelle 1: Steckbrief Bestvariante Süd 2a	
Erschliessung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Neue Fadenbrücke über Engelberger Aa (Kosten ca. 4 Mio. CHF) ▪ Unterführung Herdernstrasse für PW und Velo/Fussverkehr
Flächen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ SIL-Perimeter: 830'000 m² (minus 36%) ▪ Kulturlandfläche: + 2'500 m² (im Vergleich zum Ist-Zustand) ▪ Rekultivierbare Fläche: + 76'300 m² (im Vergleich zum Ist-Zustand) ▪ Aviatische Fläche: 212'000 m² (58'000 m² im Gebiet Faden, Buochs) ▪ Industrie und Gewerbe südl. 111'000 m²
Umwelt	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Das Flugplatzareal liegt im Gewässerschutzbereich, verursacht aber keine Konflikte mit Zonen des Entlastungskorridors, bauliche Massnahmen sind in Zone B zu berücksichtigen ▪ Keine Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen ▪ Keine Konflikte mit Altlasten ▪ Belastung des Vernetzungskorridors ▪ Ökologischer Ersatz notwendig für Eingriffe Uferbereich der Engelberger Aa ▪ Ökologischer Ausgleich: Rein rechnerisch ist eine Richtgrösse von 12% des SIL-Perimeters als ökologischer Ausgleich zu berücksichtigen. Relevant ist aber letzten Endes die Qualität der Ausgleichsmassnahmen (innerhalb oder ausserhalb des Perimeters).
Investitionen Vollausbau	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tarmac und Betriebsgebäude: 7.9 Mio. CHF ▪ Hangars: 11.2 Mio. CHF ▪ Heliport (Vollausbau): 2 Mio. CHF ▪ Weitere Kosten für Sicherheit und Umwelt sind noch nicht beziffert
Etappierung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ In einer ersten Etappe sind der Tarmac, das Betriebsgebäude und ein Hangar für den Ersatz des heutigen Zelthangars notwendig. ▪ Die Kosten belaufen sich dabei auf ca. 13 Mio. CHF
Betriebswirtschaftliches Potenzial	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufgrund des Wegfalls der heutigen Bundesbeiträge (armasuisse) an den Unterhalt verschlechtert sich die betriebswirtschaftliche Bilanz gegenüber heute. ▪ Gemäss den Berechnungen ist bei voller Amortisation der Investitionen und bei Vollauslastung des Flugplatzes mit einem geringen Defizit zu rechnen. ▪ Wenn weiterhin mit (jedoch reduzierten) Bundesbeiträgen gerechnet und ein Ertragspotenzial mit Eventnutzungen erreicht werden kann, sollte bei Vollauslastung (unter Berücksichtigung der vollen Amortisation der Investitionen) ein leicht positives Resultat erzielt werden können. ▪ Die Errichtung der Hangars (Hangaring) rechnet sich betriebswirtschaftlich. ▪ Kosten für eine allfällige Sanierung der Hauptpiste sind nicht eingerechnet, da diese im Besitz der armasuisse ist. Die Hauptpiste befindet sich in einem guten Zustand.
Volkswirtschaftliches Potenzial	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mit den neuen Aviatiknutzungen kann das volkswirtschaftliche Potenzial von heute 1'940 Vollzeitäquivalenten auf über 3'000 gesteigert werden. ▪ Von diesem volkswirtschaftlichen Potential von rund +1'100 Vollzeitäquivalenten liegt der Hauptteil in der I+G Zone mit knapp 900 potenziell neuen Vollzeitäquivalenten.

Steckbrief Bestvariante Süd 2a (vgl. Bericht Phase 2: Evaluation Bestvariante, Infras/Bächtold & Moor, 11. Januar 2016)

Es ist darauf hinzuweisen, dass bei den Flächen (siehe z.B. SIL-Perimeter Seite 12) sowie den Investitionen gewisse Angaben nach der Veröffentlichung des Variantenberichts aufgrund der Weiterbearbeitung aktualisiert werden konnten. So war im Rahmen der Erarbeitung des Umnutzungsgesuchs der ABAG nochmals eine markante Reduktion des SIL-Perimeters möglich. Ebenfalls konnten einzelne Investitionselemente optimiert und verifiziert werden. Für die aktuellen Angaben betreffend Investitionen wird auf den Bericht "Organisation und Finanzierung" verwiesen (siehe Kapitel 3.3 Organisation und Finanzierung).

3.2 Öffentliche Interessen

Grundsätzlich stellt sich die Frage, ob und warum die öffentliche Hand, in diesem Fall der Kanton Nidwalden, in der Thematik 'Flugplatz Buochs' überhaupt eingreifen soll. Von zentraler Bedeutung sind hier die öffentlichen Interessen. Es gibt vor allem zwei Aspekte, welche am Flugplatz Buochs dafür sprechen, dass der Kanton diese öffentlichen Interessen wahrnimmt:

- **Aspekt Volkswirtschaft:** Es ist unbestritten, dass die Zivilluffahrt und insbesondere die Pilatus Flugzeugwerke AG als wichtigste Arbeitgeberin von besonderer wirtschaftlicher Relevanz für den Kanton Nidwalden sind. Dies leitet sich aus der Systemrelevanz der Pilatus für den Kanton Nidwalden ab. Das bedeutet, dass eine Schliessung/Abwanderung des Unternehmens erhebliche Bereiche der Nidwaldner Wirtschaft mit tangieren würde. Somit stellt der Flugplatz Buochs eine essentielle Infrastruktur und Voraussetzung für den Standortentscheid von Pilatus und weiteren Unternehmen dar (siehe auch Kapitel 3.4 Langfristige Sicherstellung ziviler Flugplatz). Deshalb ist es sehr wichtig, dass der Kanton im Sinne der Wirtschaftsförderung resp. der Standortpromotion darum besorgt ist, dass das Unternehmen vor Ort bleibt und gleichzeitig weitere übergeordnete Interessen (Wirtschaftliche Prosperität, Gesundheitsschutz, Erhaltung Lebens- und Naturraum) geschützt sowie negative externe Effekte minimiert werden. Dabei sind zwei Kernfragen relevant, bei der sich der Kanton überlegen muss, ob und wie er Einfluss nehmen will:
 - **Wie** kann der Flugplatz als zentrale Infrastruktur für die Pilatus Flugzeugwerke AG auch in Zukunft gesichert werden?
 - **Wie** kann der kantonale Standortvorteil 'Flugplatz' für Firmen und Private gepflegt werden?
- **Aspekt Umwelt/Gesellschaft:** Der Flugbetrieb ist mit Lärmemissionen und Lärmbelastung verbunden. Lärmbelastungen im Sinne von Grenzwertüberschreitungen, welche über die Lärmschutzverordnung des Bundes (LSV) geschützt sind, liegen derzeit nicht vor und sind auch mit einer Vollauslastung von 20'000 Flugbewegungen nicht zu erwarten. Trotzdem wird der Flugbetrieb als Belästigung für die Gesellschaft und Umwelt wahrgenommen und spielt für die Akzeptanz und die Koexistenz des Flugplatzes mit den Bedürfnissen der Gemeinden und der Bevölkerung eine wichtige Rolle. Dabei sind drei Kernfragen relevant, bei der sich der Kanton überlegen muss, ob und wie er Einfluss nehmen will:
 - **Wie viel** wird geflogen: Anzahl Bewegungen pro Jahr, etc.?
 - **Wann** wird geflogen: Tagesrandzeiten, Mittagszeit, Wochenende, Feiertage, Abstimmung mit dem Landwirtschaftsbetrieb auf den Flächen um die Flugplatzinfrastruktur, etc.?
 - **Wer fliegt:** Flugzeugtypen, Handhabung der Zulassungsgenehmigungen, Helikopterbetrieb (Fracht, Personen), etc.?

Der Kanton kann das öffentliche Interesse am Flugplatz Buochs, das sich aus den 5 Kernfragen ergibt, auf vielfältige Weise wahrnehmen (Beteiligung, Steuererleichterung, Infrastrukturmitfinanzierung, Subventionen, administrative Entlastungen, etc.). Die möglichen Optionen, welche unter Kapitel 3.3.4.2 beschrieben sind, weisen verschiedene Vor- und Nachteile auf. Der Hauptunterschied dieser Optionen äussert sich darin, wie direkt und zeitnah der Kanton Vorgaben für den Betrieb mitgestalten kann und wie direkt und rasch Abweichungen davon sanktionierbar sind.

3.3 Organisation und Finanzierung

3.3.1 Ausgangslage

Abgeleitet von den Grundlagen für die räumliche Variantenevaluation wurde der Bericht "Organisation und Finanzierung" erstellt. Dieser zeigt die Grundsätze sowie konkrete Modelle zur Finanzierung der notwendigen Investitionen und Organisationsvarianten auf.

Anhang 4: Flugplatz Nidwalden Variantendiskussion Phase 2: Organisation und Finanzierung, Infras, 28. April 2017 (Bericht Organisation und Finanzierung)

Ziel ist es, die Sicherheit auf dem Flugplatz zu gewährleisten, die Bedürfnisse und Interessen der Pilatus Flugzeugwerke AG und des Kantons zu wahren und einen kostendeckenden Betrieb zu erreichen. Die Kosten für die Ertüchtigung des Geländes sollen nach dem Verursacherprinzip bzw. Nutzniesserprinzip angelastet werden und der Bund soll seine Verantwortung bezüglich der Hauptpiste und der Flugsicherheit weiterhin wahrnehmen. Zudem soll ein Teil des durch die Umzonung der Grundstücke bedingten Mehrwertes zur Sicherung des Flugplatzes eingesetzt werden.

3.3.2 Heutige Organisation

Der Kanton besitzt zusammen mit den Pilatus Flugzeugwerken je 50 Prozent am Aktienkapital der Airport Buochs AG. Mit RRB Nr. 416 sowie der entsprechenden Vereinbarung betreffend der Übertragung der Aktien der Airport Buochs AG an den Kanton Nidwalden vom 31. Mai 2011 hat der Kanton Nidwalden 50 Aktien der Airport Buochs AG von der Stiftung zur Erhaltung und Förderung der Wirtschaft der Region Nidwalden und Engelberg übernommen und trat vorbehaltlos in den Aktionärsbindungsvertrag ein. Der Kaufpreis betrug 100'000 Franken (Nominalwert 50'000 Franken). Die anderen 50 Aktien gehören seit der Gründung der Aktiengesellschaft der Pilatus Flugzeugwerke AG. Die Beteiligung des Kantons Nidwalden ist mit 100'000 Franken im Verwaltungsvermögen aufgeführt.

Die damaligen Aktionäre (Stiftung zur Erhaltung und Förderung der Wirtschaft der Region Nidwalden und Engelberg sowie Pilatus Flugzeugwerke AG) haben am 21./23. August 2000 einen Aktionärsbindungsvertrag abgeschlossen. Zudem liegt eine Vereinbarung vom 4. Juli 2002 vor, worin unter anderem die Beteiligung der beiden Aktionäre an einem allfälligen Rechnungsdefizit der ABAG geregelt ist. Allfällige Defizite aus dem Betrieb werden je zur Hälfte von den beiden Besitzern übernommen. In den letzten 15 Jahren (2002 bis 2016) betrug der durchschnittliche Anteil für den Kanton 78'300 Franken. Nach Ziffer 5 dieser Vereinbarung beteiligen sich die beiden Aktionäre an den Defiziten ab dem Geschäftsjahr 2002 nach Massgabe der Beteiligungsquote an der ABAG.

Hinweis: Der Aktionärsbindungsvertrag sowie die oben erwähnten referenzierten Dokumente werden aus vertragsrechtlichen Gründen nicht als Beilagen zum vorliegenden Regierungsratsbeschluss veröffentlicht. Die Dokumente können jedoch bei der Finanzdirektion des Kantons Nidwalden eingesehen werden.

3.3.2.1 Aktionärbindungsvertrag

Am 22. Dezember 1997 wurde die Flugplatzgesellschaft Buochs AG mit einem Aktienkapital von 100'000 Franken als künftige Flugplatzhalterin gegründet. Die Gründung einer Gesellschaft (juristische Person) war eine zwingende Voraussetzung für eine provisorische Betriebsbewilligung durch das BAZL. Die Wirtschaftsförderung hat sich nach dem angekündigten Rückzug des Militärs intensiv um jene Verträge und Bewilligungen bemüht, die eine zivile Mitbenutzung des Flugplatzes ermöglichen.

Damit der professionelle Betrieb des Flugplatzes nach dem angekündigten Rückzug des Militärs per 30. Juni 2000 aufrechterhalten werden konnte, wurde die Pilatus Flugzeugwerke AG als Hauptbenutzerin des Flugplatzes mit einer Beteiligung in die Struktur der Gesellschaft eingebunden. Zu erwähnen ist, dass Pilatus in dieser Phase den ganzen Betrieb übernehmen wollte. Für die Wirtschaftsförderung beziehungsweise die Stiftung zur Erhaltung und Förderung der Wirtschaft der Region Nidwalden und Engelberg stand dies ausser Frage, da man die öffentlichen Interessen des Kantons weiterhin aktiv wahren wollte. Im August 2000 hat man sich auf die Zusammenarbeit geeinigt und den heutigen Aktionärbindungsvertrag unterzeichnet.

Folgende Ziele sollten gemäss Aktionärbindungsvertrag erreicht werden:

- Die Interessen rund um die zivile Nutzung des Flugplatzes können gebündelt werden
- Die Pilatus Flugzeugwerke AG als bedeutendste Arbeitgeberin im Wirtschaftsraum Nidwalden und Hauptnutzerin des Flugplatzes kann die Entwicklung entscheidend mitgestalten
- Die Stiftung zur Erhaltung und Förderung der Wirtschaft der Region Nidwalden und Engelberg vertritt die Interessen des Wirtschaftsraumes Nidwalden

Mit dem Aktionärbindungsvertrag bezwecken die Parteien ihre Gleichstellung gegenüber der Gesellschaft, die Einhaltung und Förderung einer gesunden Entwicklung der Gesellschaft, die gegenseitige Einräumung von Rechten und Pflichten an den Aktien zwecks Sicherstellung der Aktionärsstruktur insbesondere im Falle von Kapitalerhöhungen, Aktienveräusserungen oder –übertragungen.

Beabsichtigt eine Vertragspartei ihre Aktien ganz oder teilweise zu veräussern, so muss sie die Aktien der anderen Vertragspartei zum Kauf anbieten. In diesem Sinne räumen sich beide Vertragsparteien ein Vorhandrecht an ihren Aktien ein.

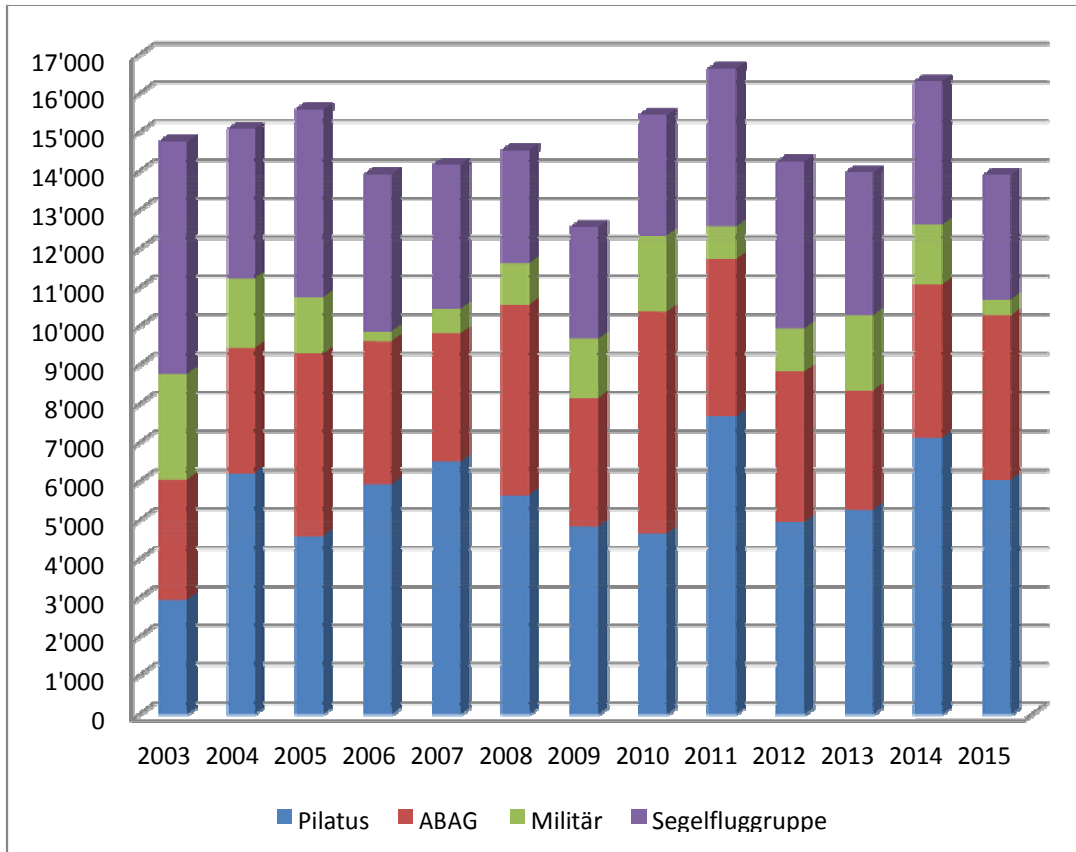
Falls die Pilatus zu mehr als 50 Prozent an einen ausländisch beherrschten Käufer verkauft wird, hat die Stiftung zur Erhaltung und Förderung der Wirtschaft der Region Nidwalden und Engelberg (heute Kanton) ein Kaufsrecht an den von der Pilatus Flugzeugwerke AG gehaltenen Aktien der Gesellschaft.

Der Aktionärbindungsvertrag wurde in einer ersten Phase auf 10 Jahre abgeschlossen. Aktuell verlängert er sich jeweils um 5 Jahre, wenn nicht sechs Monate vor Ablauf dieser Dauer gekündigt wird. Eine Kündigung des Vertrags ist frühestens 2020 möglich. Davon abgesehen, hat der Vertrag für jede Vertragspartei solange Bestand, als sie Aktionärin ist.

3.3.3 Finanzierung

3.3.3.1 Flugbewegungen

Nachfolgend sind die Flugbewegungen (Start und Landung = 2 Flugbewegungen) auf dem Flugplatz Buochs in den Jahren 2003 bis 2015 dargestellt.



Flugbewegungen	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Pilatus	2'959	6'217	4'600	5'928	6'522	5'658	4'844	4'664	7'693	4'961	5'272	7'129	6'042
ABAG	3'096	3'233	4'700	3'692	3'304	4'908	3'313	5'718	4'048	3'878	3'082	3'959	4'250
Militär	2'724	1'786	1'460	252	634	1'066	1'530	1'963	840	1'112	1'936	1'541	404
Segelfluggruppe	5'996	3'858	4'842	4'053	3'712	2'920	2'879	3'113	4'071	4'301	3'687	3'692	3'211
TOTAL (inkl. SGN)	14'775	15'094	15'602	13'925	14'172	14'552	12'566	15'458	16'652	14'252	13'977	16'321	13'907

Quelle: ABAG

3.3.3.2 Betriebsgesellschaft – Planerfolgsrechnung

In Zusammenarbeit mit der Pilatus Flugzeugwerke AG wurden die Jahresrechnungen der ABAG analysiert und deren Auswirkungen auf die Planerfolgsrechnung simuliert und beurteilt. Die Berechnungen zeigen, dass es eine Herausforderung ist, ein positives Betriebsergebnis zu erzielen. Da der Spielraum bei den Gebühren relativ gering ist, sind die Möglichkeiten einer stärkeren Nutzenfinanzierung bescheiden. Die Airport Buochs AG ist finanziell nicht in der Lage, die Investitionen aus eigenen Mitteln zu finanzieren. Somit ist es Aufgabe der Aktionäre, die entsprechenden Mittel zur Verfügung zu stellen, damit die Betriebsgesellschaft eine schwarze Null erwirtschaften kann.

Auf Basis der vorliegenden Grundlagen lassen sich für eine aktualisierte Planerfolgsrechnung für die Businessvariante folgende Ergebnisse ableiten.

Kosten und Erträge für den IST-Zustand sowie die Businessvariante (in TCHF)						
	IST¹⁾	Businessvariante²⁾				
Jahr	Ø 2013-15	2019	2022	2025	2028	2031
<i>Anzahl Flugbewegungen (ATM)</i>	11'200	15'000	16'500	18'000	19'500	20'000
Erträge						
Landegebühren	211	438	490	543	595	612
Hangaring	223	820	960	960	960	960
Flugbetrieb (inkl. FBO)	106	203	223	243	263	270
Terrestrische Nutzung	198	80	60	30	10	0
Verkauf Treibstoff	680	1'095	1'205	1'314	1'424	1'460
Vermietung Kontrollturm/Büro	83	0	10	10	10	10
Vergütung armasuisse	218	185	20	40	40	40
Infrastrukturbeitrag Korporation ³⁾	0	100	100	100	100	100
Übrige Erträge	2	0	0	0	0	0
Total	1'721	2'921	3'068	3'240	3'401	3'452
Kosten						
Flugsicherung ⁴⁾	180	300	300	300	300	300
Einkauf Treibstoff	583	945	1'040	1'134	1'229	1'260
DL Pilatus/Dritte	80	83	91	99	107	110
Unterhalt Flugplatz	189	150	170	190	190	190
Bodennutzung ⁵⁾	0	56	56	56	56	56
Personalkosten	406	475	504	532	561	570
Fz., Vers., Abgaben/Gebühren	98	190	190	190	190	190
Raum/Energie/Entsorgung	116	50	50	50	50	50
IT, Werbung, Verwaltung	146	100	100	100	100	100
Abschreibungen Bestand	76	80	80	80	80	80
Abschreibungen auf Investitionen	0	499	499	499	499	499
Total	1'874	2'927	3'078	3'229	3'361	3'404
Gewinn vor Abschreibungen	-77	573	568	589	619	626
Betriebsergebnis	-153	-6	-11	10	41	48

Berechnungen und Tabelle INFRAS.

1) IST-Rechnung entspricht dem Durchschnitt der Jahre 2013-2015 der ABAG Erfolgsrechnung (Flugbewegungen, 11'200 ATM, inkl. motorisierter Segelflugbewegungen und ohne Militär).

2) Businessvarianten mit veränderten Zahlen gegenüber dem Variantenbericht aufgrund der weitergeführten Diskussionen. Flugbewegungen inkl. motorisierter Segelflugbewegungen und ohne Militär, Zeithorizont 2031.

3) Siehe Kapitel 5.4 Bericht "Organisation und Finanzierung", Infras, Umgang mit Mehrwerten

4) Wert für Businessvariante gemäss aktueller Einschätzung mit erheblicher Unsicherheit, definitiver Wert kann sich noch wesentlich ändern.

5) Bruttoaufwand von 291'000 CHF, davon werden 235'000 CHF durch die Korporation Buochs erlassen, siehe Kapitel 5.4 Bericht "Organisation und Finanzierung", Infras, Umgang mit Mehrwerten

Abhängigkeiten der Planerfolgsrechnung von den Eigentümeroptionen:

Die obige Planerfolgsrechnung geht von der heutigen Kapitalstruktur aus. Die Aktionäre bringen die zur Finanzierung notwendigen Mittel in Form von Aktienkapital ein. Somit müssen keine zusätzlichen Fremdkapitalkosten gerechnet werden. Ebenso müssen keine Wertberichtigungen auf die Beteiligung gebildet werden, solange ein ausgeglichenes Ergebnis erzielt werden kann. Dies kann sich ändern, wenn andere privatwirtschaftliche Finanzierungen und/oder Beteiligungen in Erwägung zu ziehen sind (vgl. dazu die Kapitel 3 und 4 sowie die Ausführungen in Anhang 1 des Berichtes "Organisation und Finanzierung").

Fazit: Erreichung eines ausgeglichenen Ergebnisses.

Mit den vorliegenden Erträgen und Aufwendungen kann für die Businessvariante mit einem betrieblichen Ertragsüberschuss gerechnet werden (EBITDA, Gewinn vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen). Auch unter Berücksichtigung der Abschreibungen kann davon ausgegangen werden, dass ab einem Bereich zwischen 16'500 und 18'000 Flugbewegungen ein ausgeglichenes Ergebnis erreicht werden kann.

3.3.3.3 Umgang mit Mehrwerten

Neben den aufgezeigten Kosten für ABAG, Pilatus Flugzeugwerke AG, Kanton und Korporationen entstehen auch Mehrwerte aufgrund der getätigten Investitionen. Bei der ABAG handelt es sich um die Erträge aus dem Betrieb des Flugplatzes. Diese sind in der Planerfolgsrechnung enthalten. Für die Korporation Buochs als Landeigentümerin entstehen Aufwertungen von bisher ungenutzten resp. landwirtschaftlich genutzten Flächen aufgrund der Umzonung der verschiedenen Parzellen in eine Industrie- und Gewerbezone resp. eine aviatische Bauzone.

Es wurden verschiedene Mehrwertmodelle (z.B. Split- oder Schwellenwertmodell) diskutiert und berechnet. Schliesslich haben sich die Genossenkorporation Buochs und der Kanton auf eine einfache, zweckmässige und vernünftige Lösung geeinigt. Die Genossenkorporation Buochs entrichtet auf einen Teil der zu bezahlenden Baurechts- und/oder Mietzinse einen Infrastrukturbeitrag an den Flugplatz. Dies als Gegenleistung für die Schaffung der für die beabsichtigte Nutzung erforderlichen planerischen und infrastrukturellen Grundlagen und Anlagen sowie der damit verbundenen Wertsteigerung. Der Infrastrukturbeitrag wird jährlich für die Dauer des Baurechts- und/oder des Mietzinses bezahlt, wobei nach 25 Jahren eine Reduktion des Betrages erfolgt. Nach Ablauf des Bau- und/oder Mietrechts von 50 Jahren wird der Baurechtszins resp. der Mietzins neu ausgehandelt.

Die auf Verhandlungen zwischen Kanton und Korporation Buochs basierende Vereinbarung bzgl. Höhe von Baurechts- und/oder Mietzinsen und Leistung von Mehrwertabgaben leisten in ihrer aktuellen Form einen wichtigen Beitrag zur Stützung eines nachhaltigen Betriebes des Flugplatzes durch die ABAG. Ist der Kanton nicht involviert (als Eigentümer oder als Infrastrukturbesitzer), fehlt dieser Beitrag.

Die Vereinbarung zwischen Kanton und der Korporation Buochs betreffend die Leistung von Mehrwertabgaben basiert auf der Annahme, dass der Kanton weiterhin an der ABAG beteiligt ist. Die Details im Falle einer Finanzierung der Kerninfrastruktur (ohne Beteiligung) durch den Kanton wären mit der Korporation Buochs noch zu klären bzw. neu zu verhandeln.

3.3.3.4 Übersicht über die Investitionen

Gemäss den aktuellen Berechnungen sind für die Businessvariante folgende Investitionen notwendig. Dabei handelt es sich um Grobkostenschätzungen. Für einige Investitionselemente (z.B. Sicherheit, ökologischer Ausgleich) sind nur rudimentäre Grundlagen vorhanden, andere (z.B. Wildwechsel) sind noch nicht aufgeführt. Die Grössenordnungen werden im Rahmen des Umnutzungsgesuchs detailliert ermittelt.

Übersicht über die Investitionen		
Gegenstand	Grössenordnung (Mio. CHF)	Grundlage
Erschliessung (Total)	4.0	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Herdernstrasse 	0.0	In Abweichung zum Variantenbericht wird keine Tieferlegung der Herdernstrasse mehr vorgesehen. Ziel ist ein oberirdischer Übergang wie bisher mit stärkeren Sicherheitselementen (siehe Sicherheit).
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erschliessung Gebiet Faden 	4.0	Variante C gemäss Beschluss Gemeinderat Buochs, Jan. 2011; Basis: Variantenvergleich Slongo Röthlin Partner AG, Okt. 2010.
Flugplatz (Basisinfrastruktur)	20.0	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tarmac (Flugbetriebsflächen) ▪ Betriebsgebäude ▪ Hangar 1 ▪ Hangar 2 ▪ Aktivierung Tower ▪ Sicherheit 	8.4 1.5 4.2 3.0 1.4 1.5	Alle Kosten wurden nach aktuellstem Stand gemäss Vorstudie von Bächtold & Moor vom September 2016 verifiziert und angepasst. Sicherheit: grobe Schätzung für Sicherung Herdernstrasse (Barrieren) und Weiteres.
Umwelt (Total)	8.8	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Entwässerung Hauptpiste ¹⁾ ▪ Rückbauflächen ▪ ökologischer Ausgleich 	1.7 6.9 0.2	Gemäss aktuellstem Stand (Bächtold & Moor vom Sept. 2016). Schätzung B&M, vgl. Variantenbericht Jan. 2016. Grobe Schätzung (Basis Stellungnahme BAFU 2010).
Weitere		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pilatus (Maintenance Halle) ▪ Landkauf ▪ Kosten Deponie ▪ Weitere Investitionen (Rückbau Unterstände/Bunker, Pachtlandumlegung, Optimierung terr. Nutzung, Nutzungsplanung) 	15.8 2.4 1.5 1.9	Schätzung B&M, vgl. Variantenbericht Jan. 2016. Kaufvertrag Korporationen-Armasuisse. Schätzungen. Schätzungen.

1) Von diesen Kosten wird noch der Beitrag vom Bund von 1 Mio. Franken abgezogen.

3.3.4 Organisationsform

3.3.4.1 Übersicht Beteiligung öffentliche Hand an anderen CH-Flugplätzen

Die öffentliche Hand nimmt in der Schweiz wie folgt auf Flugplätze Einfluss:

- a) Über Beteiligungen am Flugplatzbetreiber
- b) Über Vorgaben zum Betrieb, welche im SIL verankert sind. Alles was im behördenverbindlichen Teil des SIL steht, ist für den Betrieb des Flugplatzes und somit auch das Betriebsreglement verbindlich. Für Details zum SIL und zu Handlungsmöglichkeiten der öffentlichen Hand siehe Anhang 2 und 3 des Berichtes "Organisation und Finanzierung"

Die folgende Tabelle zeigt für 18 Flugplätze die Beteiligungsverhältnisse, insbesondere die Eigentumsanteile der öffentlichen Hand, und ob im SIL des jeweiligen Flugplatzes betriebliche Aspekte geregelt sind.

Schweizer Flugplätze und Eigentumsanteile der öffentlichen Hand (Auswahl)

Flugplatz	Besitzanteil öffentliche Hand	Im SIL betriebliche Details enthalten?
Landesflughäfen	Zürich Kt. Zürich 33.3% (Sperrminorität) Stadt Zürich 5.1%	Ja
	Basel-Mulhouse Schweiz und Frankreich: 100%	Nein, SIL greift bedingt
	Genf-Cointrin Kanton 100%	noch kein Objektblatt im SIL
Regionalflugplätze	Bern-Belp Kanton und Gemeinden: 7.3%	Nein
	Birrfeld 0%	Nein
	Grenchen Kanton und Stadt zusammen 33%	Nein
	La Chaux-de-Fonds-Les Eplatures Kanton NE, Stadt Le Locle und La Chaux-de-Fonds: 100%	Nein
	Lugano Stadt 12.5% und Kanton 87.5%	Nein
	Samedan Infrastruktur Landkreis Oberengadin 100%, Betriebsgesellschaft 0%	Ja ¹⁾
	Sion Stadt Sion: 100%	noch kein Objektblatt im SIL
	St. Gallen-Altenrhein 0%	Ja
Zivil mitbenutzte	Buochs Kanton Nidwalden 50%	-
Militärflugplätze	Dübendorf Bund: 100%	noch kein Objektblatt im SIL; braucht aber wohl betriebliche Details
	Mollis Gemeinde Glarus Nord: 100%	noch kein Objektblatt im SIL
	Payerne Bund: 100%	nur Bewegungszahl
Flugfelder	Locarno Bund und Kanton: 100%	Ja ²⁾
	Münster 0%	Ja ³⁾
	Saanen 0%	Ja ⁴⁾

Tabelle INFRAS. Quelle: Direktauskunft M. Bär BAZL, BAZL Homepage «Infrastruktur» (<https://www.bazl.admin.ch/bazl/de/home/sicherheit/infrastruktur.html>) und alle "Objektblätter" der genannten Flugplätze (<https://www.bazl.admin.ch/bazl/de/home/politik/luftfahrtpolitik/sachplan-infrastruktur-der-luftfahrt--sil-/objektteil-des-sil.htm>).

1) Bezüglich Bewegungen: «Es sind deshalb besondere Massnahmen zum Schutz der Landschaft zu treffen, sollte das Potential von jährlich 25'000 Bewegungen erreicht werden.»

2) Verschiedene Betriebseinschränkungen zum Schutz der Bolle di Magadino (angeknüpft an vorgesehene Pistenverlängerung)

3) Einschränkung zu Bewegungszahlen: „Die Verkehrsleistung ist auf jährlich maximal 3000 Motorflugbewegungen begrenzt. Unter dieser Voraussetzung muss die Lärmbelastung nicht berechnet werden.“

4) Einschränkung zur Entwicklung Helikopterbetrieb: „Der Helikopterbetrieb soll sich nicht zur Hauptnutzung auf dem Flugplatz entwickeln, die Verkehrsleistung des Helikopterbetriebs bleibt auf einen Anteil in der Grössenordnung von 25 bis 30 % an der Gesamtverkehrsleistung beschränkt.“

Die Tabelle zeigt folgende Punkte:

- An allen drei Landesflughäfen ist die öffentliche Hand in einer starken Eigentümerrolle vertreten.
- Bei den Regionalflugplätzen und Flugfeldern gibt es die ganze Palette zwischen 0% und 100% öffentlicher Beteiligung. Geringe Beteiligungen sind insbesondere bei Flugplätzen zu beobachten, die hauptsächlich dem Freizeitverkehr dienen.
- Etliche Flugplätze weisen im SIL bzw. den SIL-Objektblättern betriebliche Detailvorgaben aus, obwohl der SIL eigentlich ein übergeordnetes, raumplanerisches Instrument darstellt. Laut BAZL wäre es stufengerecht, wenn Betriebliches in den Betriebsreglementen geregelt würde.
- Betriebliche Vorgaben im SIL gibt es nicht nur an Flugplätzen, an denen die öffentliche Hand nicht oder wenig beteiligt ist.

3.3.4.2 Optionen der kantonalen Einflussnahme und finanzielle Risiken des Kantons

Um auf die Rahmenbedingungen für den Flugplatz Buochs, deren Einhaltung, die weitere Entwicklung, etc. Einfluss zu nehmen, bieten sich dem Kanton folgende Optionen:

- Option A1)** Direkte Einflussnahme im Betrieb: Miteigentum bzw. Beteiligung Kanton an der Airport Buochs AG (ABAG) wie bisher mit 50%, 50% Pilatus.
- Option A2)** Direkte Einflussnahme im Betrieb: Miteigentum bzw. Beteiligung mit Minderheitsbeteiligung von weniger als 50% an der ABAG, Rest bei Pilatus.
- Option B)** Indirekte Einflussnahme über Mitfinanzierung: Besitz der Basisinfrastruktur beim Kanton, Pilatus als Alleineigentümerin der ABAG (keine Beteiligung des Kantons).
- Option C)** Indirekte Einflussnahme über planungsrechtliche (öffentlich-rechtliche) Instrumente, keine Beteiligung Kanton an ABAG: Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL), Kantonaler Richtplan, Betriebsreglement.
- Option D)** Indirekte Einflussnahme über privatrechtliche Vereinbarung (z.B. gebunden an konkrete finanzielle oder baurechtliche Konditionen), keine Beteiligung Kanton an ABAG.

Direkte Einflussnahme	Indirekte Einflussnahme		
Option A1) Miteigentum / Beteiligung zu 50% ■ Wie bisher	Option B) Mitfinanzierung ■ Besitz der Basisinfrastruktur bei Kanton (Fremdkapitalgeber) ■ Pilatus als Alleineigentümer der ABAG	Option C) Planungsrechtliche Ebene ■ Keine Beteiligung an ABAG ■ Öffentlich-rechtliche Instrumente (SIL, Richtplan, Betriebsreglement)	Option D) Privatrechtliche Ebene ■ Keine Beteiligung an ABAG ■ Privatrechtliche Vereinbarungen
Option A2) Miteigentum / Beteiligung <50% ■ Minderbeteiligung			

Bei der Analyse der verschiedenen Optionen stehen folgende Fragen im Zentrum:

- Was beinhalten die einzelnen Möglichkeiten, wie sind die Abläufe organisiert und die Verantwortlichkeiten geregelt (Rolle Kanton)?
- Welchen Einfluss kann der Kanton mit den genannten Instrumenten wahrnehmen und wo sind die Grenzen (direkt: Gestaltungsmöglichkeit, indirekt: Reaktionsmöglichkeit)?
- Welche zusätzliche Steuerung ist über eine Beteiligung des Kantons an der Betriebsgesellschaft des Flugplatzes möglich (Beteiligung vs. SIL u.Ä.)?

Die Beurteilung und die Würdigung der verschiedenen Optionen werden im Bericht "Organisation und Finanzierung" der Firma Infraso in den Kapitel 3.3 bis 3.5 detailliert erläutert.

Die folgende Tabelle fasst die **Einflussmöglichkeiten** des Kantons in den vier Optionen zusammen.

Einflussebenen des Kantons je Option

	Besitz Kanton an Flugplatz		Einfluss Kanton über...			
	Mitbesitz ABAG	Besitz Kerninfrastruktur	Gesuche	Betrieb	öffentlich-rechtlich (SIL, Klage)	privatrechtliche Vereinbarung
Option A1 Miteigentum 50%	✓ (50%)	(✓)	✓	✓	✓	X ¹⁾
Option A2 Miteigentum <50%	✓ (<50%)	(✓)	(✓)	(✓)	✓	X
Option B Mitfinanzierung Basisinfrastruktur	X	✓	X	X	✓	(✓)
Option C Planungsrechtliche Ebene	X	X	X	X	✓	X
Option D Privatrechtliche Ebene	X	X	X	X	✓	✓

Tabelle INFRAS. Erläuterung: (✓) heisst «eingeschränkter Einfluss» (in Option A2 wegen Minderheitsbeteiligung und in Option B, weil der Kanton ohne Beteiligung oder andere Entgegenkommen wenig Aussicht hat, dass der Betreiber privatrechtliche Vereinbarungen, z.B. über betriebliche Einschränkungen, eingeht). «X» heisst keinen Einfluss.

1) Der bestehende Aktionärbindungsvertrag zwischen Pilatus Flugzeugwerke AG und dem Kanton, der eine privatrechtliche Vereinbarung darstellt, ist bei Optionen A1 und A2 weiter gültig.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die **Risikoelemente** und Unterschiede zwischen den Optionen.

Risiken für den Kanton Nidwalden am Flugplatz Buochs

	Welche Risiken trägt der Kanton in welcher Option?				
	Defizit- deckung ABAG	Infrastruktur- investitionen	Lockerung Rah- menbedingungen Betrieb	Bei Wegzug Pila- tus/ABAG: Ausfall Steuern, Kosten ALV, Sozialhilfe	Andere Ausgaben Wirtschafts- förderung
Option A1 Miteigentum 50%	zu 50%	10 Mio. CHF, erhält keine Nutzungsent- gelte	X		X
Option A2 Miteigentum <50%	gemäss Beteiligung	gemäss Beteiligung	X		X
Option B Mitfinanzie- rung Ba- sisinfra- struktur	X	12.7 Mio. CHF, erhält Nutzungs- entgelte	X	alle 4 Hauptoptio- nen weisen dieses Risiko auf Aber Risiko der Optionen C/D > A/B	eventuell
Option C Planungs- rechtliche Ebene	X	X	X		eventuell
Option D Privatrecht- liche Ebene	X	X	vermutlich ja		eventuell

Tabelle INFRAS. «X» heisst kein entsprechendes Risiko für den Kanton in der jeweiligen Option.

Wenn man die Möglichkeiten der Einflussnahme und die direkten sowie indirekten finanziellen Risiken des Kantons je Option insgesamt betrachtet, lassen sich folgende Schlüsse ziehen:

- Bei Option A1 kann der Kanton seine Einflussmöglichkeiten bei der Gesuchstellung im SIL-Prozess wahrnehmen (im Rahmen der Koordinationsgespräche zwischen Kanton und BAZL zur Abstimmung der Anpassung SIL und Anpassung kantonaler Richtplan). Er kann direkt an der Ausarbeitung der betrieblichen und infrastrukturseitigen Parameter mitwirken und mitentscheiden. In der Betriebsphase kann der Kanton kontrollieren, ob die Vorgaben zum Betrieb eingehalten werden und bei Abweichung als Miteigentümer der ABAG direkt intervenieren.
- Bei Option A2 ist der Einfluss des Kantons als Minderheitsaktionär gegenüber A1 eingeschränkt. Der Hauptnutzen (direkte Einflussnahme gleichberechtigt zu Pilatus Flugzeugwerke AG) wird dadurch eingeschränkt.
- Bei Option B besteht keine betriebliche Mitsprache, obwohl sich der Kanton mit der Kerninfrastruktur finanziell recht stark engagiert. Es bleibt zur Einflussnahme lediglich der zeitlich sehr träge und oft um Jahre verzögerte öffentlich-rechtliche Weg.
- Option C bringt zwar wenig direkte finanzielle Risiken. Demgegenüber entfallen griffige Einflussmöglichkeiten mit Ausnahme des öffentlich-rechtlichen Wegs.
- Option D allein ist kaum praktikabel, da ein Flugplatzbesitzer und -betreiber keine privatrechtliche Vereinbarung mit dem Kanton zu Betriebsrahmenbedingungen eingeht, wenn er keine Gegenleistung erhält. Damit eine privatrechtliche Regelung zustande kommt, braucht es Anreize des Kantons gegenüber dem Flugplatzbesitzer, z.B.:
 - Infrastruktur stellen (ohne Hangars),

- Subventionen pro Jahr,
- (fixer) Beitrag zu Defizit pro Jahr.

Vorteilhafte Optionen der Organisation und Finanzierung scheinen die Option A1 oder die kombinierte Option B/D. Allerdings ist bei der Kombination der Option B/D unklar, zu welchen privatrechtlichen Vereinbarungen der Besitzer der ABAG (Pilatus Flugzeugwerke AG) bereit wäre. Das heisst die Unsicherheit der Variante B/D ist erheblich. Bei der Option A1 sind die Eckparameter in recht detailliertem Ausmass bekannt. Dieses Fazit gilt es nun vor dem Hintergrund unterschiedlicher Beteiligungsvarianten zu konkretisieren. Dabei werden die obigen Optionen aufgenommen.

3.3.4.3 Organisation Betriebsgesellschaft: Beteiligungsvarianten und Chancen/Risiken

Grundsätzlich sind folgende Beteiligungsvarianten für die ABAG denkbar. Diese können aufgeteilt werden in die beiden Gruppen «Kanton Miteigentümer ABAG» und «Ohne Beteiligung Kanton an ABAG». Einzelne Varianten widersprechen jedoch dem bestehenden Aktionärbindungsvertrag zwischen dem Kanton und Pilatus.

Für die politische Diskussion der verschiedenen Organisationsformen des Flugplatzes braucht es eine Auslegeordnung der Vor- und Nachteile der unterschiedlichen Varianten aus Sicht der Gesamtinteressen des Kantons Nidwalden. Die folgende Tabelle zeigt diese überblickartig je Variante.

Chancen und Risiken der sechs Organisationsvarianten

Variante	Stärken/Chancen	Schwächen/Risiken
Varianten mit Eigentum Kanton an ABAG		
I.) Status Quo	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Direkter Einfluss Kanton zur Wahrung der öffentlichen Interessen ▪ Gestaltungsspielraum für Kanton ▪ Eingespielte Abläufe (Organisation, Entscheidungsträger, etc.) ▪ Balance zwischen kantonalen Vorgaben und Risikoübernahme ▪ Explizite Bemühungen für Standortattraktivität Pilatus 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kanton trägt Unternehmensrisiko (Betriebsdefizit, Investitionen) ▪ Fehlende Unabhängigkeit des Kantons bei politischen Entscheiden
I.) Minderheitsbeteiligung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Eingespielte Abläufe (Organisation, Entscheidungsträger, etc.) ▪ Balance zwischen kantonalen Vorgaben und Risikoübernahme ▪ Geringere Risiken als in I.I ▪ Explizite Bemühungen für Standortattraktivität Pilatus ▪ Klare Mehrheitsverhältnisse in VR 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fehlende Bereitschaft von Pilatus (Aktionärbindungsvertrag) ▪ Eingeschränkter Einfluss Kanton zur Wahrung der öffentlichen Interessen ▪ Gestaltungsspielraum für Kanton, aber geringer als in I.I ▪ Kanton trägt Unternehmensrisiko (Betriebsdefizit, Investitionen) ▪ Fehlende Unabhängigkeit des Kantons bei politischen Entscheiden
II) Öffnung Aktionariat für Dritte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Balance zwischen kantonalen Vorgaben und Risikoübernahme ▪ Explizite Bemühungen für Standortattraktivität Pilatus ▪ U.U. klare Situation bei VR-Entscheiden 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fehlende Bereitschaft von Pilatus (Aktionärbindungsvertrag) ▪ Eingeschränkter Einfluss Kanton zur Wahrung der öffentlichen Interessen ▪ Gestaltungsspielraum für Kanton vorhanden, aber geringer als I.I ▪ Kanton trägt Unternehmensrisiko ▪ Fehlende Unabhängigkeit des Kantons bei politischen Entscheiden

Variante	Stärken/Chancen	Schwächen/Risiken
Varianten ohne Beteiligung Kanton an ABAG		
III) Kanton besitzt Infrastruktur Flugplatz, Betrieb durch Pilatus	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trennung von Betrieb und Infrastruktur ▪ Keine unerwünschten Anreize für Betreiber ▪ Möglichkeit zu privatrechtlicher Vereinbarung mit Betreiber Flugplatz; ergäbe direktere Einflussmöglichkeiten 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wenig Gestaltungsspielraum bei Betriebsreglement/Plangenehmigung, nur indirekte Einflussmöglichkeiten über juristischen Weg ▪ Kanton trägt Unternehmensrisiko über Investitionen ▪ Fehlende Unabhängigkeit des Kantons bei politischen Entscheiden ▪ Abhängigkeit von Pilatus betreffend Bereitschaft privatrechtlicher Vereinbarung
IV) Pilatus als Alleinbesitzer ABAG (Werkflugplatz)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kanton trägt kein Unternehmensrisiko ▪ Keine unerwünschten Anreize für Betreiber ▪ Evtl. grössere politische Unabhängigkeit des Kantons 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wahrung der öffentlichen Interessen nicht gesichert ▪ Gestaltungsspielraum eingeschränkt, nur langwierige, indirekte Einflusskanäle ▪ Kein direkter (aviat.) Austausch mit Pilatus ▪ Ggf. Zugeständnisse notwendig bei angestrebten Rahmenbedingungen für Flugplatz ▪ Indirekte Risiken für Kanton durch Abhängigkeiten von Pilatus (Wegzug, Konkurs) grösser als in Varianten I, II, III
V) Renditeorientierter neuer Investor als Besitzer ABAG	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kanton trägt kein Unternehmensrisiko ▪ Keine unerwünschten Anreize für Betreiber ▪ Grössere politische Unabhängigkeit des Kantons 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fehlende Bereitschaft von Pilatus (Aktionärbindungsvertrag) ▪ Wahrung der öffentlichen Interessen nicht gesichert ▪ Gestaltungsspielraum eingeschränkt, nur langwierige, indirekte Einflusskanäle ▪ Ggf. Zugeständnisse notwendig bei angestrebten Rahmenbedingungen für Flugplatz ▪ Indirekte Risiken für Kanton durch Abhängigkeiten von Pilatus (Wegzug, Konkurs) grösser als in Varianten I, II, III

Tabelle INFRAS.

Fazit: Beibehaltung und Kapitalisierung des betrieblich notwendigen Kapitals.

Die Gegenüberstellung der Optionen bezüglich Einflussnahme des Kantons zeigt, dass der Kanton mit dem Status quo (Beteiligung an der ABAG zu 50%) das öffentliche Interesse am besten einbringen kann, weil eine explizite Mitsprache beim Betriebsreglement und ein laufender Einfluss auf den Betrieb möglich ist. Ein Entscheid im Verwaltungsrat der ABAG erfordert jeweils eine einvernehmliche Entscheidungsfindung. Mit der Beteiligung von 50 Prozent ist sichergestellt, dass der Kanton mit den Entscheiden der ABAG einverstanden sein muss.

Dieses Fazit bestätigt sich auch aus der Analyse der Eigentümervarianten aus Sicht Kanton, ABAG und Pilatus. In der Chancen-Risiken-Betrachtung weist der Status Quo eine gute Balance von Pflichten/finanziellem Engagement und Rechten/Einflussmöglichkeiten auf, auch weil sowohl öffentliches Risikokapital (mit Steuerungsmöglichkeit) und privates Kapital (Pilatus) eingebracht werden und so ein fairer Kostenteiler entsteht. Andere Formen der Beteiligung und Finanzierung der Investitionen führen zu deutlich höheren Kapitalkosten in der Planerfolgsrechnung. Die Finanzierung der Basisinfrastruktur (Investitionen in Tarmac [Flugbetriebsflächen zum Abstellen der Flugzeuge], Betriebsgebäude, zwei Hangars, Sicherheit und Aktivierung Tower) kann so über das Eigenkapital erfolgen. Dies ermöglicht es dem

Flugplatzbetreiber mittelfristig betriebswirtschaftlich kostendeckend zu arbeiten. **Das Investitionsrisiko seitens Kanton ist der Preis für die Sicherstellung des öffentlichen Interesses.** Die mit der Kantonsbeteiligung verbundene gleichzeitige betriebliche Risikoverantwortung ist vor dem Hintergrund der Planerfolgsrechnung zu sehen. Grundvoraussetzung für dieses Fazit ist demnach, dass die Einflussnahme des Kantons auch im Sinne der Balance zwischen Einhalten von verträglichen betrieblichen Vorgaben und einer positiven betriebswirtschaftlichen Entwicklung mit einer zweckmässigen Eignerstruktur (50 % Beteiligung) wahrgenommen wird.

In Abwägung der Vor- und Nachteile ist der Regierungsrat überzeugt, dass die öffentlichen Interessen mit der Beibehaltung der Beteiligung an der Betriebsgesellschaft bzw. als gleichberechtigter Miteigentümer der ABAG am direktesten und effektivsten gewahrt werden können.

3.3.4.4 Haltung der Pilatus Flugzeugwerke AG

Die verschiedenen Varianten wurden mit den Pilatus Flugzeugwerken AG sowie Vertretern der Korporation Buochs diskutiert und die Vor- und Nachteile abgewogen. Die Pilatus hat wiederholt zum Ausdruck gebracht, dass für sie die Führung eines Flugplatzes keine Kernaufgabe darstellt. Die Parteien sehen klare Vorteile bei der Beibehaltung der bisherigen Organisationsstruktur. Die Finanzierung der Gesellschaft durch öffentliches Risikokapital (mit Steuermöglichkeit) und privates Kapital (Pilatus) wird weiterhin als zielführend erachtet und hat sich in den letzten 16 Jahren bewährt.

Für die Beibehaltung der 50% Beteiligung des Kantons an der ABAG sprechen folgende Gründe:

- Der Kanton muss die Möglichkeit haben, direkt und schnell Einfluss auf die Entwicklung des Flugplatzes nehmen zu können - da der Kanton nicht Grundeigentümer der flugplatzrelevanten Flächen ist, kann dies lediglich über die Beteiligung gewährleistet werden
- Der Kanton soll vom Asset (wirtschaftlichen Potential) Flugplatz profitieren können
- Es besteht grundsätzlich das Risiko, dass Pilatus verkauft wird oder sich die Besitzverhältnisse ändern. Ohne Beteiligung verliert der Kanton in diesem Fall die Möglichkeit zur direkten Einflussnahme bzw. Steuerung
- Beim Verkauf der Beteiligung wäre der Kanton aufgrund des Aktionärbindungsvertrags verpflichtet, seine Aktien der Pilatus Flugzeugwerke AG anzubieten. Diese würde alle Aktien des Kantons übernehmen und zu 100% Eigentümerin der ABAG werden. Für private Dritte bestehen - ohne Zustimmung der Pilatus - keine Möglichkeiten, die Aktien des Kantons zu erwerben
- Finanzielle Beiträge des Bundes sind zukünftig nur dann wahrscheinlich, wenn der Kanton involviert ist (Bund will Kanton als Ansprechpartner)

Die Pilatus Flugzeugwerke AG hat mit Schreiben vom November 2016 nochmals bekräftigt, dass sie die heutigen Besitzverhältnisse auch weiterhin anwenden möchte. Der Verwaltungsrat der Pilatus Flugzeugwerke AG hat dieser Variante inkl. Erhöhung der Beteiligung zugestimmt. Eine Öffnung des Aktionariats für Dritte lehnt Pilatus ausdrücklich ab, weil dadurch auch Partikularinteressen Einzelner durchgesetzt werden könnten, die weder im Interesse des Kantons Nidwalden noch der Pilatus, als grösste Arbeitgeberin des Kantons, sein könnten. Deshalb will Pilatus an der heutigen, bislang bewährten Aktionärsstruktur festhalten.

Anhang 5: Schreiben Pilatus Flugzeugwerke AG betreffend Projekt Flugplatz, 30. November 2016

3.3.5 Finanzierung der Gesamtinvestitionen

Ausgehend von der Beibehaltung der bisherigen Organisationsform macht die folgende Tabelle einen Vorschlag für die Finanzierungsbeitragung an den verschiedenen Investitionen.

Überblick Kostenteiler anstehende Investitionen			
	Kostentyp	Kosten	Finanzierung
Investitionen ABAG	▪ Investitionen Basisinfrastruktur ¹⁾	▪ 20.0 Mio. CHF	▪ Eigentümer ABAG anteilig (je hälftig), über Aufstockung Eigenkapital
Erschliessung (Tiefbau)	▪ Erschliessung Gebiet Faden	▪ 4.0 Mio. CHF	▪ Korp. Buochs, Gemeinde Buochs und Kanton
Investitionen Pilatus	▪ Neue Maintenance-Halle	▪ 15.8 Mio. CHF	▪ Pilatus
Landkauf und Zugehöriges	▪ Investitionen gem. Vertrag armasuisse	▪ 5.8 Mio. CHF	▪ Korporationen Buochs, Stans, Ennetbürgen (Landpreis 2.42 Mio. CHF, sowie Kosten Deponie und weitere Investitionen)
Umwelt	▪ Entwässerung Hauptpiste ▪ Rückbauflächen	▪ 1.7 Mio. CHF ▪ 6.9 Mio. CHF	▪ Korporation Buochs (1 Mio. Beitrag Bund) ▪ Korporationen Buochs, Ennetbürgen, Stans
Feinerschliessung	▪ Feinerschliessung (Verkehr, Werkleitungen etc.)	▪ n.a.	▪ Verkaufserträge, Baurechtzinsen für Landbesitzer

Nicht aufgeführt sind die Kosten für den Wildwechsel.

1) Tarmac, Betriebsgebäude, Hangar 1, Hangar 2, Sicherheit, Aktivierung Tower.

Erläuterungen zur obigen Tabelle:

- Herdernstrasse (materielle Änderung gegenüber Variantenbericht): Keine Tieferlegung der Herdernstrasse im Rahmen einer Erschliessungsinvestition (4.4 Mio. CHF), sondern oberirdische Führung mit zusätzlichen Sicherheitsmassnahmen 1.5 Mio. CHF, welche in der Basisinfrastruktur Flugplatz Buochs enthalten sind.
- Erschliessungskosten: Die Erschliessung des Gebiets Faden, Buochs, inkl. Ersatz der Fadenbrücke ist als eine gemeinschaftliche Erschliessung von Korporation, Gemeinde und Kanton zu betrachten. Grundsätzlich ist die Erschliessung Sache der Gemeinde und der Grundeigentümer. Eine Beteiligung des Kantons wird in Aussicht gestellt.
- Die dem Flugplatzbetreiber zugewiesenen Kosten sind ausschliesslich durch den Betreiber (bzw. dessen Eigentümer) zu übernehmen.
- Die Rückbau- und Rekultivierungskosten sind gemäss vertraglichen Vereinbarungen mit armasuisse durch die Korporationen zu übernehmen. Die Aufwendungen für den ökologischen Ausgleich sollen von der ABAG finanziert werden .
- Die Feinerschliessung läuft nach üblichen Gesetzmässigkeiten und ist Aufgabe des Landeigentümers (Überwälzung auf Mieter). Ob die Grundstücke im Baurecht oder eigentumsrechtlich übertragen werden, ist Sache des Eigentümers.
- Mit dem Bau von zwei neuen Hangars werden Einnahmen generiert, die dazu beitragen, die hohen fixen Kosten im Zusammenhang mit dem Betrieb des Flugplatzes, aber auch die übrige Infrastruktur (Flugbetriebsflächen, Betriebsgebäude, etc.), decken zu können. Sollten sich entgegen den heutigen Annahmen die Hangars nicht vollständig vermieten lassen, so ist Pilatus bereit, diese Restkapazitäten für sich zu mieten. Somit trägt der Ersteller der Hangars kein Risiko.

3.3.6 Antrag auf Erhöhung des Aktienkapitals

Für die Finanzierung der notwendigen Investitionen ist die Beteiligung der Airport Buochs AG anteilmässig gemäss heutiger bewährter Besitzstruktur um 20 Mio. Franken zu erhöhen. Die Erhöhung soll je zur Hälfte durch die Pilatus Flugzeugwerke AG und den Kanton Nidwalden vorgenommen werden.

Gemäss Art. 4 Abs. 2 des Gesetzes über den Finanzhaushalt des Kantons (Finanzhaushaltsgesetz, kFHG; NG 511.1) bedarf die Bindung von Finanzvermögen zur Erfüllung öffentlicher Aufgaben einer Rechtsgrundlage und eines Kredits. Gemäss Art. 9 Ziff. 1 kFHG gelten als Rechtsgrundlage eine verfassungsmässige oder gesetzliche Bestimmung, ein Gerichtsentcheid, ein Volksentscheid oder ein Beschluss des Landrates, der dem Referendum untersteht. Der Beschluss des Landrates zur Aktienkapitalerhöhung um 10 Mio. Franken untersteht dem obligatorischen Referendum.

Im Finanzplan 2018 - 2019 ist die geplante Erhöhung der Beteiligung um 10 Mio. Franken eingestellt.

3.3.7 Übertragung Tower in die ABAG durch Kauf vom Kanton

Da zu der Betriebsausstattung auch der Kontrollturm gehört, wird dieser durch Kauf vom Kanton in die Bücher der ABAG übertragen.

Die Anschaffungskosten betragen 1.84 Mio. Franken. Der Buchwert per Ende 2018 beträgt 1.4 Mio. Franken. Es macht Sinn, dass sämtliche Infrastrukturbauten im Besitz der Airport Buochs AG zusammengefasst werden.

Gemäss Art. 61 Abs. 5 der Kantonsverfassung liegt das Verfügungsrecht über das Finanzvermögen beim Landrat. In der Regel ist der Regierungsrat gemäss Art. 78 des Gesetzes über den Finanzhaushalt des Kantons (kFHG) für die Umwandlung von nicht mehr benötigtem Verwaltungsvermögen ins Finanzvermögen zuständig, vorbehalten bleibt der Beschluss des Landrates.

Der Regierungsrat beantragt somit dem Landrat die Veräusserung des Kontrollturms, damit dieser durch den Kanton an die ABAG verkauft werden kann.

3.3.8 Finanzielle Auswirkungen Staatsrechnung

Die nachfolgende Tabelle gibt Auskunft über die Belastungen in der Erfolgs- und Investitionsrechnung. Die Erhöhung des Aktienkapitals von 10 Mio. Franken erfolgt einmalig. Da momentan auf dem Finanzmarkt kaum Zinserträge generiert werden können und der Kanton Nidwalden flüssige Mittel besitzt, entstehen keine weiteren Aufwände. Durch die Einbringung des Kontrollturms als Sachanlage fallen die Mieterträge und die Abschreibungen weg.

Die Beiträge an den Betrieb des Flugplatzes basieren auf den Werten der Planerfolgsrechnung.

Jahr	3120.3635.00 Betrieb Flugplatz (Anteil Defizit)	2175.3300.00 Abschreibungen Kontrollturm	2230.4470.00 Mieterttrag Kontrollturm*	Investitions- rechnung (AK- Erhöhung)	Bemerkungen
2007	120'200				
2008	96'200				
2009	125'000				
2010	100'500				
2011	0				
2012	139'000				
2013	78'000	73'600	-102'000		
2014	0	73'600	-102'000		
2015	158'000	73'600	-102'000		
2016	0	73'600	-102'000		
2017	250'000	73'600	-102'000	10'000'000	
2018	250'000	73'600	-102'000		Veräusserung Kontrollturm für 1.4 Mio.
2019	3'000				
2022	5'500				
2025	0				

* Differenz Mieterttrag zu Abschreibungen resultiert aus den kalkulatorischen Zinsen.

Dem finanziellen Engagement des Kantons Nidwalden steht ein grosser volkswirtschaftlicher Nutzen gegenüber. Die Standortattraktivität wird mit dem Entscheid zum weiteren Vorgehen gestärkt. Der Flugplatz ist ein Vorteil im Standortwettbewerb. Dies zeigt sich auch jeweils in den Legislaturzielen des Regierungsrates.

3.3.9 Ablehnung der Kapitalerhöhung

Sowohl Pilatus als auch der Regierungsrat sind der Überzeugung, dass der vorgeschlagene Weg mit der Kapitalerhöhung für die Gesamtlösung das Beste ist. Falls das Parlament und das Volk die Kapitalerhöhung aber ablehnen würden, zeigen die nachfolgenden Ausführungen mögliche Auswirkungen auf.

Bei einer Ablehnung müsste Pilatus als 50% Aktionär die gesamte Finanzierung der Infrastruktur übernehmen. Dies würde bedeuten, dass der Kanton dann die ABAG-Aktien an Pilatus verkaufen müsste (siehe Aktionärbindungsvertrag).

Ein reiner Werkflugplatz kommt für Pilatus nur bedingt in Frage, da dadurch der Skaleneffekt verloren ginge und die gesamten fixen Kosten bei Pilatus anfallen würden. Pilatus würde im Süden auf jeden Fall die Maintenance-Halle mit einem zusätzlichen Hangar für Pilatus Kunden erstellen. Die Pilatus ist nach wie vor der Ansicht, dass die bestehende Infrastruktur so effizient als möglich genutzt werden soll, damit die hohen fixen Kosten für den Betrieb und Unterhalt sowie für die Flugsicherung auf möglichst viele Nutzer überwältzt werden können.

Ein reiner Werkflugplatz müsste hinsichtlich regulatorischen Rahmenbedingungen von BAZL und skyguide genau dieselben Kriterien erfüllen wie ein gemischt betriebener Flugplatz (heutiger Zustand). Auch auf die Benutzung der Herdernstrasse hätte ein reiner Werkflugbetrieb höchstens in Randzeiten einen marginalen Einfluss. Ein reiner Werkflugbetrieb würde auch nicht bedeuten, dass der Flugplatz über das Wochenende geschlossen wäre. Sonst müsste dann auch der Segelflugbetrieb an Wochenenden eingestellt werden. Zudem benutzen Pilatus wie auch die Maintenance-Kunden den Flugplatz regelmässig an Wochenenden.

Bei einem Nein könnte sich Pilatus im Rahmen eines *WerkflugplatzPlus* vorstellen, dass der Kanton ein gewisses Kontingent einkaufen würde. Dieses müsste jedoch sowohl die Bedürf-

nisse der Segelfluggruppe Nidwalden wie auch aller anderen Drittnutzer abdecken. Im Jahre 2015 beanspruchte Pilatus inklusive Maintenance-Kunden von den total 13'907 Flugbewegungen (FB) gerade einmal 6'042 FB oder 44% (vgl. Kapitel 3.3.3.1 Flugbewegungen). 7'865 FB oder 56% entfielen auf Dritte inklusive Segelfluggruppe Nidwalden und Luftwaffe (404 FB, 2015 flog die Luftwaffe sehr wenig in BUO, üblicherweise sind es gegen 1000 FB). Mit dem Bürgenstock Resort dürfte der Bedarf Dritter mit Sicherheit noch zunehmen. Die Kosten für ein solches Kontingent müssten im Detail berechnet und verhandelt werden. Aufgrund der bekannten Zahlen dürfte dies je nach der Höhe des Kontingents zwischen 300'000 und 500'000 Franken pro Jahr liegen. Zudem hat dann der Kanton keine Mitbestimmung mehr, da er nicht mehr an der Airport Buochs AG beteiligt wäre.

3.4 Langfristige Sicherstellung ziviler Flugplatz

3.4.1 Volkswirtschaftliche Bedeutung

Die Aviatik hat volkswirtschaftlich und politisch in Nidwalden eine hohe Bedeutung. Der zivile Flugplatz Buochs gehört zum wirtschaftlichen Grundangebot des Kantons Nidwalden. Er ist ein wesentlicher Katalysator für die konjunkturelle Entwicklung und für die wirtschaftliche Prosperität in Nidwalden und in der Region. Der Flugplatz generiert Arbeitsplätze und trägt erheblich zur Wertschöpfung des Kantons Nidwalden bei. **Im Weiteren ist der Flugplatz ein wichtiger Standortfaktor bei der Ansiedlung von wertschöpfungsstarken Unternehmen und somit ein Alleinstellungsmerkmal im Standortwettbewerb.** Aktuell arbeiten in den drei Gemeinden Buochs, Ennetbürgen und Stans rund 1'940 Beschäftigte (Vollzeitäquivalenten) in Unternehmen mit einem Bezug zum Flugplatz resp. zur aviatischen Industrie. Sie erzielen eine Wertschöpfung von knapp 300 Mio. Franken pro Jahr. Hinzu kommen die Beschäftigten in jenen Unternehmen im Kanton Nidwalden, welche Leistungen und Produkte an die genannten Unternehmen des direkten Effektes verkaufen. Dieser indirekten volkswirtschaftlichen Bedeutung sind noch einmal etwa 460 Beschäftigte im Kanton zuzuordnen, welche eine Wertschöpfung von rund 70 Mio. Franken pro Jahr erzielen (vgl. Variantenbericht, Kapitel 5.2.3).

Die Pilatus Flugzeugwerke AG ist der grösste und wichtigste Akteur im Umfeld des Flugplatzes Buochs. Mit über 1'700 Beschäftigten und einem Jahresumsatz von über 900 Mio. Franken am Standort Stans trägt die Pilatus hauptsächlich zur volkswirtschaftlichen Bedeutung der Luftfahrt resp. der Luftfahrtindustrie in der Region bei (vgl. Variantenbericht, Kapitel 5.2.3). Daneben besteht eine Vielzahl weiterer Unternehmen, die den Standort prägen und die Bedeutung des Flugplatzes unterstreichen. Die meisten dieser Unternehmen, wie RUAG Aerospace AG, Aerolite Max Bucher AG, BWB Group, Alpinlift Helikopter AG, Paint-Styling AG, Nidwalden Airpark AG, AeroFEM GmbH oder Lightwing, sind bereits seit mehreren Jahren in Nidwalden tätig.

Für den Betrieb der Pilatus Flugzeugwerke AG ist der zivile Flugplatz Buochs existentiell wichtig. Es werden nicht nur alle Test- und Trainingsflüge von diesem Flugplatz absolviert, auch dient der Flugplatz als An- und Abflugsziel für Pilatus Flugzeuge, die in Stans gebaut, verkauft, gewartet und wieder in Stand gesetzt werden. Der Geschäftszweig Maintenance, also die Wartung von Flugzeugen, soll in den nächsten Jahren weiter ausgebaut werden. Bei einer Ansiedlung dieses Geschäftszweigs auf dem zivilen Flugplatz Buochs werden weitere Arbeitsplätze geschaffen. Dieser Geschäftszweig erbringt eine hohe Wertschöpfung am Boden, sorgt für den Zuwachs an hoch qualifizierten Arbeitskräften und ist für die weitere Entwicklung und Marktbearbeitung der Pilatus Flugzeugwerke AG von grosser Bedeutung. Aufgrund der steigenden Nachfrage nach Wartungsarbeiten an Flugzeugen könnten durch diesen Geschäftszweig weitere Unternehmen, die als Zulieferer für die Pilatus wichtig sind, am zivilen Flugplatz Buochs angesiedelt werden. Damit wären ein weiterer Beschäftigungszuwachs und eine Steigerung der Wertschöpfung möglich.

Bei der Ansiedlung von Unternehmen im Kanton Nidwalden ist der Flugplatz ebenfalls von entscheidender Bedeutung. Die Historie hat gezeigt, dass international agierende Unternehmen wie z.B. Glas Trösch Group, Rosen Swiss AG, Schindler AG, Artemis Beteiligungen AG, OBO Bettermann AG, SCHAEFF Holding AG, TSTV Technologies AG usw. den Wirtschaftsstandort Nidwalden vor allem auch wegen des zivilen Flugplatzes Buochs und den damit vorteilhaften Geschäftsflugmöglichkeiten gewählt haben. Für diese Unternehmen sind ein internationaler Anschluss und eine schnelle Verkehrsverbindung für ihre Geschäftstätigkeiten von grosser Bedeutung. In diesem Sinne war und ist der zivile Flugplatz Buochs bei der Auswahl nach einem geeigneten Unternehmensstandort das relevante Entscheidungskriterium. Mit diesen Ansiedlungen kann der Wirtschaftsstandort langfristig nachhaltige Beschäftigungseffekte, zusätzliche Steuereinnahmen und damit eine Steigerung des Volkseinkommens erzielen. Auch für das Bürgenstock Resort wird die Nutzung des Flugplatzes, u.a. im Zusammenhang mit internationalen Konferenzen, wichtig sein.

Neben der aviatischen Nutzung dient der zivile Flugplatz Buochs heute auch als Austragungsort für verschiedene terrestrische Veranstaltungen (Fahrtraining, i-heimisch usw.), welche vor allem für den Tourismus zusätzliche Wertschöpfung bringen. Durch die Teilnehmer und Besucher von terrestrischen Veranstaltungen können der öffentliche Verkehr, Hotels, Gastronomen, Zulieferer (Zeltbauer, Elektriker, Sanitär, Metzger, Bäcker, Reinigung usw.) von einer direkten Wertschöpfung profitieren. Die terrestrische Nutzung soll auch in Zukunft möglich sein, wenn auch - aufgrund der vorgesehenen Rekultivierung der Redundanzpiste - in reduziertem Umfang.

3.4.2 Regionalwirtschaftliche Potentiale

Die Neugestaltung des Flugplatzareals soll neben den Optimierungen für die aktuellen Akteure (insbesondere ABAG und Pilatus Flugzeugwerke AG) und den Flugbetrieb ideale Voraussetzungen schaffen, um mögliche Potenziale (Beschäftigung, Wertschöpfung) zu realisieren und die Region volkswirtschaftlich weiter zu stärken. Mit den neuen Aviatiknutzungen kann das volkswirtschaftliche Potenzial von heute 1'940 Vollzeitäquivalenten auf über 3'000 gesteigert werden. Von diesem volkswirtschaftlichen Potential von rund +1'100 Vollzeitäquivalenten liegt der Hauptteil in der Industrie- und Gewerbezone mit knapp 900 potenziell neuen Vollzeitäquivalenten (vgl. Variantenbericht, Zusammenfassung und Bestvariante).

Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Aviatik kann theoretisch von heute knapp 2'000 Beschäftigten und 300 Mio. Franken Wertschöpfung um fast 70% gesteigert werden. Die Spielräume für eine Weiterentwicklung der aviatischen Dienstleistungen sind vorhanden. Zudem steht zukünftig das NAPAG-Gelände zur Verfügung. Allerdings ist dieses Potenzial eher mit Unsicherheiten belastet. Die Potenziale für die Flugplatzbetreiberin und für Pilatus sind demgegenüber deutlich realistischer. Weitere Potenziale (z.B. Helikopterbasis für touristische Personentransporte) werden aus Akzeptanzgründen bewusst nicht ausgeschöpft. Im Bereich Industrie und Gewerbe liegt das rechnerische volkswirtschaftliche Gesamtpotenzial (bei Vollauslastung der Flächen) bei rund 880 zusätzlichen Beschäftigten und gegen 136 Mio. Franken zusätzlicher Wertschöpfung pro Jahr (vgl. Variantenbericht, Kapitel 6.3).

3.4.3 Aufgaben des Kantons

Aus Sicht des Kantons ist aufgrund der erwähnten wirtschaftspolitischen Überlegungen weiterhin an einem zivilen Flugplatz festzuhalten. Der Kanton hat dafür zu sorgen, dass dies langfristig möglich bleibt, indem er die erforderlichen Rahmenbedingungen für einen sicheren, modernen und selbsttragenden Flugplatz schafft. Die Aufgabe des Kantons, für die Sicherstellung eines zivilen Flugbetriebs zu sorgen, ist in Art. 19a des Gesetzes über die Förderung der Wirtschaft (Wirtschaftsförderungsgesetz, WFG; NG 811.1) verankert. In diesem Artikel wird zugleich festgehalten, dass der Kanton keinen konzessionierten Regionalflugplatz unterstützen kann. Diese Einschränkung wird eingehalten, da der Flugplatz Buochs in ein ziviles Flugfeld (ohne Zulassungszwang) umgenutzt wird.

Weitere Aussagen zur Bedeutung des Flugplatzes finden sich u.a. im Leitbild Nidwalden 2025, im Legislaturprogramm 2016-2019 und im kantonalen Richtplan. So hält z.B. das Leitbild fest, dass der zivile Flugplatz für Unternehmen mit internationaler Ausrichtung zur wirtschaftlichen Konkurrenzfähigkeit beitragen soll. Auch im Legislaturprogramm 2016-2019 ist die zivile Nutzung des Flugplatzes als Schwerpunktziel verankert. Insbesondere wird festgehalten, dass die zivile Mitbenutzung des Flugplatzes mit allen Beteiligten zu regeln und der Betrieb langfristig sicherzustellen ist. Weiter soll im Umfeld des Flugplatzes erschlossenes Gewerbe- und Industrieland für Firmen mit einem hohen Wertschöpfungspotential zur Verfügung stehen.

Zudem wird die Wichtigkeit des Flugplatzes auch im Kantonalen Richtplan unter V5 Zivilluftfahrt mit folgendem Leitsatz unterstrichen: „Die Zivilluftfahrt auf dem Militärflugplatz Buochs ist aufgrund ihrer Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Nidwalden beizubehalten und unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Wohnbevölkerung und des Tourismus massvoll auszubauen.“ Die Koordinationsaufgabe V5-1 ‘Zivile Nutzung des Militärflugplatzes Buochs’ hält weiter behördenverbindlich fest, dass die Sleeping Base im Zusammenhang mit der Schaffung und Erhaltung von Arbeitsplätzen (qualifizierte Wertschöpfung) und unter Berücksichtigung der Lebensqualität der betroffenen Region weiterhin zivil genutzt werden soll und dass die Interessen der militärischen und der zivilen Aviatik dabei den nicht fliegerischen Nutzungen des Flugplatzes vorgehen.

Aus volkswirtschaftlichen Überlegungen ist es somit unerlässlich, dass sich der Kanton aktiv für die langfristige Sicherstellung des zivilen Flugplatzes Buochs einsetzt. Das Ziel der langfristigen Sicherung eines zivilen Flugfeldes kann jedoch nur erreicht werden, wenn der Kanton gewisse Steuerungsmöglichkeiten hat. Der Kanton muss insbesondere die Möglichkeit haben, Einfluss auf die Entwicklung des Flugplatzes nehmen zu können. Da der Kanton nicht Grundeigentümer der flugplatzrelevanten Flächen ist, ist dies über die bestehende Beteiligung des Kantons im Umfang von 50% an der Betriebsgesellschaft (die anderen 50% gehören Pilatus) am direktesten und effektivsten gewährleistet.

3.4.4 Umnutzungsverfahren und SIL-Verfahren

Die bevorstehende Aufhebung der Sleeping Base bedingt eine Umnutzung vom zivil mitbenutzten Militärflugplatz zum zivilen Flugplatz. Damit der Flugplatz auch in Zukunft weiterbetrieben werden kann, ist ein entsprechendes Umnutzungsverfahren sowie die Anpassung des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) notwendig (vgl. Anhang 2 des Berichts “Organisation und Finanzierung”). Das Umnutzungsverfahren ist in jedem Fall - unabhängig von neu zu erstellenden Bauten und Anlagen sowie der Finanzierung und Organisation des zukünftigen Flugplatzes - durchzuführen. Während die technischen und raumplanerischen Prozesse unter der Federführung der ABAG und des BAZL erfolgen, obliegt die Federführung für den politischen Prozess dem Regierungsrat. Die Übersicht über Ablauf und Verantwortlichkeiten der verschiedenen Prozesse ist im nachfolgenden Anhang ersichtlich.

Anhang 6: Übersicht Prozesse, 18. November 2016

Seit mehreren Jahren fordert das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) die dringende Bereinigung des nur provisorisch genehmigten zivilen Betriebsreglements. Dies war aufgrund der offenen eigentumsrechtlichen Situation und der ungeklärten Situierung des zukünftigen Flugplatzes nicht möglich. Nachdem sowohl die Eigentumsfrage (Kauf der Flächen auf dem Flugplatz durch die Korporationen) als auch die Situierung des zukünftigen Flugplatzes (Variantendiskussion) geklärt waren, musste die ABAG als Betreiberin des Flugplatzes dem BAZL bis Ende April 2017 (Frist gemäss Plangenehmigung Weiternutzung Zelthangare vom 23. Dezember 2014) ein entsprechendes Gesuch für die Umnutzung in einen zivilen Flugplatz einreichen. Dieses basiert auf dem Übergangszustand 2020 – ohne Neubauten oder Zusatzinfrastrukturen – und beinhaltet u.a. die Unterlagen für die Plangenehmigung der bestehenden Bauten und Anlagen, die zivil-aviatisch weiter genutzt werden, das Betriebsreg-

lement, den Umweltverträglichkeitsbericht mit einem Konzept für den ökologischen Ausgleich, Lärmberechnungen sowie den Hindernisbegrenzungskataster.

Bevor das Umnutzungsgesuch durch das BAZL genehmigt werden kann, muss das SIL-Objektblatt zum Flugplatz Buochs von 2009 angepasst und durch den Bundesrat genehmigt werden. Darauf abgestimmt soll gleichzeitig auch der kantonale Richtplan angepasst werden. Der SIL ist ein Planungsinstrument für die räumliche Abstimmung. Die Festlegungen im SIL setzen den behördenverbindlichen Rahmen für die nachfolgenden Verfahren gemäss Luftfahrtgesetz. Im SIL-Objektblatt werden u.a. der Zweck der Anlage, das beanspruchte Areal, die Grundzüge der Nutzung, der Flugplatzperimeter, die Erschliessung sowie die Rahmenbedingungen zum Betrieb festgelegt. Zudem werden die Auswirkungen auf Raum und Umwelt aufgezeigt. Als wichtige Grundlage für die Anpassung des SIL-Objektblatts dient u.a. auch der Variantenbericht vom 11. Januar 2016. Die Planungsvorbereitungen zur SIL-Anpassung wurden bereits gestartet. Erste Ergebnisse wurden den zuständigen Behörden von Bund und Kanton, den drei Standortgemeinden sowie den Grundeigentümern (Korporationen), nach Eingabe des Umnutzungsgesuchs, im Rahmen eines ersten Koordinationsgesprächs im Mai 2017 präsentiert.

Anhang 7: Flugplatz Buochs, Anpassung SIL-Objektblatt, BAZL, 12. Januar 2017

3.5 Weiteres Vorgehen/nächste Schritte

Wird der Objektkredit für die Finanzierung der betriebsnotwendigen Basisinfrastruktur am 30. August 2017 durch den Landrat mit einer Mehrheit von 2/3 gutgeheissen, so findet am 26. November 2017 die entsprechende Volksabstimmung statt. Der Regierungsrat erachtet es als sehr wichtig, dass die Stimmberechtigten zu dieser für den ganzen Kanton Nidwalden äusserst wichtigen Vorlage befragt werden. In diesem Sinne behält sich der Regierungsrat bei einer Ablehnung der Vorlage durch den Landrat vor, die Stimmberechtigten gestützt auf Art. 54 Abs. 4 Ziffer 3 der Kantonsverfassung mittels Behördenreferendum zu befragen.

Weiter kann sich die Bevölkerung des Kantons Nidwalden sowohl beim Umnutzungs-, beim SIL- als auch beim Richtplanverfahren voraussichtlich im Frühling 2018 im Rahmen der öffentlichen Mitwirkungs- und Auflageverfahren einbringen. Für den gemäss Bestvariante vorgesehenen Endzustand 2025 mit Ersatz- und Neubauten ist nach der Volksabstimmung ein separates Plangenehmigungsgesuch einzureichen. Nach der Einreichung des Plangenehmigungsdossiers durch die ABAG folgt eine öffentliche Auflage und Anhörung der Behörden, bevor das BAZL das Gesuch genehmigen kann. Mit der Umsetzung des zukünftigen Flugplatzes ist in diesem Fall wohl frühestens 2019 zu rechnen.

Stimmt die Nidwaldner Bevölkerung dem Objektkredit zu, werden die beiden Eigentümer der Flugplatzbetreiberin ABAG – Kanton Nidwalden und Pilatus Flugzeugwerke AG – gemeinsam eine Eignerstrategie erarbeiten. Dieses Dokument enthält die zentralen Vorgaben für die Flugplatzbetreiberin und regelt den Informationsfluss.

Die Eignerstrategie basiert im wesentlichen auf dem SIL, dem Betriebsreglement, dem Aktionärsbindungsvertrag und der Vereinbarung zu den Grundsätzen. Sie kann erstellt werden, sobald die relevanten Dokumente von den zuständigen Bundesbehörden genehmigt worden sind.

3.6 Zusammenfassung

Für die Umsetzung der Bestvariante wird mit einem Investitionsbedarf von total 20 Millionen Franken gerechnet. Diese Mittel sollen in die notwendige Basisinfrastruktur (Tarmac [Flugbetriebsflächen zum Abstellen der Flugzeuge], Betriebsgebäude, zwei Hangars, Sicherheit und Aktivierung Tower) fliessen, die einen selbsttragenden Flugplatzbetrieb erst ermöglicht.

Der Finanzierungsvorschlag des Regierungsrats und der Pilatus Flugzeugwerke AG sieht vor, das Aktienkapital der ABAG durch die bestehenden Aktionäre entsprechend dem notwendigen Investitionsvolumen zu erhöhen, d.h. je 50% durch die Pilatus Flugzeugwerke AG und 50% durch den Kanton (je 10 Mio. Franken) und damit die heutigen Beteiligungsverhältnisse gemäss Aktionärbindungsvertrag beizubehalten.

Vor dem Hintergrund der Wahrung der öffentlichen Interessen und der ausserordentlich hohen volkswirtschaftlichen Bedeutung des Flugplatzes für den Kanton Nidwalden beantragt der Regierungsrat dem Landrat deshalb einen Objektkredit in der Höhe von 10 Millionen Franken. Dieser dient der Finanzierung der betriebsnotwendigen Basisinfrastruktur des Flugplatzes Buochs in der Höhe der Aktienkapitalerhöhung. Mit dieser Investition wird der Flugplatz ein wichtiger Standortfaktor bei der Ansiedlung von wertschöpfungsstarken Unternehmen und somit ein Alleinstellungsmerkmal im Standortwettbewerb.

3.7 Beilagen

- Anhang 1: Flugplatz Nidwalden Variantendiskussion: Statusdokumentation Phase 1, Infras, 21. Januar 2015 (Statusdokumentation)
- Anhang 2: Vereinbarung zu den Grundsätzen des Flugplatzes Nidwalden, April 2015 (Vereinbarung zu den Grundsätzen)
- Anhang 3: Flugplatz Nidwalden Variantendiskussion: Bericht Phase 2: Evaluation Bestvariante, Infras/Bächtold & Moor, 11. Januar 2016 (Variantenbericht)
- Anhang 4: Flugplatz Nidwalden Variantendiskussion Phase 2: Organisation und Finanzierung, Infras, 28. April 2017 (Bericht Organisation und Finanzierung)
- Anhang 5: Schreiben Pilatus Flugzeugwerke AG betreffend Projekt Flugplatz, 30. November 2016
- Anhang 6: Übersicht Prozesse, 18. November 2016
- Anhang 7: Flugplatz Buochs, Anpassung SIL-Objektblatt, BAZL, 12. Januar 2017

REGIERUNGSRAT NIDWALDEN

Landammann

Ueli Amstad

Landschreiber

Hugo Murer