



Protokoll Landratssitzung vom 30. August 2017

Ort Stans, Landratssaal

Zeit 08.30 bis 12.15 Uhr

Anwesend: Landrat: 59 Ratsmitglieder
Regierungsrat: 7 Ratsmitglieder

Absolutes Mehr: 30 Stimmen

2/3 Mehr: 39 Stimmen

Entschuldigt: Landrat Philippe Banz, Hergiswil

Vorsitz: Landratspräsidentin Michèle Blöchliger

Protokoll: Armin Eberli, Landratssekretär
Maggie Blättler, Sekretärin Staatskanzlei
Marion Trottmann, Sekretärin Staatskanzlei

Behandelte Geschäfte:

1	Tagesordnung; Genehmigung	1303
2	Protokolle der Landratssitzungen vom 31. Mai 2017 und 28. Juni 2017; Genehmigung	1303
3	Teilrevision des Gesetzes über die kantonale Pensionskasse (Pensionskassengesetz, PKG); 2. Lesung	1303
4	Landratsbeschluss über den Rahmenkredit für den regionalen öffentlichen Personenverkehr betreffend die Jahre 2018 und 2019	1304
5	Beschluss über einen Objektkredit für die Modernisierung des zivilen Flugplatzes Buochs; Verabschiedung zuhanden der Volksabstimmung	1310

Landratspräsidentin Michèle Blöchliger: Ich begrüsse Sie zur heutigen Sitzung, insbesondere unsere Gäste, welche unsere Sitzung mitverfolgen. Es ist die erste Sitzung nach der Sommerpause. Ich hoffe, Sie konnten einige freie Tage zusammen mit Ihren Familien geniessen und die Zeit zur Erholung nutzen.

Die Ferienzeit ist nun aber vorbei und die Arbeitszeit bestimmt wieder unseren Alltag. Wo überall begegnen wir der Zeit? Wir kennen dazu viele Begriffe wie Sommerzeit, Ruhezeit, Auszeit, Lieferzeit, Zeitdruck, Zeitzone, Bauzeit, Zeitraffer, Fahrzeit, Teilzeit, Überzeit, Mahlzeit, Saure-Gurken-Zeit, Diskussionszeit, Redezeit, Zeitzeuge, jederzeit, zeitlos, Uhrzeit – und so könnten wir diese Liste noch lange fortsetzen. Wenn wir davon sprechen, dass die Zeit vergeht, denken

wir an Minuten, Stunden und Tage, die verstreichen. Das sind Einheiten, die zum Messen der Zeit dienen. Wir können die Zeit zwar messen, haben aber keinen Einfluss auf sie.

Die Zeit, wie wir sie heute kennen, ist wohl das Mächtigste, was wir wirklich kennen. Man kann sie nicht sehen, riechen, tasten oder hören, man kann sie nur messen. Die Zeit war zwar schon immer da, nur war sie nicht relevant. Der Mensch hat sie sozusagen zum Leben erweckt. Bereits die frühesten Kulturen fanden es zweckmässig, die Zeit einzuteilen, zum Beispiel in die Abschnitte zwischen Aussaat und Ernte oder in Tag und Nacht. Der Monat ergab sich aus den Mondphasen, das Jahr aus dem Ablauf der Jahreszeiten. Heute zeigen uns Uhren, der PC oder das Handy die genaue Zeit an.

Nach der Theorie des Physikers Albert Einstein vergeht die Zeit jedoch nicht immer gleich schnell: Könnte man sich immer schneller bewegen und sich sogar der Geschwindigkeit des Lichts annähern, würde die Zeit immer langsamer. Wie schnell vergeht eigentlich die Zeit in der Politik, bzw. welche Rolle spielt die Zeit in der Politik? Zeit und Politik, so habe ich dies bei der Vorbereitung dieses Votums herausgefunden, ist eine ziemlich komplizierte Beziehung.

Zum einen werden politische Ämter in einer Demokratie nur auf Zeit vergeben und die jeweiligen Amtsinhaber müssen sich in regelmässigen Abständen zur Wahl stellen. Dies, um die Souveränität des Volkes zu sichern, die missbräuchliche Ausübung von Macht zu verhindern und Konflikte durch den dauerhaften Ausschluss von Minderheitspositionen zu vermeiden. Zum anderen steckt die Politik in einem ständigen Konflikt. Die politische Öffentlichkeit erwartet schnelle Ergebnisse. Sie will, dass sich die Dinge sofort ändern, doch Demokratie heisst Partizipation und Partizipation braucht Zeit. Überzeugungszeit.

Heute nehmen wir uns von 8.30 Uhr bis zum Mittag die Zeit, um die vorliegende Traktandenliste durchzuberaten. Nach dem ersten Teil meines Amtsjahr-Mottos "guet lose", werden wir die Voten zu den einzelnen Geschäften hören und anschliessend entscheiden, damit diese umgesetzt werden können – Sie ahnen es schon –, eben: "härzhaft apacke"!

Schliessen möchte ich mein Votum mit einem Zitat von der mährisch-österreichischen Schriftstellerin Marie von Ebner-Eschenbach, die Ende des 19. und anfangs des 20. Jahrhunderts gelebt hat: "Wenn die Zeit kommt, in der man könnte, ist die vorüber, in der man kann."

Orientierung über parlamentarische Vorstösse:

Folgender **parlamentarischer Vorstoss** wurde neu eingereicht:

1. Landrat Stefan Hurschler, Oberdorf, und Landrat Klaus Waser, Buochs, haben mit Eingabe vom 3. Juli 2017 ein Postulat betreffend die Einführung einer Abstimmungshilfe für junge Erwachsene im Kanton Nidwalden eingereicht.

Das Landratsbüro hat den parlamentarischen Vorstoss geprüft und dem Regierungsrat zur Stellungnahme überwiesen.

Ich erkläre die heutige Sitzung offiziell als eröffnet.

1 Tagesordnung; Genehmigung

Landratspräsidentin Michèle Blöchliger: Ich stelle fest, dass die heutige Landratssitzung rechtzeitig im Amtsblatt angezeigt worden ist und die Geschäftsunterlagen termingerecht den Mitgliedern des Landrates zugestellt wurden.

Das Wort wird nicht verlangt.

Der Landrat beschliesst einstimmig mit 58 Stimmen: Die Traktandenliste wird genehmigt.

2 Protokolle der Landratssitzungen vom 31. Mai 2017 und 28. Juni 2017; Genehmigung

Protokoll vom 31. Mai 2017

Landratspräsidentin Michèle Blöchliger: Ich stelle das Protokoll der Sitzung vom 31. Mai 2017 zur Diskussion.

Das Wort wird nicht verlangt.

Der Landrat beschliesst einstimmig mit 58 Stimmen: Das Protokoll der Landratssitzung vom 31. Mai 2017 wird genehmigt.

Protokoll vom 28. Juni 2017

Landratspräsidentin Michèle Blöchliger: Ich stelle das Protokoll der Sitzung vom 28. Juni 2017 zur Diskussion.

Das Wort wird nicht verlangt.

Der Landrat beschliesst einstimmig mit 58 Stimmen: Das Protokoll der Landratssitzung vom 28. Juni 2017 wird genehmigt.

3 Teilrevision des Gesetzes über die kantonale Pensionskasse (Pensionskassengesetz, PKG); 2. Lesung

Eintretensdiskussion

Finanzdirektor Alfred Bossard: Sie haben am 28. Juni 2017 die Teilrevision des Gesetzes über die kantonale Pensionskasse in der 1. Lesung einstimmig gutgeheissen. In der Zwischenzeit sind keine Änderungen eingegangen und der Regierungsrat hat ebenfalls keine Ergänzungen anzubringen. Ich bitte Sie deshalb, auf das Gesetz einzutreten und der Teilrevision in 2. Lesung zuzustimmen.

Das Wort wird weiter nicht verlangt.

Eintreten ist unbestritten und wird stillschweigend beschlossen.

Die Lesung erfolgt ohne Wortbegehren.

Schlussabstimmung

Der Landrat beschliesst einstimmig mit 58 Stimmen: Die Teilrevision des Pensionskassengesetzes wird in 2. Lesung beschlossen.

4 Landratsbeschluss über den Rahmenkredit für den regionalen öffentlichen Personenverkehr betreffend die Jahre 2018 und 2019

Eintretensdiskussion

Baudirektor Josef Niederberger: Das Angebot an öffentlichem Verkehr ist in den letzten Jahren kontinuierlich ausgebaut worden. Die Zahl der Kilometer, die unsere öffentlichen Verkehrsmittel zwischen 2003 und 2016 gefahren sind, ist bei der Bahn um 6% und beim Bus um 43% gestiegen. Die Nachfrage hat sich in den letzten 10 Jahren positiv entwickelt. Sie hat durchschnittlich um 5% pro Jahr zugenommen.

Die Bestrebungen, die Raumentwicklung, Siedlung und den Verkehr besser aufeinander abzustimmen, zeigen Wirkung. 2013 hat der Kanton eine öV-Strategie mit einer Stossrichtung und Grundsätzen für die Angebotsentwicklung festgelegt. Hauptzielsetzung dieser öV-Strategie ist ein bedarfsgerechter, optimierter und bezahlbarer öffentlicher Verkehr. Mit dem Fahrplan 2014 wurde erstmals die öV-Strategie umgesetzt. Die Abgeltungen für das öV-Angebot sind nach einem stetigen Wachstum bis 2012 trotz dem Angebotsausbau ab dem Fahrplan 2014 in den Folgejahren stabil geblieben. In den letzten 5 Jahren betrugen die Abgeltungen jährlich durchschnittlich 7.3 Mio. Franken - und das ohne Abbau des Angebots.

Auch wenn die Aufwendungen für den öffentlichen Verkehr zurückgegangen sind, kann weiterhin eine sehr gute Qualität gewährleistet werden. Alle zwei Jahre wird eine Umfrage bei den Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs durchgeführt, welche sehr positive Werte zeigt. Die Gesamtzufriedenheit hat sich seit 2006 im Kanton Nidwalden positiv entwickelt. Nach dem bisherigen Spitzenwert im Jahr 2012 von 77 Punkten hat sich die Gesamtzufriedenheit bei 76 Punkten konsolidiert. Das hohe Niveau der Gesamtzufriedenheit der letzten Jahre konnte trotz beträchtlichem Fahrgastwachstum gehalten werden.

Der Rahmenkredit für die Jahre 2016 und 2017 in der Höhe von 15.8 Mio. Franken kann voraussichtlich unterschritten werden. Nachdem das aktuelle öV-Angebot als gut beurteilt wird, besteht kein Bedarf an grösseren Angebotsausbauten in den Jahren 2018 und 2019. Es sind lediglich eine zusätzliche S-Bahnverbindung am frühen Morgen von Wolfenschiessen nach Luzern und drei zusätzliche Kurspaare auf der Buslinie Wolfenschiessen-Oberriickenbach vorgesehen. Der vorliegende Rahmenkredit für die Jahre 2018 und 2019 berücksichtigt einen Abgeltungsbedarf von 14.4 Mio. Franken. Aus Sicht des Regierungsrates bestehen keine Vorbehalte gegen diesen Antrag zuhanden des Landrats. Der Regierungsrat beantragt, auf den Rahmenkredit für den regionalen öffentlichen Personenverkehr für die Jahre 2018 und 2019 einzutreten und diesen zu beschliessen.

Landrat René Wallimann, Vertreter der Kommission für Bau, Planung, Landwirtschaft und Umwelt (BUL) und als Vertreter der CVP-Fraktion: Die Kommission BUL hat an der Sitzung vom 6. Juli den 2-jährigen Rahmenkredit für die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2018 und 2019 besprochen. Hanspeter Schüpfer, Fachstellenleiter öffentlicher Verkehr des Kantons Nidwalden, hat den Rahmenkredit vorgestellt. Obwohl die Nidwaldner im schweizerischen Vergleich immer noch relativ wenig den öV benützen, ist die Entwicklung seit 2010 erfreulich. Von 12.2% auf 18.1% stieg der Prozentsatz der Pendler, die für den Arbeitsweg den ÖV benützen. Auch konnten die Passagierzahlen bei Bus und Bahn von 2007 bis 2016 um je rund 50% gesteigert werden.

Dies war natürlich nur durch einen Ausbau des Angebots möglich. Dadurch sind für den Kanton nicht höhere Kosten entstanden, da der Kostendeckungsgrad besser geworden ist.

Auf den Fahrplan 2018/2019 sind nur unwesentliche Änderungen vorgesehen: Ein zusätzlicher Zug am morgen früh von Wolfenschiessen nach Luzern sowie drei zusätzliche Kurspaare Wolfenschiessen-Oberriickenbach für die Erweiterung des Tourismusangebots. Die Verlängerung der Linie Bürgenstock-Ennetbürgen wurde sistiert. Aufgrund der von den Transportunternehmen eingereichten und verhandelten Offerten für das öV-Angebot ergibt sich für die Jahre 2018 und 2019 ein Finanzbedarf von 14.4 Mio. Franken.

Die Kommission BUL nimmt den Bericht des Regierungsrates zur Kenntnis und stimmt dem Rahmenkredit von 14.4 Mio. Franken für zwei, oder anders gesagt von Fr. 7.2 Mio. Franken für ein Jahr zu. Ein Grossteil der öV-Gelder geht an die Zentralbahn. Die CVP-Fraktion schliesst sich diesem BUL-Bericht an. Damit werden die Bahnfahrten mitfinanziert, das Rollmaterial erneuert, die Gleise und Weichen unterhalten und auch Barrieren in Stand gesetzt.

Im Rechenschaftsbericht des Regierungsrates findet man im Tabellenteil auf Seite 181 eine einzige Gemeinde, welche keine Person mit einem steuerbaren Vermögen von über 5 Mio. Franken hat. Die Dallenwiler Unternehmen, welche auf der Dorfseite der Barriere angesiedelt sind, haben es schwer mehr Geld zu verdienen, wenn die Strassen zum Dorf minutenlang blockiert sind. Das ist auch für Superreiche nicht attraktiv, die vielleicht schon länger in unserer schönen Gemeinde einen Wohnsitz suchen möchten. Alle Dallenwiler würden sich wünschen, dass ein Teil der öV-Gelder auch in eine intelligente Steuerung der Barrieren investiert wird. Oder wie unsere Landratspräsidentin heute Morgen zum Wort "Zeit" gesagt hat, dass die Wartezeit reduziert wird.

Landrat Conrad Wagner, Vertreter der Finanzkommission (Fiko): Die Finanzkommission hat an der Sitzung vom 30. Juni 2017 den Rahmenkredit für den regionalen öffentlichen Kollektivverkehr behandelt. Baudirektor Josef Niederberger und Fachstellenleiter Hanspeter Schüpfer haben den Rahmenkredit präsentiert und erläutert. Die Finanzkommission macht einen Mitbericht. Die BUL hat bereits berichtet. Der öffentliche Kollektivverkehr ist ein wichtiges Element für die Erschliessung des Kantons Nidwalden – seit 1898 von Stansstad aus und seit 1964 von Luzern bis Engelberg und bis Seelisberg. Heutzutage auch bis Altdorf und Kerns/Sarnen. Nicht zu vergessen die Erschliessung mit den Seitensträngen wie Oberriickenbach und Bürgenstock sowie die ortsbüsähnlichen Angebote im Gebiet von Stansstad-Stans-Oberdorf-Büren. Nicht zuletzt sind es auch einige Seilbahnen und Klein-Seilbahnen, die in den Genuss von finanziellen Abgeltungen kommen oder kommen könnten. Zugang und Erschliessung sind Stichwörter für Nidwalden als Teil einer modernen Gesellschaft in der Schweiz. Volkswirtschaftlicher Nutzen und Erfolg sind direkt davon abhängig. Mobilität ist eine grosse Errungenschaft und der Verkehr mit all seinen ausserkantonalen Bezügen wächst stetig an, seit Nidwalden Teil dieser Schweiz ist (1848), speziell nach 1964 mit der Lopperöffnung nach Luzern und ins Mittelland und 1980 mit dem Seelisbergtunnel nach Süden. Wir sehen heute kein Ende dieses Verkehrswachstums, auch wenn wir weiteres Wachstum manchmal für unmöglich halten. Für 2018 und 2019 wollen wir darum wieder ein starkes Rückgrat bilden und diese Erfolgsgeschichte vom öffentlichen Kollektivverkehr weiterschreiben. Dazu gehört der öffentliche Kollektivverkehr als Teil des Gesamtverkehrs. In Zeiten von vermehrten Staus auf Strassen und weiter auch möglichen Naturgefahren – man hört es aus der Schweiz und aus aller Welt – bei wichtigen Verbindungen, gilt es ergänzende Strukturen und Ausgleichswege zu pflegen, die bedeutende Abläufe unserer Gesellschaft sichern und fördern – insbesondere nach Luzern.

Die Finanzkommission schätzte besonders, dass die Fahrgastzahlen so gesteigert werden konnten und dass mit dem neu eingeführten Angebot innert neun Jahren über 50% –

dies entspricht 5% Fahrgaststeigerung pro Jahr – mehr Nachfrage bedient worden ist. Finanzpolitisch bedeutend dabei ist – speziell mit dem Wachstum – der seit Jahren stetige Pfad in der Abnahme erforderlicher Geldmittel zur Abgeltung der Verkehrsleistungen. Also eine richtige Erfolgsgeschichte in der Mobilität und in der Mobilisierung von Einwohnern, Besuchern und Touristen in Nidwalden.

Mit 14.4 Mio. Franken für zwei Jahre liegt er wieder unter den Vorjahren. Damit kann auch die Zielgrösse von 8 Mio. Franken pro Jahr, wie sie im Rahmen der Massnahmen zur Sicherstellung des Haushaltsgleichgewichts des Kantons formuliert wurde, bei weitem eingehalten werden. So beantragt die Finanzkommission dem Landrat, dem Rahmenkredit für den regionalen öffentlichen Kollektivverkehr für 2018 und 2019 zuzustimmen.

Landrat Peter Waser, Vertreter der SVP-Fraktion: Die SVP-Fraktion hat an ihrer letzten Sitzung den Rahmenkredit für den regionalen öffentlichen Personenverkehr für die Jahre 2018 und 2019 beraten. Wir haben erfreut zur Kenntnis genommen, dass der Rahmenkredit um 1.4 Mio. Franken reduziert werden konnte. Grundsätzlich kann das öV-Kursangebot als gut beurteilt werden. Wir erachten aber eine Erhöhung des Kostendeckungsgrades als wünschenswert. In der Diskussion konnte nicht abschliessend festgehalten werden, ob die Angebote von Bahn und Postauto gleichwertig sind. Einen allfälligen Antrag von Kollege Thomas Wallimann um Erhöhung des Rahmenkredits werden wir jedoch nicht entsprechen und somit den Antrag des Regierungsrats unterstützen.

Erlauben Sie mir ein paar persönliche Gedanken anzubringen. Bei den Legislaturzielen 2016 bis 2019 des Regierungsrats kann man unter Mobilität lesen: „Das öffentliche Verkehrsangebot ist bedürfnisgerecht, optimiert und bezahlbar“. Ferner kann man unter Siedlungsentwicklung lesen: „Neben der Region Stans findet die Entwicklung vor allem in den Gemeinden Hergiswil, Ennetbürgen, Buochs, Stansstad und Beckenried statt“. Wenn wir aus Sicht der Gemeinden Ennetbürgen, Buochs und Beckenried die beiden Ziele „Mobilität“ und „Siedlungsentwicklung“ gegenüberstellen, müssen wir uns schon Gedanken machen, ob das öffentliche Verkehrsangebot bedürfnisgerecht und optimiert ist. Aufgrund eines Leserbriefs habe ich mich mit dem Fahrplan für die Seegemeinden befasst. Und siehe da, es gibt schon fragwürdige Unterschiede, welche nicht mit bedürfnisgerecht und optimiert begründet werden können. Wochentags fährt der erste Zug in Wolfenschiessen um 05.01 Uhr und das erste Postauto in Beckenried um 05.14 Uhr. Ankunft in Luzern aus Wolfenschiessen um 05.31 Uhr und aus den Seegemeinden um 06.02 Uhr. Abends dürfen die Engelbergtalbewohner bis um 00.32 Uhr und diejenigen aus den Seegemeinden nur bis 23.27 Uhr in Luzern in den Ausgang. Am Sonntag haben die Seegemeinden erst um 06.09 Uhr einen ersten öV-Anschluss. Ab Wolfenschiessen hat man aber auch am Sonntag um 05.01 Uhr einen Zug nach Luzern. Ist dies ein fürsorglicher Fahrplan, am Abend früher zu Bett gehen zu müssen und am Morgen länger schlafen zu dürfen, oder vielleicht doch bedürfnisgerecht? Wir haben bahnhoflose Gemeinden, in welchen etwa 49% der Gesamtbevölkerung wohnen. Geschätzt von Thomas Wallimann, du wirst es kaum glauben, auch diese bezahlen Steuern. Wie eingangs erwähnt, soll die Siedlungsentwicklung auch in den Gemeinden Ennetbürgen, Buochs und Beckenried stattfinden. Ich bin gespannt, wie aufgrund dieses Legislaturziels das öffentliche Verkehrsangebot bedürfnisgerecht und optimiert umgesetzt wird.

Ich bitte die zuständigen Stellen, auch den Anliegen der anderen bahnhoflosen Gemeinden die volle Aufmerksamkeit und das erforderliche Verständnis zu schenken. Es darf nicht sein, dass der Bahnverkehr gegenüber dem Postauto bevorzugt behandelt wird. Bei der Bahn hatte ich schon oft den Eindruck, dass eher Angebote geschaffen werden, um Bedürfnisse zu wecken. Besten Dank.

Landrat Klaus Waser, Vertreter der FDP-Fraktion: Wenn es um den Fahrplan geht, dann erhitzen sich die Gemüter fast so wie später beim Flugplatz. An der Fraktionssitzung der FDP vom 23. August 2017 wurde der Rahmenkredit des regionalen öffentlichen Per-

sonenverkehrs 2018 und 2019 diskutiert. Wir konnten jedoch den Antrag von Thomas Wallimann nicht diskutieren. Die FDP wird den vorliegenden Antrag des Regierungsrats von 14.4 Mio. Franken grossmehrheitlich unterstützen. Bei einem Fahrplanwechsel gab es schon immer Gewinner und Verlierer und das wird es auch in Zukunft geben. Begehrlichkeiten der Kundschaft sind vorhanden, denn alle möchten einen Anschluss, wenn sie auf den Zug oder aufs Postauto gehen. Doch wenn man dies im Ganzen betrachtet – vor allem wenn es um die Bahn geht – dann ist die Zentralbahn ein ganz kleines Mosaiksteinchen im grossen Puzzle der SBB. Zuerst plant nämlich die SBB und danach kann die Zentralbahn nehmen, was noch da ist und dies gibt ein wenig Unmut bei gewissen Leuten. Diesen Antrag für die drei zusätzlichen Linien kann man unterstützen und prüfen. Doch für die Planungen 2018 kommt dieser Antrag etwas spät, denn die Grossplanungen sind mehr oder weniger abgeschlossen. Ob dies noch auf das Jahr 2019 umgesetzt werden kann, stelle ich in Frage. Warten wir doch den Rahmenkredit 20/21 ab und lassen dann unsere Anliegen sowie deren der bahnhoflosen Gemeinden einfließen. So haben auch diese früh morgens eine Verbindung und können abends länger im Ausgang bleiben. Nehmen wir uns doch diese Zeit und besprechen die anfallenden Themen miteinander, so dass wir den Fahrplan 20/21 gut umsetzen können. Wir jammern bezüglich öV auf einem ziemlich hohen Niveau, wenn man dies mit anderen Kantonen oder auch Ländern vergleicht. In Nidwalden wurde in den letzten Jahren sehr viel für den öV gemacht. Es wurden zusätzliche Verbindungen beim Postauto und dem Zug aufgenommen und es gab auch teilweise unter dem Jahr Anpassungen. Wir hören immer, wie gross die Zunahme im Personenverkehr ist, was auch stimmt. Aber wir dürfen jedoch eins nicht ausser Acht lassen: Einen grossen Anteil an der Zunahme haben die Touristen, welche dies in die Höhe treiben. Und wenn wir solche zusätzlichen Verbindungen anbieten wollen, was wir machen können, müssen wir auch mit den Kantonen Luzern, Obwalden und Bern verhandeln, ob sie bereit sind, sich an diesen Kosten zu beteiligen oder ob Nidwalden alles alleine bezahlen soll. Aus diesen Überlegungen lege ich Ihnen ans Herz, den Antrag des Regierungsrates mit den 14.4 Mio. Franken für den öV 2018 und 2019 zu unterstützen.

Landrätin Ilona Cortese, Vertreterin der Grüne-SP-Fraktion: Wir von der Grüne-SP-Fraktion haben dieses Geschäft lebhaft diskutiert und nehmen mit Freude zur Kenntnis, dass der öffentliche Verkehr in Nidwalden in den letzten Jahren stetig ausgebaut wurde. Die Bevölkerung hat darauf positiv reagiert, nicht nur der Tourismus, und ist vermehrt Bus und Zug gefahren. Bahnvielenbenutzer beurteilen dies jedoch ein bisschen anders. Es ist eine Petition der Grünen für eine Angebotsergänzung eingereicht worden, damit Bahnfahren noch attraktiver wird. Wir werden davon noch im Detail erfahren. Eintreten auf dieses Geschäft ist unbestritten.

Landrat Sepp Durrer: Ich möchte mich nicht zum Votum von Peter Waser äussern, ob die Züge zu früh nach Wolfenschiessen fahren, denn es hat auch was Gutes, da wir immer noch in den Ausgang und mit dem ersten Zug um 05.01 Uhr nach Hause fahren können.

Im neuen Rahmenkredit ist die Tourismusbranche mit den Zufahrten des Postautos besser berücksichtigt worden. So wird die Talstation Bannalp mehr angefahren, was sich in der Zukunft sicher positiv auswirken kann. Leider stimmen aber die Anschlussdaten nicht mit dem Postauto überein. So fährt das Postauto um 18.00 Uhr ab, damit der Anschluss mit der zb in Wolfenschiessen nicht verpasst wird. Die Bahn fährt aber mit ihrer letzten Talfahrt auch um 18.00 Uhr, somit stehen die Touristen an der Talstation und haben keinen Anschluss mehr. So ist diese Investition vermutlich ohne Erfolg. Darum wäre es gut, wenn man die genauen Zeiten mit der Bahn abspricht, um nicht unnötig Geld auszugeben, so dass es, wie es die Landratspräsidentin im Eingangsvotum über die "Zeit" ausdrückte, nicht zu einem Defizit kommt.

Im Weiteren wird das Wort nicht mehr verlangt.

Eintreten ist unbestritten und wird stillschweigend beschlossen.

Die Lesung des Landratsbeschlusses nimmt folgenden Verlauf:

Ziffer 2

Landrat Thomas Wallimann: Ich habe es euch per Mail angekündigt und ihr habt es auch in der Zeitung gelesen. Es gibt eine Petition, welche ich hier heute auch vertrete. Ich stelle den Antrag auf eine Erhöhung des Kredits um 150'000 Franken, das ist 1.04% mehr, als zurzeit beantragt wird. Warum? Natürlich spielen Interessen und persönliche Betroffenheit bei vielen Fragen eine grosse Rolle. Aber das alleine ist es nicht. Investitionen in den öV sind insbesondere im Kanton Nidwalden auch indirekt oder sogar direkt ein Beitrag zur Verflüssigung des Verkehrs mit den vier, fünf, sechs oder ich weiss nicht wie vielen Rädchen. Also je mehr die Leute den öV benutzen, desto eher kommt man auch mit dem Auto nach Luzern. Aber umgekehrt wahrscheinlich eher nicht. Wenn ich die Entwicklung des öV betrachte, muss ich sagen, es ist eine riesige Erfolgsgeschichte. Und es ist tatsächlich so, dass ein Teil des Angebots die Nachfrage gefördert hat. Die Nachfrage ist auch da, weil wir ein moderner Kanton sind und die Arbeits- und Freizeitwelt nicht nur bei uns stattfindet. An der Teffli Rally kommen die Leute zwar zahlreich zu uns, aber an den anderen Wochenenden fahren viele Nidwaldner irgendwo in der Schweiz zu einem Anlass. Distanzen sind in unserem Land viel kleiner geworden. Nach Zürich arbeiten zu gehen, ist, als ich vor 18 Jahren angefangen habe, eher eine exotische Sache gewesen. Heute ist es die normalste Sache der Welt. Und ich treffe Leute, die fahren täglich noch viel weiter aus dem Kanton Nidwalden zur Arbeit – dies ist nichts Aussergewöhnliches. Wir haben ein anderes Mobilitätsverhalten und dies spiegelt sich darin. Wenn ich den Bericht des Regierungsrats lese, dann muss ich sagen, es stimmt weitgehend. Was ich jedoch vermissem, ist eine selbstkritische Bemerkung. Es ist nicht so, dass der Fahrplan und der öV im Kanton einfach immer besser geworden sind. Wir können die Stansstadter fragen, was sie über den öffentlichen Verkehr und zum Fahrplan denken. Peter Waser hat dies sehr gut gesagt, auch die Seegemeinden sind alles andere als viel bessergestellt, als dies zum Beispiel vor dem Fahrplan 2014 war. Das Amt für Mobilität und die Regierung wissen seit mindestens drei Jahren, dass der Fahrplan 2014 alles andere als ideal ist – vor allem auch im Verhältnis zu vorher. Und ich kann euch sagen, ich habe das hier und dem Vorgänger des jetzigen zuständigen Regierungsrats auch schon gesagt: Es gibt viele Leute, welche keine Kritik mehr äussern, weil sie nie gehört wurden. Es ist auch nicht so, dass es nur ein paar Einzelstimmen sind, welche finden, man sollte was machen. Es sind mindestens 372, welche unsere Petition unterschrieben haben. Es ist nichts Anderes als zum Ausdruck zu bringen, dass es tatsächlich auch einiges an Verbesserungspotential gibt. Verbesserungspotential besteht nicht nur beim Zug, sondern auch bei den Busverbindungen. Ihr wisst jedoch alle, wenn die Zahlen mit konkreten Beispielen unterfüttert werden können und wenn man weiss, was wieviel etwas kostet, dann lässt sich auch besser begründen, wieso unter Umständen ein Kredit erhöht werden muss. Zum Rahmenkredit stelle ich einen Antrag um Erhöhung um 150'000 Franken. Konkret würde dies ermöglichen, die drei Linien zu bezahlen. Es kann aber auch sein, dass aufgrund des Votums von Peter Waser im Amt für Mobilität der Busfahrplan überdenkt wird und auf den Fahrplan 2019 Verbesserungen gemacht werden können, welche nachher auch den Nicht-Bahnhof-Gemeinden zu Gute kommen. Es ist nämlich so, dass die zusätzlichen Züge nicht nötig wären, wenn man den Fahrplan abändern würde. Das liesse sich nämlich machen. Aber ich habe manchmal das Gefühl, dass man nicht will, weil es dann Schönheitsfehler gäbe, weil nicht mehr alle Viertelstunde ein Zug fährt. Aber wie andere Vorredner gesagt haben, wir sind am Schluss der Fahrplanplanung und nicht im Zentrum – zuerst werden andere Linien gesetzt. Ich habe manchmal den Eindruck, im Kanton Nidwalden werden zuerst Linien wie Wolfenschiessen–Oberrickenbach gesetzt und vielleicht sogar Bannalpbahnen und dann versucht man krampfhaft alles zwischendrin aufzufüllen. Das kann nicht funktionieren. Das ist ein bisschen die Krux der ganzen Sache. Ein zweiter Punkt ist, den verstehe ich sehr wohl auch, dass es ein Konflikt zwischen idealem Ange-

bot und der Wirtschaftlichkeit der anbietenden Unternehmen ist. Ich weiss, dass Ruhezeiten und Lösser im Angebot einen schwierigen Fahrplan ergeben und beispielsweise den Deckungsgrad verändern und die Kosten erhöhen können. Wir sind hier in einem Clinch, welcher nicht so einfach zu lösen ist, wo wir jedoch sehr viel fordern können. Aber was in meinen Augen zu überdenken wäre, ist sowohl das Votum von Peter Waser als auch diese Petition, die in diese Richtung geht. Kurz und gut, wer jemals am Abend von Zürich oder Bern nach Hause fahren musste, weiss, wie schön dass es ist, eine halbe Stunde im Bahnhof Luzern zu warten. Es gibt dort nichts zu machen. Es gibt keinen Zug, wo man reinsitzen kann. Wegen einer Viertelstunde oder halben Stunde jedes Mal einen Kaffee trinken zu gehen, das ist auch nicht mehr lustig. Ich denke, hier besteht tatsächlich Verbesserungsbedarf. Optionen gibt es, die Zentralbahn kann das liefern. Den Betrag, welchen ich beantrage, geht davon aus, dass wir das mehr oder weniger alleine bezahlen müssen, da Luzern und Obwalden – wie Klaus Waser auch gesagt hat – unter Umständen nicht mitmachen. Sehen sie jedoch in diesem Angebot auch Nutzen, dann wird gleichzeitig auch Geld frei um Busverbindungen oder andere Sachen zu verbessern. Also mein Antrag ist eine Erhöhung des Kredits und man könnte es mit diesen drei Ideen zum Wohl von Nidwalden füllen. Ich denke tatsächlich, dass wir mit einem kleinen Beitrag etwas verbessern können und auch ein Signal für die Fahrplanplanungen senden, welche nach 2019 kommen. Dies um zu zeigen, dass Nidwalden für einen neuen Fahrplan und neue Verbindungen so verhandeln möchte, dass es auch wirklich für uns stimmt und dass wir nicht wie beim Fahrplan 2014 überdurchschnittliche Nachteile in Kauf nehmen müssen. In diesem Sinne bitte ich euch, meinem Antrag um eine Erhöhung des öV Kredits um 150'000 Franken zuzustimmen. Der Kredit würde dann 14'550'000 Franken betragen.

Baudirektor Josef Niederberger: Das Signal, welches uns Landrat Thomas Wallimann mitgeteilt hat, wurde gesendet. Wenn ihr diesen Betrag jedoch erhöht, so weiss ich nicht, was ich mit diesem Geld anfangen kann. Brauchen und einsetzen können wir es durchaus, dies muss ich euch nicht sagen, das wisst ihr. Wenn wir dieses Geld jedoch sprechen, so müssen oder setzen wir es auch für den öffentlichen Verkehr ein. Diese Planungen sind gelaufen. In den Planungen, welche Thomas Wallimann via Mails und schriftlichen Gegenverkehr in Aussicht gestellt hat, wollte er drei Zuglinien mehr und diese wären ab 2019 möglich. Aber man erachtet dies ganz klar als nicht sinnvoll. Der Zug der Morgenlinie würde in Stans um 08.03 Uhr losfahren, also 7 Minuten früher als der reguläre Zug um 08.10 Uhr. Dasselbe gilt beim Abendzug. Der Interregio ist in den Verhandlungen mit den anderen Partnern - also mit SBB, Bern, Obwalden, Luzern – klar abgewiesen worden. Mit diesen Partnern muss man einig sein, damit diese Zahlungen klar sind und die Beiträge geleistet werden. In diesem Sinn dürft ihr mir mitgeben, dass wir bei den nächsten Verhandlungen 2020-2021 den Fahrplan im Rahmen der vorgesehenen Verfahren auch dementsprechend anpassen.

Landrat Thomas Wallimann: Ich habe eine Idee ausgearbeitet und wir von der Petition sowie andere Arbeitspendler wissen aus Erfahrung mit flexiblen Arbeitszeiten, wie dies funktioniert. Die drei Vorschläge zeigen, was sie in etwa kosten. Wir wissen, dass in Nidwalden das Interesse eines IR vorhanden ist. Wenn Nidwalden dies will, so ermöglichen wir das. Darum ist der Betrag so berechnet, dass wir dies auch alleine finanzieren können. Die Zwischenzüge haben wir bereits, aber sie haben relativ enge Anschlüsse. Insbesondere wenn man abends um 17.30/18.30 Uhr ab Zürich kommt, dann verpasst man den Anschluss nach Nidwalden. In Luzern kommt der Zug um .25 an, wobei man einen Anschluss um .27 hätte, auf diesen jedoch vergeblich rennt, da der IR von Zürich nach Luzern häufig Verspätung hat. Dies sind frustrierende Momente, welche die Leute "ins Auto" bringen. Das Amt für Mobilität sollte diese Zusammenhänge kennen und es gibt Möglichkeiten, dies zu verbessern. Darum dieser Antrag um Erhöhung, damit wir jetzt bereits den Spielraum haben im 2019 etwas zu verbessern – und wenn dieses Geld schon im 2018 für Verbesserung eingesetzt werden kann, dann "tant mieux".

Im Weiteren wird das Wort nicht mehr verlangt.

Bereinigungsabstimmung zu Ziffer 2

Antrag RR (Fr. 14.4 Mio.) / Antrag Thomas Wallimann (Fr. 14.55 Mio.)

Der Landrat lehnt mit 44 gegen 14 Stimmen den Antrag von Landrat Thomas Wallimann ab.

Die weitergeführte Lesung erfolgt ohne Wortbegehren.

Schlussabstimmung

Der Landrat beschliesst einstimmig mit 58 Stimmen: Der Rahmenkredit für den regionalen öffentlichen Personenverkehr betreffend die Jahre 2018 und 2019 im Betrag von Fr. 14'400'000.- wird beschlossen.

5 **Beschluss über einen Objektkredit für die Modernisierung des zivilen Flugplatzes Buochs; Verabschiedung zuhanden der Volksabstimmung**

Eintretensdiskussion

Landesstatthalter Res Schmid: Eingangs setze ich den Inhalt dieser umfassenden Vorlage als bekannt voraus. Erlauben Sie mir aber, im Namen des Regierungsrates das Geschäft kurz zusammenfassend darzulegen, um anschliessend, mit den Worten von Frau Landratspräsidentin, dieses herzlich anzupacken.

Ich gehe mit folgenden vier Schritten vor:

1. Geschichtliches zum Flugplatz
2. Ausgangslage
3. Wichtigste Punkte, die zu dieser Vorlage geführt haben
4. Antrag des Regierungsrates

1. Geschichtliches zum Flugplatz

Im Jahre 2004 hat die Armee beschlossen, aus dem Militärflugplatz Buochs eine Sleeping Base zu machen. Das führte dazu, dass sich die zivile Nutzung erhöhte – bewusst und absichtlich –, aber auch, dass in Bezug auf die Sicherheit Massnahmen getroffen werden mussten und solche auch weiterhin zu treffen sein werden.

Im Jahre 2009 unterbreitete der Bund dem Kanton ein erstes Rückkaufsangebot für die nicht mehr benötigten Flächen des Flugplatzgeländes. Im Jahr 2010 wurde der Objektkredit für den Rückkauf dieser Landflächen beschlossen. In der Folge trat das Vorkaufsrecht der Genossenkorporationen in den Vordergrund. Ende 2012 beschloss der Landrat, dass das Land an die Ureigentümer, also die Genossenkorporationen, gehen solle.

Das Standortkonzept der Armee aus dem Jahr 2013 sieht vor, dass die Sleeping Base aufgehoben werden soll. Das hat bislang noch nicht stattgefunden. Es soll aber noch dieses Jahr ein entsprechender Entscheid gefällt werden. Im Jahr 2013 erfolgte der Verkauf der frei gewordenen Landflächen an die Korporationen. Der Bund hat sich jedoch ein Rückkaufsrecht vorbehalten, sollte sich das Projekt nicht in einem positiven Sinne entwickeln bzw. sollten die vorgegebenen Auflagen, wie die Eingabe eines entsprechenden Betriebsreglements innert einer festgelegten Zeit, nicht erfüllt werden.

Die Jahre 2014 und 2015 waren eine intensive Zeit dieses langjährigen Projektes. Es fanden verschiedene und intensive Verhandlungen von Seiten des Kantons, der betroffenen Gemeinden, den Genossenkorporationen und dem Bund statt. Die verschiedenen Varianten wurden eingehend diskutiert. Am Schluss gelangte man zu einer gemeinsamen Ver-

einbarung zwischen den Korporationen, den Gemeinden und dem Kanton, die von allen unterzeichnet wurde. Diese Vereinbarung war wichtig, um überhaupt in dieser Sache weiterzukommen. Die darin festgehaltenen Vereinbarungspunkte sind heute – das kann man festhalten –, im sogenannten SIL-Blatt (Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt) und im Betriebsreglement, welches beim Bund eingereicht wurde, enthalten. Im vergangenen Jahr 2016 galt es, nachfolgend die organisatorischen und finanziellen Aspekte abzuklären.

2. Zur Ausgangslage

Mit dem Rückzug der Armee wurde der Militärflugplatz Buochs zur Sleeping Base.

Mit der Umnutzung ändern die Bedingungen. Der militärische Flugplatz wird zu einem zivilen Flugfeld ohne Konzession, also kein Regionalflugplatz.

Bei den geforderten Investitionen für die Sicherheit des Flugfeldes durch das BAZL bestehen noch offene Punkte. Diese müssen wir so oder so erfüllen, wenn wir den Flugplatz weiterhin betreiben wollen.

Grundlage für die heutige Diskussion des vorliegenden Geschäftes ist auch der sogenannte Aktionärsbindungsvertrag der Airport Buochs AG (ABAG), welcher eine Teilung des Aktionariats von 50% Pilatus Flugzeugwerke und 50% Kanton wie bisher beinhaltet; das soll auch zukünftig so beibehalten werden.

Das Umnutzungsverfahren erfolgt parallel und unabhängig von den geplanten Investitionen.

Die Hauptpiste – das ist auch wichtig zu wissen –, verbleibt im Eigentum des Bundes als strategische Reserve. Er wird demzufolge ein Baurecht zuhanden des Kantons geben.

Der Flugplatz Buochs, wie er sich heute darstellt, verfügt bereits über ein genehmigtes SIL-Blatt aus dem Jahre 2009. Die geplanten Investitionen und Bauten, worüber wir heute diskutieren und abstimmen werden, sind bereits im bestehenden SIL-Perimeter realisierbar. Nach der Volksabstimmung, welche für dieses Geschäft erforderlich ist, beginnt die Erarbeitung des Plangenehmigungsdossiers. Wir gehen davon aus, dass dafür ungefähr ein Jahr benötigt wird. Das heisst also aus Sicht des Regierungsrates: Je früher wir einen Entscheid haben, ist das für das Ganze umso besser, da man vorwärtsmachen kann.

Zur Sicherheit: In diesem Zusammenhang kam immer wieder die Herdernstrasse und deren Offenhaltung ins Gespräch. Von Seiten des BAZL wird diesbezüglich eine Verbesserung der Sicherheit gefordert. Deren Umsetzung wird sowieso zwingend sein, unabhängig davon, ob der Objektkredit gesprochen wird oder nicht, wenn man den Flugplatz weiterhin betreiben will. Das BAZL akzeptiert zurzeit die offene Strassenführung der Herdernstrasse. Dies jedoch nur auf Zusehen hin. Sie müssen wissen, es besteht tatsächlich ein Gefahrenpotential; es darf in diesem Bereich einfach nichts passieren. Deshalb sind wir überzeugt, dass dort etwas gemacht werden muss. Eine Begehung mit Fachleuten wird noch im September stattfinden.

3. Die wichtigsten Punkte und Abklärungen, die zum vorliegenden Antrag geführt haben

Mit den Firmen INFRAS und Bächtold & Moor – zwei bewährte Fachfirmen – wurde das Projekt intensiv bearbeitet und die vorliegenden Berichte erarbeitet. Daraus entstand die sogenannte "Bestvariante", also die heute geplante Variante 2A, wofür man sich nach eingehender Prüfung von sechs verschiedenen Varianten, sowohl im Norden, wie im Süden der Piste, entschieden hat. Mit der vorgeschlagenen Variante, konnten wir eine markante Verkleinerung des Perimeters erzielen. Wir rechnen, dass zwischen 36% und 40% der Landfläche, welche aus dem Perimeter herausgenommen werden konnten, zu einem grossen Teil rekultiviert werden wird, was Sie bereits heute beim Flugplatz beobachten können.

Für die Betriebswirtschaftlichkeit und einen zukünftig möglichst selbsttragenden Betrieb des gesamten Unternehmens ist das aus Sicht des Regierungsrates die beste Lösung. Es hat auf dem Weg zur heutigen unterbreiteten Vorlage viele Diskussionen gegeben. Es gab insbesondere zwei Sitzungen am runden Tisch mit parlamentarischen Vertretern und

zweimal wurde die Vorlage in drei landrätlichen Kommissionen beraten. Zudem fanden zwei Koordinationsgespräche statt.

Aufgrund der Diskussionen am ersten runden Tisch, hat man eine intensive Überprüfung von zusätzlich möglichen Optionen durchgeführt: Die Option, ob man die Beteiligung von 50/50 beibehalten solle; die Option einer Minderheitsbeteiligung von Seiten des Kantons; die Option, dass der Betrieb lediglich durch die Firma Pilatus Flugzeugwerke getragen wird und der Kanton lediglich die Investitionen tätigt; die Option ohne Beteiligung des Kantons, die Pilatus Flugzeugwerke also alles übernehmen würde, und schliesslich die Option einer Drittbeteiligung. Diese Optionen wurden geprüft und auch den Kommissionen vorgestellt. Der Regierungsrat kam klar und überzeugt zum Schluss, dass die heutige, bewährte Konstellation von einer 50/50%-Beteiligung, wie sie bereits seit rund 15 Jahren besteht, weitergeführt werden soll. Sie bietet die Vorteile, dass einerseits dem Vorschlag und dem Begehren der Pilatus Flugzeugwerke entsprochen wird. Wir haben damit aber auch die beste Möglichkeit, die öffentlichen, volkswirtschaftlichen Interessen des Kantons Nidwalden zu wahren, insbesondere, weil man mit einer 50%-Beteiligung paritätisch mitsteuern und mitbestimmen kann. Ebenso ist der Aktionärsbindungsvertrag gegeben, der nur mit gegenseitigem Einverständnis geändert werden kann. Dabei gibt es selbstverständlich auch Risiken, die ebenfalls diskutiert worden sind. Der Kanton übernimmt mit den Investitionen ein gewisses unternehmerisches Risiko; das ist unbestritten. Es gibt auch, zumindest partiell, eine sogenannte fehlende politische Unabhängigkeit.

Der Regierungsrat unterstützt und beantragt Ihnen, die Investitionen von 20 Mio. Franken bzw. der Hälfte zu tätigen. Die Planerfolgsrechnung, welche Ihnen vorliegt, sieht vor, dass in den Jahren 2022 bis 2025 eine ausgeglichene Rechnung erreicht werden kann. Die Anzahl der Flugbewegungen, welche ein grosses Diskussionsthema war, wurde auf 20'000 festgelegt. Seit der vorletzten Regierungssitzung liegt als Antrag vor, dass unter Ziffer 4 des Beschlusses zuhanden der Volksabstimmung die Anzahl der Flugbewegungen von maximal 20'000 gewährleistet werden soll.

Zu den Verträgen gibt es zwei Bemerkungen: Einerseits gibt es einen Vertrag, wodurch der Bund dem Kanton ein Baurecht an der Hauptpiste einräumt. Der Vertragsentwurf liegt ausgearbeitet im gegenseitigen Einvernehmen vor. Die Unterzeichnung wird jedoch erst vollzogen, wenn die Sleeping Base de facto durch den Bund aufgehoben worden ist. Im Weiteren gibt es eine vorbereitete Vereinbarung zwischen dem Kanton und der Genossenkorporation Buochs, die noch unterzeichnet werden muss. Daraus ergibt sich dann ein Baurechtsvertrag für die nächsten 50 Jahre mit dem wichtigen Resultat, dass mit diesem Baurechtsvertrag auch ein Baurechtszinserlass für die benötigten Flächen für den Flugplatz gewährt wird. Einen solchen Baurechtszinserlass kann die Genossenkorporationen machen, weil der Preis für den Kauf der Landflächen vom Bund extrem günstig war. Dieser Baurechtszinserlass macht es erst möglich, dass wir von einer eigenwirtschaftlichen Situation dieses Unternehmens ausgehen können. Alles andere würde zu Mehrkosten führen.

4. Antrag des Regierungsrates

Geschätzte Damen und Herren, es ist Zeit, ein lang währendes Projekt, welches mit enorm viel Personal- und Zeitaufwand zur heutigen Abstimmungsvorlage gebracht wurde, einem Entscheid zuzuführen. Die Vertreter der Gemeinden, der Genossenkorporationen, des Bundes, der Parlamentskommissionen sowie die Projektgruppe und die Firma Pilatus Flugzeugwerke haben mit einem immensen Zeit- und Arbeitsaufwand das Projekt auf den heutigen Stand gebracht. An dieser Stelle geht von Seiten des Regierungsrates an alle Beteiligten ein herzlicher Dank.

Geschätzte Damen und Herren, das vorliegende Geschäft ist reif und bereit, darüber zu befinden. Zuerst nun hier im Landrat, wofür es eine Zweidrittelmehrheit braucht, weil es ein Finanzbeschluss ist. Anschliessend hat das Volk zu entscheiden, weil der Objektkredit

über 5 Mio. Franken liegt. Die Firma Pilatus Flugzeugwerke hat bereits bekannt gegeben, dass sie ihren 50%-Anteil von 10 Mio. Franken bereithalten und einbringen werde, wenn das Geschäft so realisiert wird.

Der Regierungsrat ist überzeugt von dieser Vorlage, insbesondere von ihrer volkswirtschaftlichen Bedeutung. Sie bietet eine einmalige Chance für unseren Kanton. Im Namen des Regierungsrates beantrage ich Ihnen, auf das Geschäft einzutreten und dem Antrag für einen Objektkredit von 10 Mio. Franken zuhanden der Volksabstimmung zuzustimmen.

Landrat Edi Engelberger, Vertreter der Kommission für Bildung, Kultur und Volkswirtschaft (BKV): Die Kommission für Bildung, Kultur und Volkswirtschaft (BKV) hat an ihren Sitzungen vom 1. Juni 2017 und 5. Juli 2017 in Anwesenheit des regierungsrätlichen Projektausschusses, bestehend aus Bildungsdirektor Res Schmid, Finanzdirektor Alfred Bossard, Volkswirtschaftsdirektor Othmar Filliger und Baudirektor Josef Niederberger, sowie Regina Müller, Baudirektion/Projektleiterin Flugplatz Buochs (1. Juni 2017) und Milena Bächler, Direktionssekretärin Baudirektion (5. Juli 2017) die Vorlage betreffend eine anteilmässige Erhöhung des Aktienkapitals an der Flugbetriebsgesellschaft ABAG um 10 Mio. Franken eingehend beraten.

Die Ausgangslage ist bekannt und wurde bereits mehrfach aufgezeigt. Ich verzichte deshalb, hier nochmals darauf einzugehen. Wie Sie dem Bericht sicherlich bereits entnommen haben, beantragt die Kommission BKV dem Landrat mit 7 zu 1 Stimme und ohne Enthaltungen, dem regierungsrätlichen Beschluss betreffend Objektkredit für die Finanzierung der betriebsnotwendigen Basisinfrastruktur des Flugplatzes Buochs zuzustimmen.

Folgende Gründe haben zu diesem Entscheid geführt:

Erstens: Die volkswirtschaftliche Bedeutung.

Die enorm grosse volkswirtschaftliche Bedeutung des Flugplatzes ist für die BKV unbestritten. Nicht nur, aber vor allem nachdem die Pilatus Flugzeugwerke ein klares Bekenntnis zum Werkplatz Schweiz beziehungsweise zum Werkplatz Nidwalden abgegeben haben und in den letzten Jahren erhebliche Investitionen in neue Produktionsinfrastruktur getätigt haben. Fast 2'000 Mitarbeiter, davon über 100 Lernende in 13 Lehrberufen, sind für die Pilatus Flugzeugwerke tätig. Aber auch weitere Aviatik- und Aviatik verwandte Betriebe sind rund um den Flugplatz tätig. Auch konnten einige bedeutende Ansiedlungen gemacht werden, weil der Flugplatz als Transportplattform genutzt werden kann. Zudem hat der Flugplatz mit den dazugehörenden bestehenden und neu geplanten Gewerbeflächen auch noch ein grosses Potenzial und bietet Nidwalden ganz klare Vorteile bei der Ansiedelung. Die Frage sei erlaubt: Welche Vorteile haben wir denn sonst noch?

Deshalb ist es wichtig, dass der Kanton nicht nur mitbestimmen, sondern mitentscheiden kann. Das ist am besten gewährleistet mit einer 50/50-Beteiligung. Es gibt für die BKV keinen Grund, weshalb der Kanton ohne Not auf diese Beteiligung und seine Vorteile verzichten sollte. Das würde auch keine Privatperson oder Firma machen.

Zweitens: Eine verlässliche Partnerschaft mit den Pilatus Flugzeugwerken.

Die Entstehung der ABAG geht schon einige Jahre zurück. Auch da hat es schon Diskussionen über die Zusammenarbeit und Beteiligung – damals noch mit der Stiftung Pro Wirtschaft – gegeben. Die 50/50-Zusammenarbeit hat sich jedoch in den letzten Jahren bewährt und auch die Pilatus Flugzeugwerke ist von diesem Modell überzeugt. Der Aufschwung unseres Kantons hatte in den letzten Jahren viel mit den Pilatus Flugzeugwerken zu tun. Der Kanton muss weiterhin ein verlässlicher und auf dem Flugplatz gleichberechtigter Partner der Pilatus Flugzeugwerke sein. Jetzt, vor allem aber auch, wenn sich die Besitzverhältnisse der Pilatus Flugzeugwerke in den nächsten Jahren verändern sollten.

Deshalb sind wir überzeugt, dass es sinnvoll ist, gemeinsam in dieses Infrastrukturprojekt beim Flugplatz zu investieren. Die Summe ist mit 10 Mio. Franken im Vergleich mit anderen Infrastrukturinvestitionen nicht überrissen und der Businessplan zeigt auf, dass der Betrieb in den nächsten Jahren ausgeglichen gestaltet werden kann. Insbesondere auch durch die Zusicherung der Pilatus Flugzeugwerke, allfällige freie Hangarplätze zu mieten, ist das Risiko sehr überschaubar und sicher kein Fass ohne Boden, da ein allfälliges Defizit wieder von beiden Partner getragen würde.

Drittens: Die Vorlage muss nun vors Volk.

Die Diskussionen, Abklärungen, Beratungen für die Entwicklung des Flughafens laufen nun seit bald zehn Jahren, wofür sehr viel Papier produziert worden ist. Nun ist der Zeitpunkt gekommen, dass das Stimmvolk darüber abstimmen soll. Eine weitere Verzögerung wird vom Volk nicht mehr verstanden. Schon jetzt hört man aus der Bevölkerung immer wieder Unverständnis über die langwierige Umsetzung. Wir haben nun eine Vorlage bereit, die einen vernünftigen Lösungsvorschlag bietet und es ist nun wirklich an der Zeit, diese Vorlage an die Urne zu bringen.

Abschliessend: Die Kommission BKV ist – wie der Regierungsrat – vom zukünftigen öffentlichen und wirtschaftlichen Nutzen des zivilen Flugplatzes Buochs überzeugt. Wir sind ebenso davon überzeugt, 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.

Die Kommission BKV beantragt dem Landrat mit 7 zu 1 Stimmen ohne Enthaltungen, den regierungsrätlichen Beschluss betreffend Objektkredit für die Finanzierung der betriebsnotwendigen Basisinfrastruktur des Flugplatzes Buochs zuzustimmen, damit das Volk die Möglichkeit hat, im November darüber abzustimmen.

Landrätin Lilian Lauterburg, Vertreterin der Kommission für Bau, Planung, Landwirtschaft und Umwelt (BUL): Die Kommission BUL hat am 6. Juli 2017 in Anwesenheit von Baudirektor Josef Niederberger, Bildungsdirektor Res Schmid, Finanzdirektor Alfred Bossard und Volkswirtschaftsdirektor Othmar Filliger sowie der Direktionssekretärin der Baudirektion, Milena Bächler, das Geschäft betreffend Objektkredit für die Finanzierung der Basisinfrastruktur des Flugplatzes Buochs beraten.

Die Armee hat sich in den letzten Jahren sukzessive aus der Nutzung des Flugplatzes Buochs zurückgezogen. Damit der Flugplatz für eine zivile Nutzung in Zukunft den Sicherheitsanforderungen entspricht und kostendeckend betrieben werden kann, sind Investitionen im Umfang von 20 Mio. Franken erforderlich. Diese sollen durch eine Aktienkapitalerhöhung der Eigner der Airport Buochs AG (ABAG) erfolgen. Da der Kanton zu 50% Eigner der ABAG ist, beantragt die Regierung dem Landrat mit RRB 343 (vom 23. Mai 2017) einen Kredit im Umfang von 10 Mio. Franken. Weiter wird dem Landrat beantragt, den Kontrollturm der ABAG zum Buchwert von 1.4 Mio. Franken zu verkaufen.

Die Kommission hat diesen Antrag eingehend und kontrovers diskutiert. Es sind kritische Fragen zu allfälligen Folgekosten gestellt worden, insbesondere bezüglich einer späteren Untertunnelung der Herdernstrasse oder den Unterhaltskosten für die Hauptpiste. Eine Kommissionsmehrheit war der Meinung, dass eine Untertunnelung im jetzigen Zeitpunkt kein Thema sei und der Unterhalt der Hauptpiste, wie der Unterhalt an anderen staatlichen Infrastrukturen zu betrachten sei. Betreffend Untertunnelung wurde ich zu einem späteren Zeitpunkt informiert, dass das BAZL keine Untertunnelung fordern kann, sondern höchstens eine Einschränkung des Flugbetriebes.

Im Zusammenhang mit der wirtschaftlichen Bedeutung des Flugplatzes war eine Kommissionsmehrheit der Auffassung, dass ein Flugfeld in Buochs nicht nur für die in der Aviatik tätigen Firmen, wie Pilatus Flugzeugwerke, RUAG, Alpinlift Helikopter AG und weite-

re, von starker Bedeutung ist, sondern auch für Geschäftsflüge von wichtigen Firmen, die in Nidwalden ansässig sind, wie Schindler AG, Rosen Swiss AG, OBO Bettermann, usw. Auch für einzelne Gäste des Bürgenstock-Resorts dürfte der Flugplatz von Bedeutung sein.

Weiter wurde diskutiert, ob der Kanton grundsätzlich unternehmerisch tätig sein soll oder ob er sich nicht besser aus ordnungspolitischen Gründen aus der Betreibergesellschaft zurückziehen sollte. In diesem Zusammenhang wurde erwähnt, dass der Kanton auch an anderen Unternehmen beteiligt sei, die dem öffentlichen Interesse dienen, wie Kantonalsbank, Kantonsspital, EWN, NSV.

Für die Kommissionsmehrheit ist es wichtig, dass der Kanton mit der Lösung, die der Regierungsrat vorschlägt, eine direkte Einflussnahme auf den Betrieb des Flugplatzes sicherstellen kann. So könnten die Interessen der Bevölkerung am ehesten wahrgenommen werden. Alle anderen zur Diskussion stehenden Optionen würden wieder neue komplexe Problemfelder eröffnen und es gebe keine Sicherheit, dass diese im Interesse des Kantons gelöst werden könnten.

Nach Abschluss der Diskussion kommt eine Kommissionsmehrheit zum Schluss, dass den Anträgen des Regierungsrates zu folgen sei. Die Kommission BUL beantragt dem Landrat mit 6 zu 4 Stimmen bei einer Enthaltung, dem regierungsrätlichen Beschluss betreffend Objektkredit für die Finanzierung der betriebsnotwendigen Basisinfrastruktur des Flugplatzes Buochs zuzustimmen.

Landrat Viktor Baumgartner, Präsident der Finanzkommission (Fiko): Die Finanzkommission hat das Geschäft an zwei Sitzungen beraten. Zu den Anliegen der Finanzkommission betreffend Beteiligung sowie Führung des Flugplatzes wurden ausgedehnte Diskussionen geführt. Der regierungsrätliche Flugplatzausschuss hat an seiner Version festgehalten und war nicht bereit, an zusätzlichen Sitzungen die offenen Punkte, welche wir eingereicht hatten, nochmals zu beraten. Die Finanzkommission ist für Eintreten auf das Geschäft und beantragt dem Landrat, den Beschluss über einen Objektkredit für die Modernisierung des zivilen Flugplatzes Buochs abzulehnen. Zum Antrag und dessen Begründung werde ich mich in der Lesung melden.

Landrat Urs Müller, Vertreter der SVP-Fraktion: An der Fraktionssitzung vom vergangenen Mittwoch hat die SVP ausgiebig über die Erhöhung des Aktienkapitals zur Beteiligung an der Airport Buochs AG von 10 Mio. Franken für die Finanzierung von betriebsnotwendigen Investitionen für den Flugplatz Buochs diskutiert. Wichtig für unsere Fraktion ist, dass das Nidwaldner Volk bald einmal über diese Vorlage abstimmen kann. Wir sind uns bewusst, dass unsere Regierung viel zu dieser heute fortgeschrittenen politischen Entwicklung zugunsten des Flugplatzes in Nidwalden beigetragen hat. Für unsere Fraktion spielt auch die volkswirtschaftlich grosse Bedeutung des Flugplatzes eine wichtige Rolle. Der Flugplatz ist ein wichtiger Standortfaktor bei der Ansiedlung von wertschöpfend starken Unternehmen, was sehr wichtig ist beim Standortwettbewerb.

Der gegenseitig hälftige Einsitz im Verwaltungsrat der ABAG hat sich in den letzten 15 Jahren bewährt. Für den Kanton bedeutet das, dass er die öffentlichen Interessen wahrnehmen kann und über einen entsprechenden Gestaltungsspielraum verfügt. Das soll beibehalten werden, um jederzeit und im Sinne des Kantons möglichst rasch und wirkungsvoll Einfluss nehmen zu können, was bei einer 50%-Beteiligung gegeben ist.

Deshalb wollen auch die Fraktionsmitglieder der SVP mit einem Ja jetzt "Nägel mit Köpfen" machen und dem Regierungsrat ein "cleared for takeoff" geben. Es muss jetzt vorwärts gehen mit der Entwicklung des Flugplatzes Nidwalden. Aus diesem Grund stimmt eine grosse Mehrheit der SVP-Fraktion dem Antrag des Regierungsrates zu.

Landrat Bruno Christen, Vertreter der CVP-Fraktion: Die Fraktionsmitglieder der CVP haben an der letzten Fraktionssitzung vom 23. August 2017 intensiv und konstruktiv das Thema Beteiligung des Kantons Nidwalden am zivilen Flugplatz beraten. Ich kann die Spannung vorabnehmen: Auch wir unterstützen den Objektkredit und sind gegen einen Gegenvorschlag der – ich nenne sie "freien Gruppe". Die Gründe sind: Wir sind der Meinung, wenn man mitbestimmen will, ist das Verhältnis 50/50 genau richtig. Hier gilt der alte Spruch "wer zahlt, befiehlt". Man müsste diesen allenfalls umschreiben: "Wer zahlt, kann mitbestimmen". Für uns ist es sehr wichtig, dass die 20'000 Flugbewegungen eingehalten werden. Ebenfalls sind wir der Ansicht, dass es leichtgläubig ist, dass wir mitbestimmen können, wenn man sich finanziell nicht oder nur wenig beteiligt. Bei einer Beteiligung, wo man einen oder keinen Sitz hat – das wissen Sie alle auch –, hat man schlicht nichts zu sagen. Das wissen wir auch aufgrund von anderen Gremien, wo man keinen Einsitz hat, und auch nicht mitbestimmen kann. Das waren für uns die hauptsächlichen Gründe, dass wir gegen einen Gegenvorschlag sind.

Wir stehen auch ein für die bestehenden bzw. zukünftigen Arbeitsplätze, welche im Zusammenhang mit dem Flugplatz stehen. Man kann Wirtschaftsförderung betreiben, indem man Geld gibt, oder man betreibt Wirtschaftsförderung, indem man gute Infrastrukturen zur Verfügung stellt. Dafür bauen wir im Kanton auch viele Strassen und sehr teure Kreisel. Wir investieren in den öV, wie wir das beim vorangehenden Geschäft gemacht haben. Wir investieren auch bereits seit längerem in die Fliegerei.

Immer wieder haben wir auch die Frage zu hören bekommen, was wir machen würden, wenn die Pilatus Flugzeugwerke verkauft würden. Ja, genau deshalb müssen wir heute Ja stimmen, damit wir auch weiterhin mitbestimmen und mitreden können, was mit dem Flugplatz im Kanton Nidwalden passieren soll. Auch schenkt der Kanton Nidwalden niemandem etwas, sondern er investiert in eine Infrastruktur, welche einen Gegenwert hat. Nochmals: Wir sind klar für den Wirtschaftsstandort Nidwalden und es ist uns wichtig, dass dies hoffentlich alle Landräte auch so sehen. Wir unterstützen grossmehrheitlich den Antrag des Regierungsrates mit einer eingefügten Ziffer 4 im Landratsbeschluss mit der die 20'000 Flugbewegungen pro Jahr bedingt werden.

Landrat Sepp Durrer, Vertreter der FDP-Fraktion: Die FDP-Fraktion hat an vier Sitzungen das Dossier Flugplatz, respektive die Vorlage, diskutiert und behandelt. Und zwar nicht, weil wir viele Negativpunkte zu besprechen gehabt hätten, sondern weil so viel Negatives in den Medien zu lesen war und man so viel hörte, was einem Nidwaldner Untergang nahekam.

Welche Papiere noch fehlen würden und was uns die Regierung verschwiegen habe, haben wir nicht gefunden. Die Verträge sind mehr als klar, und deshalb dürfen wir Vertrauen haben. Auch wenn der noch nicht unterzeichnete Baurechtsvertrag mit der Korporation Buochs fehlt, so darf das erst recht kein Argument sein, da wir hier im Ratssaal bereits im Jahr 2012 unser Vertrauen den Korporationen gegenüber deutlich ausgesprochen haben.

Die FDP ist gegen eine Rückweisung, die noch gefordert werden wird, und gegen den Entwurf von Bürgerlichen, die immer noch Fehler suchen, obwohl sie nicht gegen den Flugplatz sein wollen, aber einfach nicht JA sagen können. Da kann man sich zu Recht fragen, was diese „Volksvertreter“ wohl für einen effektiven Hintergrund haben. Das könnte die Presse sicher auch noch interessieren.

Klar, können die Gegner der FDP vorwerfen, wir müssten dagegen sein, weil der Kanton Unternehmer spielt. Aber wir sind überzeugt, dass dieses Argument in diesem Fall nicht zieht, weil die Regierung sich genau überlegt hat, dass in der Wirtschaft die Schnelligkeit dazu führen könnte, dass schon bald ausländische Investoren das Sagen haben. Aber genau diese Sicherheit für die Bevölkerung ist nicht nur unserer Regierung wichtig, sondern auch der FDP. Auch wenn nicht alles ganz genau miteinander verglichen werden

kann, muss doch festgehalten werden, dass der Kanton seit vielen Jahren schon Unternehmer ist.

Wir sind für Eintreten und sagen grösstmehrheitlich Ja zur gesamten Vorlage, inklusive dem Abänderungsantrag der Regierung in Punkt 4, in der Hoffnung, dass auch alle Bürgerlichen über ihren Schatten springen können. Es kann nämlich gar nicht falsch sein, das Volk zu befragen.

Landrat Daniel Niederberger, Vertreter der Grüne-SP-Fraktion: 250 gedruckte A4-Seiten schwer ist das Flugfeld-Dossier: Variantendiskussion Statusdokumentation Infrast Phase 1, Evaluation Bestvariante Infrast Phase 2, Organisation und Finanzierung Variantendiskussion Phase 2, Regierungsratsbeschluss 343 Antrag an den Landrat, Rückweisungsantrag mit Entwurf von einem Objektkredit und so weiter und so fort. Zählt man die Handouts aller PowerPoint-Präsentationen, die Einsichtnahme in den Aktionärsbindungsvertrag bei der Direktionsstelle, die Entwürfe des Baurechtsvertrages, den Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt, der sogenannte SIL, dazu, sind das gefühlte 300 Seiten.

Bildungsdirektor Res Schmid hat es gesagt: Das bedeutete zweifelsohne viel Arbeit und sicherlich auch viel Geld. Heute Morgen hat unsere Landratspräsidentin zudem gesagt: Sehr, sehr viel Zeit. Da die erwähnten Dokumente inhaltlich durchaus sehr informativ, detailliert und einigermaßen objektiv die Chancen und Risiken einer Flugpiste vor der eigenen Haustüre aufzeigen, sind wir von der Grüne/SP-Fraktion für Eintreten auf das Geschäft.

Wir sind für Eintreten auf das Geschäft, weil mit der Variante 2A tatsächlich eine gute räumliche Anordnung gefunden werden konnte, um das Buochser Flugfeld schlank und effizient und mit geringstmöglichem Landverschleiss zu betreiben. Wir sind für Eintreten, weil das Flugfeld Buochs die Grundlage für den Betrieb unseres grössten Arbeitgebers in unserem Kanton ist. Wir stellen uns hinter das Flugfeld Buochs, weil wir nicht nur den volkswirtschaftlichen Nutzen darin sehen, sondern auch die Freiflächen in diesem Raum sehen, welche sich neben der Flugpiste ergeben. Wir sind schliesslich für Eintreten auf dieses Geschäft, weil gewisse Flugsicherheitsinvestitionen sofort getätigt werden müssen, damit ein reibungsloser, sicherer Flugbetrieb gewährleistet werden kann.

Landrat Armin Odermatt: Irgendwie sind heute die Rollen etwas vertauscht; normalerweise ist die Links-Grüne fast immer für mehr Staat und für möglichst viel Kontrolle. Heute stemmt sie sich mit aller Gewalt dagegen. Auf der anderen Seite sind die Bürgerlichen heute für eine Staatsbeteiligung. Das irritiert und wirft Fragen auf.

Eigentlich wäre es ganz einfach und wir könnten dieses Geschäft emotionslos behandeln und wir müssten uns heute auch nicht so den Kopf zerbrechen. Wenn wir heute mit einem Zweidrittelmehr dem Antrag der Regierung zustimmen, werden wir im November eine Volksabstimmung haben. Das Volk als oberstes Organ in der direkten Demokratie, würde uns dann den Weg schon zeigen: Wenn das Volk der Meinung ist, dass es das nicht will, wird es auch so abstimmen. Mich stört, dass man jetzt probiert, mit einer Verzögerungstaktik das ganze Geschäft nach hinten zu verschieben oder sogar zu torpedieren, so dass schlussendlich die Regierung oder sonst eine Gruppierung, das Behördenreferendum ergreifen muss, damit es doch noch eine Volksabstimmung zu dieser wichtigen Frage gibt. Eigentlich sollte es für uns eine Selbstverständlichkeit sein, dieses Geschäft dem Volk zu unterbreiten. Ich kann ja verstehen, wenn direkt Betroffene skeptisch sind; sie leiden am meisten unter den Folgen eines Flugplatzes.

Nicht ganz kann ich die geschlossene Ablehnung von der linken Seite verstehen. Man sagt zwar, man sei auch für den Flugplatz, jedoch am liebsten ohne Flugzeuge. Aber es gibt ganz viele Betriebe – nicht nur die Pilatus Flugzeugwerke –, die mit der Fliegerei verbunden sind und hier Arbeitsplätze geschaffen haben und auch noch weitere Arbeitsplät-

ze schaffen werden. Ich bin doch sehr gespannt auf ihre Reaktion, wenn dann der eine oder andere Arbeitsplatz unseren Kanton verlässt. Bei anderer Gelegenheit – sprich Wellenberg – hat man dafür gekämpft, dass das Nidwaldner Volk ein Mitspracherecht erhält. Warum jetzt nicht? Eine Mitsprache beim Flugplatz heisst für mich, dass wir uns aktiv am Flugplatz beteiligen. Nur so ist eine Mitsprache möglich. Alles andere ist Augenwischerei.

Ich habe noch ein Sprichwort von Goethe gefunden, welches sagt: "Auch aus Steinen, die einem in den Weg gelegt werden, kann man Brücken bauen." Ich hoffe, dass wir alle einen Schritt aufeinander zugehen und genau diese Brücke bauen können.

Landrat Martin Zimmermann: Sämtliche Fraktionen sind für Eintreten. Diese freie Gruppe, wie sie Bruno Christen vorangehend benannt hat, ist wirklich frei; wir sind mit niemandem verhandelt. Wir sind ebenfalls für Eintreten. Ich vertrete diese Gruppe jetzt am Anfang dieser ganzen Geschichte. Eintreten ist für uns unbestritten, wir wollen über das Geschäft diskutieren. Es geht uns auch nicht darum, dass das Volk nicht darüber abstimmen könnte. Nur haben wir ganz leicht eine andere Meinung, wie die ganze Geschichte aufgeleitet werden sollte. Man sollte eine andere Variante machen. Deshalb sind wir der Meinung, dass dem Stimmvolk ein Gegenvorschlag unterbreitet werden sollte, damit es zwischen zwei Varianten entscheiden kann.

Ich werde, nachdem Eintreten beschlossen sein wird, einen Antrag auf Rückweisung stellen, um das Geschäft zurück an die Kommissionen zu geben, um einen Gegenvorschlag auszuarbeiten. Ich sage es gleich offen und ehrlich: Sollte diese Rückweisung scheitern, werde ich den Antrag, den Sie von Armin Eberli zugestellt erhalten haben, zur Diskussion stellen, damit dieser als Hauptantrag beraten werden soll. Wenn das ebenfalls scheitern sollte, werde ich beantragen, dass man in der Schlussabstimmung das Geschäft ablehnt. Sollten wir auch diese Schlussabstimmung verlieren, kann ich in Aussicht stellen, dass wir eine Unterschriftensammlung starten werden, um zum Antrag des Regierungsrates einen Gegenvorschlag zu präsentieren, worüber das Volk ebenfalls abstimmen könnte. Ich denke, dass das Volk abstimmen kann, ist sehr wichtig. Es fragt sich nur, worüber das Volk abstimmen kann. Wenn das Volk nur Nein oder Ja sagen kann, fände ich das nicht gut. Es sollte zwischen zwei Varianten entscheiden können. Damit hätte man das Nidwaldner Volk auch wirklich befragt und würde zudem wissen, was es will.

Landrat Leo Amstutz: Ich dachte eigentlich nicht, dass ich bereits bei der Eintretensdiskussion etwas dazu sagen würde. Aber wenn uns Grüne/SP unterstellt wird, dass wir gegen den Flugplatz seien oder sogar gegen Arbeitsplätze beim grössten Arbeitgeber des Kantons Nidwalden, dann ist das schlichtweg erstunken und erlogen! Wir befassen uns seit langer Zeit mit diesem Thema und wir haben immer wieder betont, dass der Flugbetrieb im Kanton Nidwalden sichergestellt werden solle. Wir sind aber ebenfalls der Meinung, dass es allenfalls anders passieren kann.

Es wurde eine sogenannte "freie Gruppe" genannt. Dazu zähle ich mich ebenfalls und ich bin froh, dass ich nicht gefangen bin in diesem ganzen Geschäft und meine, ich müsse nur eine Linie befolgen. Ich bin sehr offen und da bin ich auch mit meinem liberalen Verständnis der Meinung, dass man auch eine andere Variante anschauen sollte. Ich möchte es nachher nicht nochmals sagen, aber will es hier klar und deutlich betonen: Die Grüne/SP-Fraktion ist für den Flugbetrieb und ist nicht gegen allfällige Arbeitsplätze, welche hier im Kanton Nidwalden wichtig sind.

Im Weiteren wird das Wort nicht mehr verlangt.

Eintreten ist unbestritten und wird stillschweigend beschlossen.

Die Lesung des Antrags für einen Objektkredit nimmt folgenden Verlauf:

Antrag auf Rückweisung

Landrat Martin Zimmermann: Bereits im Eintretensvotum habe ich mich dazu geäußert, wie der Ablauf sein werde, den wir verfolgen, je nachdem, wie das Abstimmungsergebnis sein wird. Es geht uns nicht darum, dass das Volk nicht abstimmen kann. Wir wollen, dass das Volk abstimmen kann, aber wir wollen dem Volk einen anderen Antrag unterbreiten. Wir wollten bereits in der Kommissionssitzung der Fiko eine andere Idee einbringen. Die Regierung hat sich jedoch gegenüber dieser Idee verschlossen gezeigt. Das wurde heute bereits erwähnt. Ich verstand das nicht ganz. Wenn die Regierung so überzeugt ist von ihrem Vorschlag, dass sie nicht bereit ist, das Volk zu fragen. Ich hätte das gemacht, wenn ich Regierungsrat gewesen wäre. Dann hätte man sagen können, das Volk hat entschieden und die Sache wäre erledigt gewesen. Jetzt müssen wir halt einen anderen Weg gehen und das Geschäft zurückweisen, und probieren, auf einem anderen Weg den Antrag einzubringen, wie ich das vorangehend bereits erklärt habe.

Die Begründung, weshalb das Geschäft zurückgewiesen werden sollte, haben Sie bereits schriftlich erhalten. Ich möchte hier nicht nochmals die ganze Litanei erzählen. Auch die Presse hat das Dokument erhalten. Die Begründung liegt also vor. Ich werde einzelne Punkte daraus entnehmen. Aber es ist ganz klar so, dass die gesamte Begründung zu diesem Antrag zählt.

Wie Sie sehen, besteht die Problematik beim Antrag des Regierungsrates bei der 50/50%-Beteiligung. Der Kanton trägt das gesamte Unternehmerrisiko, das Betriebsdefizit und heutige, wie auch künftige Investitionen zu jeweils 50%. Der Kanton ist nicht mehr unabhängig bei politischen Entscheidungen. Stellen Sie sich vor, wenn es für diesen Flugplatz ein Baugesuch gäbe, welches nicht den SIL-Perimeter betrifft, sondern eine Fläche nebenan. Nachher gelangt das Baugesuch zur Beurteilung an die Gemeinde und diese lehnt die Einsprache ab. Dann muss der Regierungsrat darüber entscheiden. Was entscheidet dann der Regierungsrat, wenn er selber im Verwaltungsrat gesessen ist und das Geschäft beantragt hat. Das wird sehr schwierig.

Weitere Risiken und Schwachstellen sind die prozentuale und absolute Höhe der Beteiligung. Das ist landesweit einzigartig. Das haben wir bei keinem anderen Flugfeld und keinem anderen Flugplatz. Finanzielle Sachzwänge sind daher schon absehbar.

Der Regierungsrat rechtfertigt die Beteiligung unter anderem mit einem Vergleich zu anderen Flugplätzen, darunter sind acht Regionalflugplätze. Also genau mit jener Flugplatzkategorie, welcher unser Flugfeld ja nicht angehören soll. Man vergleicht also Äpfel mit Birnen.

Eine Analyse hat ergeben, dass nicht nur die prozentuale Beteiligung, sondern auch die absolute Beteiligung von 10 Mio. Franken an einen Flugplatzbetreiber einzigartig ist. Selbst die Betreiberin des bedeutendsten Regionalflyghafens Bern-Belp AG hat ein Aktienkapital von 14.3 Mio. Franken. Davon haben der Kanton Bern und die Stadt Bern zusammen gerade einmal eine Beteiligung von 7%. Wir haben eine solche von 50%. Das Aktienkapital der übrigen Betreiberinnen bewegt sich zwischen 100'000 Franken und 4 Mio. Franken. Auch die anderen zivilen Flugfelder, bei welchen ebenfalls eine Umnutzung vom Militär erfolgte, haben ein Aktienkapital in der Bandbreite von 100'000 Franken bei der Mollis Airport AG bis maximal 1.675 Mio. Franken beim Flugplatz Dübendorf. Weder in Dübendorf noch in Mollis ist die öffentliche Hand am Aktienkapital der jeweiligen Betreibergesellschaft beteiligt.

Selbst im Vergleich mit anderen Beteiligungen des Kantons Nidwalden bei anderen Unternehmen sind diese 10 Mio. Franken sehr hoch. Bei der Zentralbahn sind es zwar 14.2 Mio. Franken, entsprechen aber lediglich einem Anteil von 11.83%. Mit einer 10 Mio. Franken-Beteiligung haben wir das Problem, wenn es beispielsweise darum geht, die

Hauptpiste zu sanieren. Diese hat eine Fläche von 96'000 m². Wenn diese in 15 Jahren saniert werden muss, würde das – und noch verschärfte Umweltauflagen vorhanden sind – sehr, sehr viel Geld kosten. Die Argumentation, der Kanton sei auch an anderen Unternehmen beteiligt, überzeugt nicht unbedingt. Beispielsweise kann die zb von der Bevölkerung viel mehr genutzt werden als der Flugplatz.

Seit Jahren wird auch argumentiert, der Flugplatz sei ein "Alleinstellungsmerkmal" im Standortwettbewerb. Das ist nicht unbedingt korrekt. Wir verfügen in der Zentralschweiz über eine hohe Flugplatzdichte. Da muss man nicht sagen, dass man keine Möglichkeit hätte, andernorts mit einem Flugzeug zu landen. Im Ausland betragen die Anfahrtswege von einer Stadt zum Airport oft eine bis eineinhalb Stunden. Man muss also nicht sagen, dass man nicht nach Dübendorf, Zürich-Kloten oder andernorts fahren könne. Das ist kein Argument.

Mit dem Antrag der Regierung würde auch das volkswirtschaftliche Klumpenrisiko der Aviatik im Kanton verschärft. Wir haben bereits jetzt schon ein zu grosses Klumpenrisiko mit den Pilatus Flugzeugwerken. Zurzeit geht es diesem Betrieb Gott sei Dank hervorragend. Das ist sehr wichtig für unseren Kanton. Wenn sich aber die Situation ändern würde und noch mehr Ressourcen an diesen Flugplatz gebunden sind, sähe ich das nicht so positiv. Ich bin der Meinung, dass man mit diesen 10 Mio. Franken besser andere Branchen anstossen sollte, welche antizyklisch wären, und man die finanzielle und wirtschaftliche Prosperität im Kanton Nidwalden besser sicherstellen könnte.

Durch den Einsitz des Kantons in der Flugplatzbetreibergesellschaft ergibt sich ein moralisches Risiko. Stellen Sie sich vor, es passiert etwas auf dem Flugplatz und man kann dem Betreiber irgendwelche Mängel nachweisen, welche er allenfalls unwissentlich im Betrieb begangen hat, das kann in jedem Betrieb passieren, hängt der Kanton wieder mit drin.

Bei einer Regierungsrats- bzw. einer Kantonsvertretung im Verwaltungsrat kann man geteilter Meinung sein. Bei anderen Beteiligungen haben wir ebenfalls Verwaltungsratsmandate, teilweise nur einen Vertreter – und das funktioniert auch. Wenn man sieht, welche Marktmacht die Pilatus Flugzeugwerke aufgrund ihrer Grösse hat, denke ich, spielt es bei der ABAG nicht so eine grosse Rolle, ob es vier gegen vier Verwaltungsräte sind oder sieben gegen einen. Denn am Ende wird der grössere Player entscheiden, was passiert.

Aufgrund einer ertrags- und aufwandmässigen Analyse der Planerfolgsrechnungen ist es fraglich, ob sich die Vorlage des Regierungsrates überhaupt finanziell lohnt. Das Flugfeld Dübendorf soll ähnlich aufgebaut werden, wobei zwei Varianten bestehen. Bei der Variante mit dem Modell "Business Aviatik" mit rund 28'000 Flugbewegungen wird ein jährlicher Verlust von rund 3 Mio. Franken prognostiziert. Das alternative Dübendorfer-Betreibermodell, das von den drei Standortgemeinden mit geplanten 20'000 Flugbewegungen vorgelegt wurde, rechnet immer noch mit einem jährlichen Betriebsdefizit von 1.6 Mio. Franken. Da bin ich mir nicht so sicher, ob mit einem solchem Flugfeld in diesem Umfeld mit dieser Betreibergesellschaft auch wirklich betriebswirtschaftlich eine schwarze Null erreicht werden kann. Wir haben einen Businessplan vorgelegt erhalten, zu welchem wir Ja sagen sollen. Wenn ich als Unternehmer einen solchen Businessplan der Bank vorlegen und Geld wollte, also nur einen "Bestcase" habe, bekäme ich kein Geld. Es wäre interessant gewesen, wenn auch ein "Worstcase" gemacht worden wäre und geschrieben hätte, was dann passieren würde. Dann würden die Zahlen wohl anders aussehen. Ich denke nicht, dass es aufgehen wird.

Fazit:

Moralisch: Wenn man bei der ABAG involviert ist und irgend etwas passiert, kann man einen Imageschaden erleiden.

Politisch besteht eine fehlende Unabhängigkeit bei Beschwerde- und Bewilligungsverfahren.

Finanziell: Die Investitionen von 10 Mio. Franken will man nun leisten. Die Investitionen sind jedoch nach oben offen, da wie eine Nachschusspflicht besteht: Weil man schon so viel gezahlt hat, kann man nicht mehr zurück. Das ist das Problem. Ungeklärte Investitionen und Kostengutsprachen, wie Pistensanierungen in 15 Jahren. Diese kann zwischen 5 und 20 Mio. Franken kosten; das weiss man nicht.

Infrastrukturbeitrag der Genossen Buochs: Der Genossenrat hat von sich aus beschlossen, dass man das tun werde. Ich staune über den Mut des Genossenrats. Es könnte auch sein, dass das die Genossenbürger anders sehen. Wenn in den nächsten 30 Jahren jährlich 100'000 Franken zu zahlen sind, ergibt dies doch immerhin 3 Mio. Franken.

Bezüglich der Reduktion des Baurechtzinses von 225'000 Franken liegt ebenfalls noch kein Beschluss vor. Man kann hoffen, dass die Genossen dieser zustimmen werden.

Herdernstrasse: Wenn wir heute Ja sagen, werden wir in diesem Konstrukt gefangen sein. Es kann sein, dass es wenig kostet, es kann aber auch sehr viel kosten. Wir können einfach nicht mehr steuern. Res Schmid hat gesagt, es müsse sowieso gemacht werden. Wenn ich aber beteiligt bin, habe ich eine ganz andere Position, als wenn ich von aussen zuschauen und sagen kann: was machen wir nun genau und wo sind die verschiedenen Werte der Gemeinden.

Als letztes sind noch die Skyguide-Gebühren: Man sieht nicht genau wohin diese Skyguide-Gebühren gelangen. Von Seiten der eidgenössischen Finanzkontrolle gab es 2015 einen Bericht, wo man die Quersubventionen von den Landesflughäfen zu den Flugfeldern unterbinden wollte. Der Bund zahlt immer noch einen erheblichen Beitrag zur Unterstützung dieser Flugfelder. Da muss wahrscheinlich überlegt werden, ob man das alte Anflugsystem behalten will oder ob die Flughafentaxen erhöht werden müssen, weil die Skyguide-Gebühren höher werden.

Res Schmid hat den zeitlichen Faktor angesprochen. Die Zeit dränge, man wolle vorwärts machen; es ginge nicht anders, insbesondere wegen dem Rückkaufsrecht des Bundes. Es ist so, dass das Rückkaufsrecht zum Tragen käme, wenn kein Betriebsreglement vorliegen würde. Im Moment haben wir ein Betriebsreglement, und zwar aus dem Jahr 1982. Das ist immer noch gültig. Es bildet zwar den Betrieb nicht mehr ab, aber gemäss diesem Betriebsreglement kann die Pilatus Flugzeugwerke, die Modellfluggruppe und die Segelfluggruppe fliegen. Das sind diese drei, die fliegen dürfen. Alle anderen dürfen nach diesem alten Reglement nicht fliegen. Es wird einfach praktiziert. Who knows – ich weiss nicht, was passieren würde, wenn es einen Unfall geben würde. Aus diesem Grund wurde in diesem April ein neues Betriebsreglement eingereicht, das noch in gewissen Punkten nachgebessert werden kann. Mit Inkrafttreten des neuen Reglements würde das alte abgelöst. Aber wie gesagt: Wir haben ein Betriebsreglement; der Bund hat keinen Grund, um das Land zurückkaufen zu können.

Zum Entscheid von heute: Heute ohne Druck 10 Mio. Franken zu sprechen, ist für mich und meine Kollegen der "offenen Gruppe" – wie uns Bruno Christen genannt hat – fraglich. Es müssen zuvor noch viele Punkte geklärt werden. Der Flugbetrieb für die Pilatus Flugzeugwerke ist jedenfalls gesichert. Es ist der einzige Betrieb, welcher Flüge machen darf. Diese sind nie gefährdet. Deshalb bin ich jeweils erstaunt, wenn ich in der Presse lese, dass für die Pilatus Flugzeugwerke mit diesen vielen Arbeitsplätzen, welche eine enorme Wertschöpfung generieren würden, der Kredit zu sprechen sei. Weil, geschätzte Damen und Herren, das hat mit dem Betrieb der Pilatus Flugzeugwerke nichts zu tun. Oskar Schwenk hat gesagt, dass er gerne möchte, dass der Kanton mit 50% mitmacht. Ich kann das nachvollziehen. Er hat aber auch gesagt, wenn man das nicht will, dann werde die Pilatus Flugzeugwerke diesen Flugplatz übernehmen und einen Werkflugplatz machen und man müsse dann schauen, was man dort machen soll. Ich denke, im Moment spielt ein Jahr keine Rolle; man kann das Volk befragen, ob es diese oder jene Variante wolle. Dann können wir sagen, die Demokratie hat gesiegt. Und nicht etwas Ande-

res, wo 60 Parlamentarier - welche teilweise von scheinbar involviert sprechen, was die Presse so sehr interessiert - einen Entscheid fällen. Wir von der "freien Gruppe" sind am wenigsten involviert. Hier gibt es andere Leute, die bei den Pilatus Flugzeugwerken arbeiten oder mit dem Kanton "verhängt" sind. Wir müssen von all diesen nichts haben. Wir werden somit an unserem Entscheid festhalten und ich hoffe, dass Sie uns ebenfalls unterstützen.

Landratspräsidentin Michèle Blöchliger: Ich unterbreche die Beratung des Antrags und eröffne die Diskussion zum Rückweisungsantrag.

Landrat Peter Waser: Anlässlich der Fraktionssitzung haben wir einen schriftlichen Gegenantrag, oder eher einen Auftrag, zum heutigen Geschäft erhalten. Ich gebe zu, dass es für mich eine komplexe Materie ist. Trotzdem habe ich mir die nötige Zeit genommen und die Vorlage studiert.

Ich möchte ein paar Punkte aufgreifen:

- Punkt 1 und 2, welche sie erwähnen, sind mögliche Alternativen. Es muss aber klar gesagt werden, dass in beiden Fällen der Kanton indirekt auch als Unternehmer bzw. als Geldgeber auftritt. Bei Punkt 1 darf es dann aber nicht sein, dass wir mit der Defizitgarantie gleichzeitig auch die Rückzahlung des eigenen Darlehens mitfinanzieren.
- Bei Punkt 3 habe ich aber dann schon meine Bedenken. Ich bezweifle, dass die armasuisse als Baurechtgeber zugunsten des Kantons einen Sub-Baurechtsvertrag mit der ABAG zulässt. Im Weiteren gebe ich zu bedenken, dass solche juristischen Abläufe vorgängig – also vor der Eingabe eines Antrages – geklärt werden sollten.
- Zu Punkt 4 gibt es keine Aussage, da zuerst vorgängig Punkte 3 korrekt geklärt werden muss.
- Unter Punkt 5 könnte man sich eine maximale Beteiligung von 10% des künftigen Aktienkapitals vorstellen. Wir sprechen somit von 2 Mio. Franken. Ein Verwaltungsratssitz wäre möglich, fraglich bleibt der Stimmenanteil.

Bei einem Antrag erwarte ich eine klare Formulierung und nicht eine „man kann, wenn man will“-Aussage.

Die Antragsteller haben den Antrag des Regierungsrates auf Schwächen und Risiken beurteilt. Genau diese Kriterien vermisste ich beim Gegenantrag eines mir unbekannten Antragstellers. Im Gegensatz zum Antrag des Regierungsrates weiss ich nicht, welche Kosten beim Gegenantrag einmalig/jährlich anfallen. Beim Vergleich der Regionalflugplätze kennen wir die Ausgangslagen nicht; einen Vergleich und eine Beurteilung werden damit schwierig.

Der Kanton Nidwalden hat laut Jahresrechnung Beteiligungen von 126 Mio. Franken, mit zum Teil erheblich grösseren Risiken. Die Aussage der Antragsteller ist nicht ganz korrekt, dass zu einem Teil diese Beteiligungen auf Vorgaben und Verpflichtungen des Bundes beruhen würden. Es wird sogar von einer Art „Service Publique“ gesprochen. Es wird kein Kanton verpflichtet, eine eigene Bank, ein eigenes Spital oder ein eigenes Elektrizitätswerk zu unterhalten. Es ist noch interessant zu wissen, dass die meisten Beteiligungen akzeptiert werden, da sie Gewinn abwerfen. Beim Spital, bei den Gemeinwirtschaftlichen Leistungen (GWL) gibt es hie und da schon Diskussionen, da die Sollseite der Staatsrechnung belastet wird.

In der Argumentation unter „F“ kann man ganz klar zwischen den Zeilen lesen, dass man zwar einen Flugplatz haben will, aber ohne Weiterentwicklung. Warum sagt man hier nicht ganz klar, dass ein Hangaring nicht erwünscht ist? Unter Punkt „G“ wird das Klumpenrisiko bzw. die Diversifikation angesprochen. Ein Thema, welches ich schon des Öfteren aufgegriffen habe. Hier bin ich selbstverständlich ganz klar für Diversifikation. Auf welcher

Grundlage die Aussage unter Punkt I, zweiter Abschnitt, „Daraus folgt, dass die Aktienkapitalerhöhung einzig dazu dient, der ABAG zu Betriebskapital zu verhelfen“, beruht, entzieht sich meiner Kenntnis.

Ihren Antrag formulieren sie unter anderem mit der Aussage, ich zitiere: „Dieser drängte sich auch auf, weil es sich aus dem Schreiben der Pilatus Flugzeugwerke AG u.a. ergibt, dass für diese nur der Kanton und niemand sonst als Mitaktionär der ABAG in Frage kommt (gleichsam eine Art „Versicherung“ durch die öffentliche Hand).“ Das ist eine nicht sehr vertrauenswürdige Aussage gegenüber der Pilatus AG, besonders, wenn man bedenkt, mit welchem grossem finanziellen Engagement sie sich ganz klar zum Standort Nidwalden bekennt. Nennt man dies Dankbarkeit, in einem hart umkämpften Standortwettbewerb?

Fazit: Der Antrag/Auftrag beruht auf subjektiven Aussagen von Einzelnen, auf Annahmen und wünschbaren Szenarien. Aus meiner Sicht ist das Ganze eine bewusste Verzögerungs- bzw. Verhinderungstaktik. Warum steht man nicht hin und sagt offen und ehrlich die wirklichen Gründe für die Ablehnung des Antrages des Regierungsrates und für diese fragwürdige Vorgehensweise? Es werden nur Aufträge erteilt. Zu rechtlichen Auswirkungen, finanziellen Folgen, Risiken und Schwachstellen werden keine konkreten Angaben gemacht.

Bei den Pilatus Flugzeugwerken steht eine grosse Tafel mit den Worten: „Wir bauen für die Zukunft und stärken den Standort Nidwalden“. Wir sagen heute: „Wir investieren in die Zukunft und stärken den Standort Nidwalden“. Ich mache Ihnen beliebt, den Gegenantrag abzulehnen und dem Antrag des Regierungsrates, inklusive des Abänderungsantrages, zuzustimmen. Besten Dank.

Landrat Josef Bucher: Mehrfach wurde nun die Genossenkorporation Buochs bezüglich der Vereinbarung genannt, weshalb ich dazu etwas sagen möchte. Ich kann sagen, dass in der Genossengemeinde immer sehr offen kommuniziert wurde.

Bis Mitte 2010 bestand ganz klar die Absicht, dass der Kanton die für die Aviatik benötigten Flächen kauft und die übrigen Flächen, welche nichts mit der Aviatik zu tun haben, durch die Korporationen erworben werden können. Das hat sich nachher geändert, weil man irgendeinmal von Seiten des Kantons alle Flächen erwerben wollte. Man war nicht sicher, ob die Korporationen überhaupt Landflächen zurückkaufen können. Somit haben wir das Vorkaufsrecht geltend gemacht, das existiert, und die armasuisse hat dieses Vorkaufsrecht akzeptiert.

Diese Informationen sind offen kommuniziert worden. Sie sind auch offen kommuniziert worden, als es damals um den Kredit für den Rückkauf ging. Man hat klar aufgezeigt, welche Kosten die Korporation Buochs tragen wird und will. Zu der angesprochenen Quersubventionierung, worüber die Genossengemeinde grundsätzlich noch nicht entschieden hat, aber eindeutig vom Genossenrat bestimmt ist, hat man gesagt, dass bei den aviatisch genutzten Flächen eine Quersubventionierung in Prozenten stattfinden wird. Aber die industriell genutzten Flächen, die verbleiben, die braucht die Korporation Buochs um den Rückbau der Redundanzpiste und der Rollflächen wahrnehmen zu können. In der Zwischenzeit wurden bereits 25'000 m² Pisten und Rollflächen in Kulturland zurückgebaut mit Investitionskosten von rund 2 Mio. Franken. Wir benötigen also Einzonungen für industrielle Bauten, um diese Investitionen finanzieren zu können.

Der Genossenbürger von Buochs – der tickt vielleicht etwas anders als in Ennetbürgen – weiss grundsätzlich, dass er sich auf etwas einlässt, das nicht die Katze im Sack ist. Seit Jahren wurde offen kommuniziert und informiert. In diesem Sinne bin ich nun auch hier als Landrat gegen die Rückweisung des Geschäftes.

Landrat Stefan Bosshard: Der FDP-Fraktion ist anlässlich unserer Fraktionssitzung der Antrag der "Gruppe Zimmermann" nicht zugetragen worden. Wir hatten diesen also nicht zur Verfügung und konnten ihn demzufolge nicht beraten, wahrscheinlich als einzige Fraktion. Ich kann nur Vermutungen anstellen, weshalb das so war. Ich gehe davon aus, dass man wusste, dass wir diesen zerzausen würden und er eh ins Leere laufen würde.

Ich stimme den Worten von Peter Waser zu hundert Prozent zu. Dieser Antrag ist ein Wunschkonzert mit Annahmen, welche weder abgeklärt worden sind und wo man noch nicht annähernd weiss, wie lange diese Abklärungen dauern und wie sie herauskommen werden. Ob man damit eine bessere Lösung finden würde, als die nun vorliegende, wage ich stark zu bezweifeln.

Ich möchte auf einige Aussagen von Martin Zimmermann eingehen: Du hast den Flugplatz Dübendorf erwähnt, welcher einen Verlust machen würde. Zwei, drei Sätze vorher hast du gesagt, wenn man mit dem Businessplan für den Flugplatz Buochs zur Bank gehen würde, würde man wohl ausgelacht und fortgeschickt. Aber ich glaube, genau diese zwei Punkte zeigen auf, dass es die Variante braucht, welche die Regierung ausgearbeitet hat. Der Flugplatz kann nur kostendeckend betrieben werden, wenn man eben keine Bank benötigt, sondern diesen über das Aktienkapital finanzieren kann. Sobald man zu einer Bank gehen und ein Darlehen von 10 oder 20 Mio. Franken aufnehmen muss – oder für einen Teil davon –, dann wird man die Verzinsungen nicht erwirtschaften können.

Du hast auch gesagt, dass mit der Variante des Regierungsrates könnten hohe Kosten auf den Kanton zukommen und hast in diesem Zusammenhang die Sanierung der Hauptpiste erwähnt. Martin, bei vielen eurer Vorschläge und Bedenken, insbesondere auch bei der Pistensanierung, besteht dieses Problem auch bei eurem Vorschlag mindestens in gleicher Weise, wenn nicht sogar viel akuter, weil die Piste dann dem Kanton alleine gehören würde. Dann tragen wir die Kosten zu hundert Prozent und nicht nur zu 50 Prozent. Das verfängt absolut nicht.

Auch die Bedenken bezüglich "moralische Risiken" des Kantons als Beteiligter, sollte einmal etwas passieren, halten nicht Stand. Auch ein anderer wäre mitbefangen, ob er nun eine Beteiligung zu 50% oder zu 10% hätte. Auch hier: Viele schöne Worte, aber eigentlich geändert oder verbessert wird nichts. Ich bin zuversichtlich: Es geht hier nur darum, jedes einzelne Haar in der Suppe bzw. in der regierungsrätlichen Vorlage zu finden. Es gibt Punkte, die mag man besser finden, es gibt Punkte darin, welchen man kritischer gegenüberstehen kann. Aber ich glaube, der Vorschlag des Regierungsrates ist gesamtheitlich tatsächlich eine gangbare, gute Lösung. Man sollte hier endlich vorwärts machen. Spätere Nachjustierungen kann man immer noch machen. Aber jetzt ist es Zeit, um vorwärts zu machen. Deshalb rate ich bzw. beantrage ich, den Rückweisungsantrag und allenfalls weitere Anträge aus dieser Gruppe abzulehnen.

Landrat Josef Odermatt: Als Volksvertreter hier im Parlament ist es meine Aufgabe, ein Geschäft zu studieren und ein Geschäft zu hinterfragen und mir als Volksvertreter eine Meinung darüber zu bilden. Das habe ich gemacht. Ich schaue noch ein wenig zurück. Zwei Faktoren haben mich dazu bewogen, das Geschäft etwas länger zu diskutieren, um eine Meinung zu bilden.

Muss der Kanton als Unternehmer auftreten und in welchem Ausmass? Verfügen wir über die dazu benötigten Finanzen von 10 Mio. Franken? Im Rückblick vor zwei, drei Jahren, haben wir über unseren Finanzhaushalt diskutiert. Wir hatten eine Sitzung, an der harzig über die Finanzen diskutiert wurde, wo gespart werden könnte. Das war schmerzhaft zu spüren in den Direktionen bis zum Bürger. Nun, zwei, drei Jahre später wollen wir 10 Mio. Franken ausgeben. Von diesen 10 Mio. Franken hat hier noch niemand gesprochen. Diese sind einfach so vorhanden. Anscheinend.

Die Finanzkommission hat das vielleicht gesehen und wollte noch weitere Vorschläge. Einen anderen Vorschlag, welcher vielleicht da etwas Entlastung bringen würde. Für mich ist es nicht ganz klar, dass man nun plötzlich so viel Finanzen zur Verfügung hat für ein Geschäft, wo ich mich frage: Muss es sein oder muss es nicht sein? Der Flugplatz würde trotzdem weiter funktionieren. Die Pilatus Flugzeugwerke haben das bereits angekündigt. Und es muss auch funktionieren. Ob Private beteiligt sind, zusammen mit den Pilatus Flugzeugwerken, und zum Teil auch der Kanton. Aber in welchem Ausmass – das müssen wir sicher hinterfragen.

Ich unterstütze den Rückweisungsantrag. Ich bin klar der Meinung, dass eine zweite Variante auf den Tisch kommen muss. Diese hätte vorgängig aufgrund des Antrages der Finanzkommission, welche den Gegenantrag bereits erhalten hatte, gemacht und bestehende Fragen geklärt werden können. Die Diskussion wird beim Volk genau in die gleiche Richtung gehen. Die Gefahr wäre aber dann grösser, dass man am Schluss alles verliert. Sonst hätte man eine Lösung, welche sicher dem Kanton, wie auch der Pilatus und Privaten dienen würde.

Landrat Bruno Christen: Ich möchte hier noch etwas dazu sagen. Martin Zimmermann, die Flugplätze kann man nicht miteinander vergleichen. Es ist wie Äpfel und Birnen. Es ist tatsächlich richtig. Wir sind die Einzigen, welche hier eine Flugzeugindustrie angesiedelt haben. Du kannst Dübendorf nicht mit Buochs vergleichen, weil wir eine Industrie haben, welche uns garantierte Flüge bringt. Das hinkt für mich enorm.

Der Vergleich mit der Zentralbahn: Die Bahn hat 344 Mitarbeiter, 26 Lehrlinge. Die Pilatus Flugzeugwerke hat "ein wenig" mehr. Wie oft haben wir hier gesagt, dass wir mit einem Verwaltungsrat – Entschuldigung Alfred Bossard, ich möchte deine Arbeit nicht schmälern –, bei der Zentralbahn nicht viel zu sagen haben. X-mal habe ich hier gehört, dass nur mit Murren und Knurren wir jetzt Ja sagen zum Nachtragskredit, wir sagen Ja zum Budget. Bei einer 50/50%-Beteiligung hätten wir ein Mitspracherecht.

Zu den Voten, wie "landen kann man auch in Dübendorf", "es gibt auch noch andere Flugplätze" und "aber man sei nicht gegen den Flugplatz" muss ich sagen, wenn ich die weiteren Voten höre, so ist man doch effektiv gegen den Flugplatz – und nichts Anderes.

Zum Volksvertreter Josef Odermatt möchte ich sagen: Bei solch heiklen Geschäften ist es etwas in Mode gekommen, diese zuerst nochmals zurückzuweisen, weil noch nicht genügend abgeklärt sei. Wir sind Hellseher, denn das nächste Mal – ohne, dass neue Erkenntnisse da wären –, sagen wir dann halt Ja. Wir wurden nicht gewählt, um alles zurückzuweisen. Wir wurden gewählt, damit wir eine Meinung haben. Von unserem Volk wurden wir gewählt. Bitte, zeigen Sie doch einmal Ihre Meinung und stimmen Sie gemäss Ihrer Meinung ab, aber weisen Sie das Geschäft nicht zurück! Dann kann das Volk einen sauberen Entscheid fällen, für oder gegen den Entscheid des Landrates. Aber wir wurden gewählt, damit wir eine Meinung haben hier im Rat und ich meine, diese Meinung sollten wir hier auch kundtun.

Landrat Martin Zimmermann: Bruno Christen, wenn das keine Meinungsäusserung ist, wenn ein Rückweisungsantrag und ein Gegenantrag vorliegen, dann sind wir wahrscheinlich im falschen Film, denn das ist eine ganz klare Meinungsäusserung. Es sind viele auf mich zugekommen und haben gesagt, dass man nicht mehr Nein sagen könne; es ist schon so weit und man habe ja bereits so viel investiert; da innen von Parlamentariern. Das ist nicht unbedingt eine Meinungsäusserung, das ist eine Kusch-Haltung. Kadavergehorsam sind wir uns nicht gewohnt; das kann ich dir garantieren. Ich bin schon immer bekannt gewesen für das. Ich sage, was ich denke und ich mache, was ich gesagt habe. Da bin ich ganz klar der Meinung, dass wir Position beziehen und sagen, was wir wollen.

Zur Aussage, dass wir effektiv gegen den Flugplatz seien: Ich habe nur gesagt, wenn wir Dritte, die wir hierher anziehen wollen, in Zürich landen lassen, ist es nicht zum Schaden für uns.

Du hast auch gesagt, wir hätten eine Industrie, welche Flugbewegungen garantiert. Die Verluste, die aufgezählt wurden, sind mit theoretischen Flugbewegungen berechnet worden. Das heisst nicht, ob sie vorhanden sind oder nicht. Es ist Soll und nicht Ist, deshalb hat man diese Verluste.

Landrat Leo Amstutz: Die Grüne/SP-Fraktion unterstützt den Rückweisungsantrag für dieses für den Kanton Nidwalden unbestritten und offensichtlich äusserst wichtigen Geschäftes. Umso mehr, als diese Rückweisung von einem doch sehr konkreten und umsetzbaren Vorschlag – man kann auch Wunschkonzert sagen – begleitet wird.

Dass man nun jenen, welche den Vorschlag gemacht haben, unterstellt, er sei nicht fundiert usw. – geschätzte Damen und Herren, wir haben nicht diese Manpower, wie es die Regierung hat. Wir haben nicht so viel Geld und die Zeit über diese lange Dauer zur Verfügung, um einen Gegenentwurf zu machen. Ich war Teilnehmer des runden Tisches. Dort wurden solche Vorschläge eingebracht. Und wie es bei einem solchen runden Tisch meistens ist, kann man reden, reden, reden. Man nimmt diese vielleicht sogar entgegen, aber die konkreten Vorschläge, wo wir denken, dass sie geprüft werden sollten, müssen wir nicht machen. Deshalb meine ich: Wir haben hier einen Vorschlag, wir haben einen Rückweisungsantrag. Klaus Waser hat es richtig gesagt: Es ist eine Art Auftrag an die Regierung, entsprechend dem Vorschlag etwas zu machen. Wenn man nun uns aber unterstellt – wie das Bruno Christen gesagt hat –, wir hätten keine Meinung, bleibt unserer Fraktion letztendlich nur die Möglichkeit, die Meinung so zu äussern, indem wir – eine Rückweisung war vom Landrat nicht gewünscht – dem Hauptantrag eine Absage erteilen. Das ist denn halt die Meinungsäusserung, welche unsere Fraktion machen muss.

Der neue Vorschlag, wie er Ihnen vorliegt, mag auf den ersten Blick komplex erscheinen. Aber es lohnt sich, genauer hinzuschauen und sich auch seriös mit diesem Vorschlag auseinanderzusetzen. Denn er gibt dem Kanton in der Flugplatzfrage die nötige Unabhängigkeit zurück, indem er sich substanziell aus der Betreibergesellschaft ABAG verabschiedet. Das bringt die Entflechtung der politischen Entscheidungsträger von den privatwirtschaftlichen Interessen, welche die Betreibergesellschaft unzweifelhaft hat. Denn der Flugbetrieb ist volkswirtschaftlich tatsächlich von grosser Bedeutung. Es geht aber nicht nur um blumig dargestellte Chancen, sondern auch um Risiken, welche der Flugbetrieb mit sich bringt. Deshalb ist es für unsere Grüne/SP-Fraktion ein staatspolitischer Fehlentscheid, sollte sich unser Kanton weiterhin dort beteiligen bzw. vermeintlich mitbestimmen kann.

Wir haben immer wieder von dieser Mitbestimmung im Gremium Flugplatzbetrieb gehört. Im Aktionärsbindungsvertrag – da möchte ich wirklich auf "Bindung" den Hauptvermerk machen. Im Aktionärsbindungsvertrag bindet man sich tatsächlich. Wenn dort Uneinigkeit herrscht, wird allenfalls das Schiedsgericht entscheiden. Das Schiedsgericht ist kein reguläres Gericht. Da sind wir nicht mehr beteiligt. Das ist ein Schiedsgericht, welches von den Beteiligten bestimmt wird. Was will ich damit sagen? Ich komme halt wieder auf den ominösen Aktionärsbindungsvertrag, welchen man nicht öffentlich zugänglich machen wollte. Man konnte ihn zwar einsehen, aber wir erhielten diesen nicht ausgehändigt. In Klammern: Etwa die Hälfte der Landräte hat ihn, weil sie in entsprechenden Kommissionen waren. Klammer geschlossen.

Ich erinnere mich an die gemeinsame Fraktionssitzung, welche wir im Kollegi hatten, da wurde der Aktionärsbindungsvertrag erneut angesprochen. Die Begründung des anderen Hauptaktionärs war, dass sie nicht wollen, dass dieser in der Zeitung erscheint. Das ist doch kein Argument. Warum sage ich das? Es wurde vorangehend von Kuschel-Haltung

gesprochen. Das möchte ich nicht so sagen. Ich möchte da einfach sagen, dass unsere Vertretung in der ABAG die Unabhängigkeit nicht mehr hatte oder den Blickwinkel des Kantons Nidwalden nicht mehr. Es ist ja tatsächlich im Interesse von jeder Person im Kanton Nidwalden. Wenn dann die Abstimmung bevorsteht, nimmt es vielleicht auch diese wunder, was der Aktionärsbindungsvertrag beinhaltet.

Das ist für unsere Fraktion sehr wichtig, dass diese Unabhängigkeit weiterhin gewahrt wird. Die Politik und ihre Vertretung benötigen diese Unabhängigkeit. Wie sonst kann sie bei Konflikten, welche im Zusammenhang mit dem Flugbetrieb entstehen können, mit den verschiedenen Parteien verhandeln? Und glauben Sie mir, damit der auf dem Papier dargestellte Erfolg der Flugplatzbetriebsgesellschaft eintritt, braucht es eine aktive Förderung der Zunahme von Flugbewegungen. Regierungsrat Res Schmid hat gesagt, es benötige einen möglichst kostendeckenden Flugbetrieb. Auch der erwähnte Baurechtszinserrlass wird nötig sein, damit überhaupt eine Rechnung, welche noch nicht sicher ist, positive Zahlen ausweisen kann. Sollte es aufgrund von erhöhtem Flugbetrieb und damit mehr Fluglärm – das wird es sicher geben – zu Streitigkeiten kommen, stehen die Interessen diametral gegenüber. Dann ist es wichtig, dass unsere Regierung ohne einseitige Parteiinteressen, regulierend eingreifen kann, damit das Nebeneinander wieder funktioniert. Unser Bildungsdirektor hat das auch gesagt – die Regierung versteckt das auch nicht, dass eine gewisse Unabhängigkeit verloren gehe. Ich schätze diese halt anders ein; ich schätze sie höher ein. Ich denke, wir verlieren hier die Unabhängigkeit bei einer solch hohen Beteiligung sehr schnell.

Wir haben bereits des öfters über die Defizitgarantie diskutiert, welche der Kanton hier als Aktionär gesprochen hat. Es hat sicher Leute hier im Rat, welche etwas von Buchhaltung verstehen. Ich weiss ja nicht, wie es gewesen wäre, wenn nicht stets der Kanton Nidwalden mit hohen fünfstelligen Beträgen pro Jahr und über eine lange Zeit, finanziell unterstützt hätte. Wo wäre heute die Bilanz? Wäre sie allenfalls deponiert worden?

Da haben wir Grüne/SP-Fraktion schon auch etwas Mühe. Mit dieser Aktienkapitalerhöhung von 10 Mio. Franken haben wir das 50 zu 50-Risiko immer noch. Dann werden wir in den nächsten Legislaturen immer wieder Geld sprechen müssen, weil wir nicht glauben, dass dieser Flugplatz kostendeckend betrieben werden kann.

Ich sage es nochmals – ich glaube, Sie haben es immer noch nicht verstanden: Es geht hier nicht darum, den Flugplatz zu verhindern oder Arbeitsplätze zu gefährden. Sobald es schwierig wird, wird die Arbeitsplatzkeule geschwungen und dann macht man alle anderen mundtot. Wehe, du sagst etwas dagegen, dann bist du ein Nestbeschmutzer oder gefährdest Arbeitsplätze. Ich bin davon überzeugt, dass wir keine Arbeitsplätze gefährden, wenn wir hier Rückweisung beantragen mit der Bitte, den Antrag der "unabhängigen Gruppe" nochmals genauer anzuschauen und zu diskutieren. Deshalb ist die Grüne/SP-Fraktion einstimmig für den Rückweisungsantrag.

Landrat Edi Engelberger: Es ist mir hier noch ein Bedürfnis auch aus der Sicht des Nidwaldner Gewerbeverbandes ein Votum abzugeben. Die Betriebe rund um den Flugplatz, allen voran natürlich die Pilatus Flugzeugwerke, sind für unsere Gewerbebetriebe in Nidwalden von zentraler Bedeutung. Sehr viele Gewerbebetriebe aus fast allen Branchen sind als Lieferanten für diese Firmen tätig. Zu dieser Wertschöpfung kommt nochmals die zusätzliche Wertschöpfung dieser KMU-Betriebe dazu. Dazu kommen weit über 100 Ausbildungsplätze in verschiedensten Berufen, die für unsere Nidwaldner Schulabgänger interessante und nahe Lehrstellen und später auch Weiterbildungsmöglichkeiten bieten. Es ist eine Partnerschaft, die funktioniert und sehr geschätzt wird.

Wir haben also aus verschiedenen Gründen ein grosses Interesse, dass diese Betriebe optimale Rahmenbedingungen und den Kanton als verlässlichen Partner haben, der auch Einfluss nehmen kann auf den Flugplatz. Deshalb bin ich hier als Interessenvertreter der

Gewerbler ganz klar für diese Investitionen von Seiten des Kantons und der Pilatus Flugzeugwerke in die Infrastruktur des Flugplatzes. Sie dienen einem grossen Teil der Bevölkerung des Kantons Nidwalden. Sie schaffen gute Rahmenbedingungen für die Pilatus Flugzeugwerke sowie für die Gewerbler, die wiederum davon profitieren können.

Wenn ich jetzt hier die Gegenargumente der Gegnerschaft höre, frage ich mich, was sie da entgegensetzen können. Ich sehe kaum Wertschöpfung und kaum Arbeitsplätze und habe den Eindruck, dass hier die Interessen von einigen wenigen vertreten werden, die von noch höheren Bodenpreisen profitieren wollen zu Lasten von Arbeitsplätzen und den Gewerbetreibenden. Oder, wie ich je länger den Eindruck bekomme, einfach am liebsten keinen Flugbetrieb mehr möchten, egal welche Auswirkungen das haben würde. Insbesondere nun durch die Androhung der Durchsetzung des Gegenvorschlags über eine Unterschriftensammlung, entlarvt diese Haltung noch zusätzlich. Es geht dabei um Verunsicherung und um Verzögerungstaktik. Das ist für mich nicht nachvollziehbar und das sollte sich jeder nochmals überlegen, bevor er heute seine Stimme abgibt. Im Besonderen natürlich die bürgerlichen Vertreter, aber auch die Grünen- und SP-Vertreter nehme ich hier in die Pflicht.

Die Grünen sind immer stark, wenn es darum geht, Forderungen zu stellen. Das haben wir soeben erneut beim öV-Rahmenkredit gehört: Weitere Verbindungen werden gefordert, der nichtexistente Halbstunden-Takt vom Flughafen Zürich wird im versandten Papier ebenfalls bemängelt. Für mich ist das kein Problem, aber anscheinend fliegen die Grünen mehr als ich, und da hätten wir dann doch noch einen Zusammenhang zum Flugplatz. Der Rahmenkredit kostet uns jedes Jahr ca. 7.5 Mio. Franken. Ich bin überhaupt nicht dagegen, ich benütze den öV auch sehr gerne, aber diese Gelder müssen jeweils erst erwirtschaftet werden. Und das geht nicht, wenn man sich gegen jedes Projekt wehrt, das die Rahmenbedingungen für die Unternehmer verbessern und für Steuereinnahmen sorgen würde. Insbesondere ehemalige und zukünftige Landratspräsidenten, aber auch Leo Amstutz, spreche ich hier an, dass nicht nur schöne Worte an Veranstaltungen während ihres Amtsjahres über die Wichtigkeit der Arbeitsplätze und KMU gefordert sind, sondern Taten bzw. die Stimmabgabe, wenn es die Möglichkeit dazu gibt.

Auch die SP, als eigentliche Arbeiterpartei, sollte sich bewusst sein, dass sie ihren Mitgliedern und allen Arbeitnehmern einen schlechten Dienst tut, wenn sie dieses Projekt ablehnen. Auch ihre Mitglieder oder deren Kinder möchten gerne eine geeignete Lehrstelle finden oder einen Ferienjob in der Nähe ausüben. Das stelle ich auch in meiner Firma immer wieder fest. Es geht nicht nur immer darum, neue Lohn- oder Arbeitsmodellforderungen zu stellen, man muss auch Verantwortung für gute Rahmenbedingungen für die Arbeitgeber übernehmen. Denn auch sie sollten wissen, dass eine gut laufende Wirtschaft mit genügend Steuereinnahmen die Basis für unsere gut funktionierende Sozialpartnerschaft ist.

Deshalb bin ich froh, dass wir heute diese Abstimmung mit Namensaufruf erleben werden. Da wird sich weisen, wer Verantwortung übernimmt für unseren Werkplatz Nidwalden mit den dazugehörenden Arbeits- und Ausbildungsplätzen – und wer eben nicht! Lehnen Sie die Anträge ab und stimmen Sie der Vorlage des Regierungsrates zu, damit diese vor das Volk gebracht werden kann. Danke.

Landrat Viktor Baumgartner: Lieber Edi Engelberger, da hast du mir den Ball übergeben. Du hast vieles vermischt mit den verschiedenen Anträgen, welche noch beantragt werden, aber zum Rückweisungsantrag hast du praktisch keine Aussage gemacht. Ich verstecke mich nicht hinter der Finanzkommission, ich verstecke mich auch nicht hinter dem, dass ich am runden Tisch teilgenommen habe. Ich verstecke mich auch nicht hinter dem, was ich immer wieder gesagt habe, ob die Beteiligung das Richtige sei, ob dies die richtige Führung sei.

Der Aktionärsbindungsvertrag wurde diskutiert. An der letzten Sitzung der Finanzkommission sagt ein Mitglied des Regierungsrates das im Ausschuss ist, dass er das eigentlich auch so sehen würde; der Aktionärsbindungsvertrag sei nicht das Optimalste, aber jetzt müsse man handeln; die Zeit dränge. Da habe ich ein grosses Fragezeichen, ob es nicht gerechtfertigt ist, mit der Rückweisung einen Zwischenhalt zu machen, um gewisse Sachen nochmals zu diskutieren. Ich unterstütze nicht eins zu eins das Papier, welches wir erhalten, in allen Belangen, aber es sind Gedankenanstösse, die eingebracht wurden. Weitere Gedankenanstösse aus den Voten vom runden Tisch wie auch von der Finanzkommission könnten aufgenommen werden. In der Finanzkommission haben wir einen Antrag zur Ablehnung gestellt. Bevor dieser Antrag zustande kam, waren wir sehr anständig, wie wir das meistens sind. Wir haben den regierungsrätlichen Ausschuss gebeten, zwei Punkte zurückzunehmen, diese nochmals zu besprechen und wir dann eine zusätzliche Sitzung durchführen können. Daraufhin haben sie ein Timeout verlangt – das steht ihnen auch zu – haben aber nach zehn Minuten Nein gesagt und an ihrem Antrag festgehalten.

Die lange Zeit, die wir jetzt versäumt bzw. verbraten haben, ist kein Verfehlen des Regierungsrates oder des Parlaments. Wir sind in dieser letzten Etappe mit einbezogen worden in den Entscheidungsprozess. Zehn Jahre haben die Verhandlungen gedauert, aber das Parlament soll nun heute entscheiden. Dass nun kein Verständnis da ist, wenn erst in zwei, drei Monaten entschieden wird – das kann ich nicht nachvollziehen. Ich behaupte, die Aussage des Flugplatzausschusses hat die Rückweisung etwas provoziert. Wir wurden ja gewarnt, dass Rückweisungen nicht mehr weiterhin gemacht werden sollen. Nun liegt eine auf dem Tisch mit gewissen Vorschlägen. Wir haben in der Vergangenheit Rückweisungen gemacht, bei denen ich glaube, dass der Regierungsrat nicht weiss, was er mit diesen Rückweisungen machen soll. Sie haben keine Informationen, was sie zusätzlich noch bringen sollen. Sie haben diese Rückweisungen einfach entgegengenommen. Wahrscheinlich wird es so kommen, wie das Bruno Christen gesagt hat, irgendwann wird es wieder auf dem Tisch sein, ohne wesentliche Änderung der Situation, und dann sagen wir Ja dazu. Dort habe ich es auch als Verzögerungstaktik empfunden. Hier hat mich die Stellungnahme des regierungsrätlichen Flugplatzausschusses irritiert. Diese Verunsicherung gibt mir heute die Chance, die Rückweisung zu unterstützen, in der Hoffnung, dass zwei, drei Punkte nochmals angeschaut und thematisiert werden.

Landrat Walter Odermatt: Wenn Sie zu mir nach hinten schauen, sehen Sie, dass ich ein rotes Hemd trage. Damit möchte ich ein wenig Fröhlichkeit ausstrahlen, denn es hat seit langem kein Geschäft so sehr die Gemüter erhitzt, wie der Flugplatz. So dachte ich mir, dass ich mich entsprechend anziehe, dass wenigstens ich fröhlich bin und selbstverständlich jede Meinung akzeptieren kann.

Die Diskussion rund um den Flugplatz geht schon bald in die Geschichte ein. Dieses Geschäft ist sehr komplex, das zeigten auch die Diskussionen in den Kommissionen und auch die Fragen aus der Bevölkerung. Wir sind uns einig: Der Regierungsrat hat sicher sehr viel Zeit in das ganze Dossier investiert und muss auch immer wieder den Kopf hinhalten bei kritischen Fragen oder Bemerkungen. Das heisst aber nicht, dass solche Fragensteller dem Regierungsrat nicht eine gute Verhandlung zumuten. Es sind lediglich Differenzen, die in einer Demokratie Platz haben sollten. Es braucht auch keine Unterstellungen, wenn jemand dieses Geschäft etwas kritischer betrachtet, dass er gegen die Pilatus Flugzeugwerke ist. Sie haben vielleicht auch den Leserbrief gelesen. Da muss ich sagen, das sind Unterstellungen, die hier absolut keinen Platz haben. Für mich ist dieses Geschäft sehr komplex und ich sehe heute absolut keinen Grund, weshalb wir einen raschen Abschluss haben sollten, weil ich die folgenden Punkte als sehr gravierend betrachte: Korporationsentscheid, Baurechtsentscheid, Betriebsreglement, Unternehmerrisiko mit der Beteiligung. Ein ganz wichtiger Punkt ist auch der Interessenskonflikt, wenn der Kanton bei der ABAG beteiligt ist. Aus diesen Gründen bin ich heute davon überzeugt, dass diese Rückweisung richtig ist. Mich haben auch die Argumente von Viktor Baum-

gartner, unserem Finanzkommissionspräsidenten, total überzeugt. Wir dürfen jetzt nicht einfach wegschauen. Ich glaube, diese Rückweisung ist kein Weltuntergang, wenn wir dieser zustimmen.

Landrat Daniel Niederberger: Edi Engelberger hat mir den Ball wieder zugespielt, die SP als moralisch verpflichtet für Arbeitsplätze. Ich habe in meinem Eintretensvotum ja gesagt, dass die SP und Grüne nicht gegen das Flugfeld sind. Wir sprechen hier über ein Flugfeld, welches mit 20 Mio. Franken aufgerüstet werden soll. Ich mache jetzt jedes Mal "böhh", wenn jemand Flugplatz sagt, denn es ist ein Flugfeld. Wir sprechen also über ein Flugfeld. Das ist die kleinste Kategorie eines Flugplatzes.

Edi Engelberger bzw. das Gewerbe sagt, dass unbedingt in die Infrastruktur investiert werden solle. Das zeigt ja der Entwurf des Gegenvorschlags, dass dies entflechtet werden soll. Es wird entflechtet in die Betriebsgruppe und den Kanton, der allenfalls in die Infrastruktur Geld investiert. Geld, welches vermutlich einfach beim Konto "Wirtschaftsförderung" abgebucht werden muss.

Regierungsrat und Bildungsdirektor Res Schmid hat zu Beginn von den verschiedenen Optionen gesprochen. Es waren vier Optionen mit einer Unteroption. So steht es auch im Infrab-Bericht. Diese Option im Entwurf des Gegenvorschlags wurde im Bericht der Infrab ebenfalls erwähnt. Erwähnt wurde er im ersten Bericht als sehr gute und umsetzbare Variante: Trennen von Betrieb und Infrastruktur. Weshalb diese Variante im Bericht 2 und im Bericht 3 keine Erwähnung mehr fand, das entzieht sich meiner Kenntnis. Da muss irgendjemand diese Diskussion abgeklemmt haben.

Zu den Beteiligungen. Hier muss auch die Presse gut zuhören. Da werden Beteiligungen verglichen mit der NSV, der Kantonalbank, der zb, dem EWN und dem Spital. Da werden Äpfel mit Birnen verglichen; Martin Zimmermann, da sind wir uns einig. Da wird ein T-Bone-Steak mit einem gefüllten Radiesli und Mineralwasser verglichen. Das sind eigentliche Versorger; diese sind entscheidend. Da geht es um die Gesundheitsversorgung, die Stromversorgung, im Fall der KFN ist es eine Fernsehversorgung, eine Wissensversorgung – also ein Grundbedürfnis. Ich kann nicht einfach auf den Flugplatz (es tönt: brrr) – das war ein Test – auf das Flugfeld gehen, wie zum Bahnhof Stans oder sonst wohin, und dort ein Billett lösen. Das ist für eine exklusive Klientel.

Wie gesagt: Wir investieren bei diesem Flugfeld in die Sicherheit. So ist das beim Eintretensvotum bei mir übergekommen. Es soll auch sofort investiert werden, damit die Pilatus Flugzeugwerke, die Flugsportgruppen und die Vereine auch weiterhin und sofort fliegen können. Walter Odermatt hat es gesagt: Wir müssen uns nicht beeilen; es wird jetzt schon geflogen und es wird auch in Zukunft geflogen. Die notwendigen Investitionen – das steht auch im Entwurf – sollen in das Flugfeld investiert werden.

Landratspräsidentin Michèle Blöchliger: Wir diskutieren hier immer noch über den Rückweisungsantrag. Wenn es nicht noch ein entscheidendes Votum gibt, würde ich gerne über diese Rückweisung abstimmen.

Landrat Conrad Wagner: Was ist das für eine Verzweiflung! Landrat Edi Engelberger hat aus seiner Warte heraus gesprochen und war wohl der Meinung, der Flugbetrieb sei nicht mehr intakt. Der Flugbetrieb ist voll intakt; es wird geflogen und das wird man auch in Zukunft tun. Das wollen wir alle hier im Rat. Ich denke, ein Teil der Verzweiflung ist auch, dass die Fakten vermischt werden und teilweise auch Unterstellungen gemacht werden, dass man nicht mehr wolle, dass der Flugbetrieb aufrecht erhalten bleiben soll. Ich denke, das sind auch Verunglimpfungen in diesem Zusammenhang. Ich möchte das eigentlich nicht haben.

Zu Landrat Stefan Bosshard: Du hast von den Haaren in der Suppe gesprochen. Andere Redner haben es gut aufgezeigt. Wir hatten die Fachberichte der INFRAS zur Verfügung mit den vier bis fünf Optionen. Davon wurde lediglich eine weiterentwickelt. Es gab den runden Tisch, wo wir sie wieder erwähnt haben. Man hat es aber wiederum nur bei einer Option belassen. Wir haben dann auch in der Fiko die Anträge gestellt. Wir konnten aber wieder keine weitere Meinungsäusserung wirklich weiterbringen bzw. festhalten. Nun sind wir im Landrat und sind eigentlich wieder am gleichen Zeitpunkt, wo wir das haben. Ich denke, dass kann nicht das Haar in der Suppe sein, denn es ist eine lange Geschichte, welche zu diesem Rückweisungsantrag geführt hat.

Etwas hat mich noch irritiert; du hast von Nachjustierung gesprochen. Was wird denn da noch nachjustiert? Das macht mich nun doch hellhörig. Wenn man nur noch den allein-kläglichen, fast verzweifelnden Antrag jetzt am Schluss noch hat und diesem kein Antrag gegenübergestellt werden darf. Und dann spricht man davon, dass wenn die Abstimmung vorbei ist, könne man vielleicht noch etwas nachjustieren. Wenn ihr das machen wollt, so müsst ihr mir erklären, wie ihr diese Nachjustierung gemeint habt.

Landesstatthalter Res Schmid: Aus eigener Erfahrung, aber auch aus Erfahrung des gesamten Regierungsrates, aber auch von Ihnen, kann man sagen, das Volk und die Wirtschaft in Nidwalden warten seit Jahren auf einen Entscheid, wie es weitergehen soll. Das vorliegende Projekt ist eine vertretbare, gute Lösung, auch wenn es ein paar Mängel aufweist, stellt aber beim Abwägen eine gute Lösung dar. Das Volk wird uns dann sagen, ob wir richtig waren oder nicht. Wenn das Volk sich für "zurück auf Feld 1" entscheidet, wird der Regierungsrat das selbstverständlich auch machen.

Noch ein paar Worte zu zwei, drei Sachen aus dem Entwurf, welcher uns am letzten Mittwoch anlässlich der Fraktionssitzung erstmals zugestellt wurde. Die Definition als Regionalflugplatz, Martin Zimmermann, ist falsch; es ist ein ziviles Flugfeld. Ein ziviles Flugfeld ist definiert als konzessionsfrei, ist definiert mit sogenanntem PPR. Das bedeutet, dass jeder, der kommt, anfragen und sich anmelden muss. Er kann dann zugelassen werden oder auch nicht. Die Steuerung ist beim zivilen Flugfeld; dieses ist nicht öffentlich zugänglich. Der Regierungsrat steht zu 100% hinter der oberen Begrenzung der Anzahl von 20'000 Flugbewegungen. Wir haben dies aufgenommen und werden es auch in die Botschaft für die Volksabstimmung aufnehmen.

Der Vergleich mit den anderen Flugplätzen in der Innerschweiz hinkt! Es gibt keinen anderen Flugplatz, wo die entsprechende Kategorie Flugzeuge, wie man sie heute hat, bewirtschaften kann. Die anderen sind Militärflugplätze oder sind zu klein. Das geht nicht. Einen PC 24, welcher auf der Wiese landen kann, werden nicht alle kaufen.

Der Aktionärsbindungsvertrag wurde Ihnen allen zur Einsichtnahme zugänglich gemacht. An der letzten Finanzkommissionssitzung vom 30. Juli 2017 wurde dieser den Mitgliedern ausgeteilt. Dieser Aktionärsbindungsvertrag ist kein Geheimnis. Er wurde im Jahr 2000 unterzeichnet. Das Aktienkapital beträgt 100'000 Franken. Der Aktionärsbindungsvertrag wurde im Jahr 2000 erstellt und wird alle zehn Jahre verlängert. Im Jahr 2010 wurde der Vertrag um zehn Jahre verlängert, also bis 2020. Die Kündigungsfrist beträgt fünf Jahre. Der Regierungsrat und die Pilatus Flugzeugwerke sind davon überzeugt, dass sich mit dem Aktionärsbindungsvertrag eine bewährte Zusammenarbeit ergibt. Geschätzter Landrat Viktor Baumgartner, das Votum, wir hätten gesagt, dass es nicht ideal sei, werde ich im Protokoll gerne nachlesen. Ich möchte dies aber im Zusammenhang sehen, wie dies gesagt wurde und wie dies zu verstehen war.

Die Hangarierung wurde ebenfalls angetönt. Die Hangarierung ist ein Kernpunkt der Neuinvestitionen, welche dazu führen soll, dass die Finanzierung ab rund 2022-2025 in einen Bereich gelangen soll, in welchem der Flugplatz wirtschaftlich selbsttragend wird. Dass es diesbezüglich etwas auf und ab gehen wird, das ist so. Auch, dass wir weiterhin noch

Zahlungen zu leisten haben, wird auch so sein. Wir haben in den letzten zehn Jahren im Durchschnitt 78'000 Franken gezahlt, um den Flugplatzbetrieb zu ermöglichen. Teilweise waren keine Zahlungen nötig, zum Teil aber auch höher als diese 78'000 Franken. Mit der Hangarierung wollen wir Raum erstellen, welcher bestmöglichst Geld bringt. Flugzeuge – das ist noch interessant – bringen Geld, wenn sie nicht fliegen, ausgenommen die grossen Verkehrsflieger. Aber die Flugzeuge, welche bei uns hangariert werden, generieren Einnahmen zusammen mit Abflügen und Landungen.

Zum Entwurf, der hier vorliegt: Da möchte ich die Meinung von Martin Zimmermann absolut respektieren, die ist absolut rechtens und dein Engagement ist sehr gross und auch all jener, die daran gearbeitet haben. Aber wenn wir dies entgegennehmen – und da spreche ich aus Erfahrung –, dann handelt es sich nicht um einen Monat, in dem man noch hätte reagieren können, Viktor Baumgartner, nachdem die Finanzkommission gesagt hat, man müsse noch abklären. Alle Verhandlungen, alle Vertragsausarbeitungen, alle Abklärungen durch Bund, Kanton und Gemeinden haben sehr viel Zeit und Aufwand benötigt; hier müsste man neu anfangen. Wir sprechen von ein bis zwei Jahren Verzögerung, welche das bringen würde. Natürlich würden wir es schaffen eine Vorlage vorzulegen, in irgendeiner Form. Ob diese aber dann genehm sein wird, müsste sich dann erst noch zeigen. Aber das gäbe eine zeitliche Verzögerung. Wir sind überzeugt, dass die Wirtschaft im Kanton Nidwalden und die Bevölkerung von Nidwalden nicht mehr warten will, im Vergleich zu einer guten Vorlage, wie sie heute Ihnen vorliegt. Aus der Sicht des Regierungsrates legen wir Ihnen ein reifes Projekt vor. Ein Entscheid wird in unserem Kanton erwartet. Wir sind klar für die Ablehnung des Gegenvorschlags.

Im Weiteren wird das Wort nicht mehr verlangt.

Abstimmung über die Rückweisung

Der Landrat lehnt mit 38 gegen 18 Stimmen den Rückweisungsantrag von Landrat Martin Zimmermann ab.

Die Lesung wird weitergeführt.

Landrat Martin Zimmermann: Es tut mir leid, dass ich schon wieder unterbrechen muss. Ich habe aber bereits das Vorgehen angekündigt. Ich möchte mich kurzhalten. Wir haben rege diskutiert. Der Text-Vorschlag liegt vor. Es bringt wohl nichts, wenn wir nun jede Position durchgehen. Ich denke, die Meinungen sind grösstenteils gemacht. Wir haben gesehen, was gewünscht wird. Das haben wir beim Eintretensvotum angekündigt. Wir haben vorangehend über den Rückweisungsantrag diskutiert.

Res Schmid hat gesagt, man könne die zweite Variante nicht in einem Monat erstellen. Ich mache dem jetzigen Flugplatzausschuss keinen Vorwurf. Damals, als man die Landflächen den Genossen zugesprochen hat, habe ich mit dem damaligen Baudirektor Hans Wicki gesprochen und gesagt, wenn ihr jetzt etwas Gescheites machen wollt, nehmt die Leute mit ins Boot, nehmt Politiker ins Boot und erarbeitet eine gute Lösung und am Schluss gibt es eine super Sache. Wie Sie ihn kennen, sagte, er: Ja, selbstverständlich machen wir das. Musst keine Angst haben; es funktioniert alles wunderbar! - Daraufhin haben wir fünf Jahre nichts mehr gehört!

Man hat dann mit dem Flugplatzbetreiber, den Gemeinden, den Genossen, dem Schutzverband und dem Flugplatzkomitee gesprochen. Es waren alle an diesen Sitzungen dabei und man hat gefragt, welche Wünsche sie denn hätten. Ganz am Schluss – wenn es ums Geld geht, kommt einem noch in den Sinn, dass der Landrat auch noch etwas zahlen müsse. Es wäre gut, wenn wir diese auch noch befragen würden. Dass man erst am Schluss dies beachtet, ist an dieser Sachlage schuld. Hätte beim ganzen Prozess das

Parlament mitgemacht, hätte man viel früher steuern können. Man hätte sagen können: Wir sind der Meinung, man müsse es anders machen und dass wir gerne zwei Vorschläge hätten. Wir wurden aber gar nicht gehört. Die einzige Möglichkeit gab es in der Finanzkommission zu sagen, dass wir etwas Anderes wollen. Das haben wir gemacht. Die Regierung hat für mich aus irgendwie nachvollziehbaren Gründen gesagt, dass wir zu weit seien und nicht mehr können. Das habe ich sogar begriffen. Es wurde bereits so viel Arbeit gemacht und ein riesengrosser Aufwand betrieben, so dass sie fast nicht mehr zurückkonnten.

Heute stehen wir an einem Punkt wo ein Teil der Parlamentarier sagt, dass sie es gerne anders hätten. Wir hätten gerne, dass das Volk über zwei Vorlagen abstimmen kann. Und nun heisst es, dass gehe nicht mehr. Oder wir müssen in ein bis zwei Monaten etwas erarbeiten, dass es so kommt. Deshalb möchte ich, dass über die Fassung, welche wir vorgelegt haben, diskutiert wird und nicht über die regierungsrätliche Fassung. Ich stelle deshalb den Antrag, dass diese Fassung diskutiert wird.

Landratspräsidentin Michèle Blöchliger: Damit wird der Antrag gestellt, dass der Gegenantrag als Grundlage der Beratung bezeichnet wird und nicht der Antrag der Regierung. Ich gebe den Antrag zur Diskussion frei.

Landrat Peter Waser: In diesem Gegenentwurf steht ja nicht, was man will. Einmal spricht man von 0% und dann wieder von 10%. Worüber sollen wir jetzt abstimmen? Martin Zimmermann soll eine klare Stellungnahme abgeben für 0% oder 10%. Dann wissen wir es.

Landrat Martin Zimmermann: Wir können mit 10% leben; das ist kein Problem. Wir wollten zuerst 0%. Wir wollen einfach die Verlustkapazität für den Kanton begrenzen. Mit 10% ist das ein vertretbares Mass. Ich würde sagen 10%, aber sicher nicht mehr. Wenn das Parlament 0% haben will, kann man das machen. Ich würde aber 10% sagen.

Landrat Joseph Niederberger: Die Regierung hat – wohlverstanden in unterschiedlicher Zusammensetzung – jahrelang diskutiert, analysiert, abgewogen, vereinbart. Dann hat man nochmals diskutiert, nochmals analysiert, nochmals abgewogen und nochmals vereinbart – ich meine, heute ist die Zeit reif, dass wir endlich einen Entscheid treffen und Nägel mit Köpfen machen.

Die ganze Thematik – das haben wir bereits gehört – hat sehr, sehr viel Papier produziert. Man kann mir doch nicht angeben, dass die „nicht-mit-Namen-genannt-sein-wollenden-Personen“ – die sich zwar nach und nach geoutet haben –, innert wenigen Tagen eine siebenseitige Lösung erarbeitet haben wollen. Sie soll auch noch besser sein, als jene Lösung, welche wir jetzt haben. Eine Lösung, wofür die Regierung, die ABAG, die Korporationen, der Bund und verschiedene Fachleute und Experten seit Jahren ihr Wissen und ihre Erfahrung einbringen und nach Lösungen suchen. Das müssen ja wahre Übermenschen sein, welche in so kurzer Zeit eine bessere Lösung gefunden haben. Ich will da niemandem zu nahe treten, aber Übermenschen sehe ich hier keine.

Für mich ist das Papier doch einfach ein Vorwand, weil schlussendlich der Flugplatz verhindert werden soll. Wenn wir nun keine harte Landung erleben wollen, gibt es nur eines, den Antrag der Regierung anzunehmen.

Landrat Martin Zimmermann: Im Bericht INFRAS ist dieser Vorschlag enthalten; er ist nicht neu erfunden. Er wurde aber nicht mehr weiterverfolgt, weil er nicht ins Weltbild gepasst hat. Das ist das Problem, das wir haben. Man will diese Lösung nicht zulassen. Aber, wie du das gesagt hast: Übermensch ist hier niemand. Wir haben "copy paste" gemacht und haben eine Lösung gesucht, die uns passt.

Finanzdirektor Alfred Bossard: An und für sich sind wir ziemlich alle gleicher Meinung: Der Flugplatz ist gut und richtig. Es fragt sich nur, wie viel der Kanton mitbestimmen soll und wie viel der Kanton eben nicht mitbestimmen soll. Der Unterschied ist – da widerspreche ich vielleicht gewissen Vorredner, die gesagt haben, dass wir Vorschläge einer Gruppe in der Finanzkommission nicht aufgenommen hätten. Wir haben durchaus darüber diskutiert, andere Vorschläge einzubringen. Der Grundsatz ist schlussendlich immer, ist es richtig, dass sich der Kanton beteiligt und aktiv Einfluss nimmt, was auf diesem Flugplatz passiert: Ja oder Nein.

Die Lösung, welche nun Martin Zimmermann bringt, ist durchaus ein gangbarer Weg, wenn man bei der Infrastruktur Einfluss nehmen möchte, aber sie können dann nicht aktiv mitreden. Wenn man Glück hat, haben wir eine 10%-Beteiligung an diesem Flugplatz und noch einen Verwaltungsrat. Und ob wir alles und alle Bedingungen, welche wir heute und in Zukunft auf dem Flugplatz zukommen sehen, in Verträgen, im Baurechtsvertrag oder in Vereinbarungen festhalten und festschreiben können, und dass dies dann auch Stand hält, da hat die Regierung sehr grosse Bedenken. Deshalb will die Regierung die 50/50%-Beteiligung, welche wir bereits in den vergangenen 17 Jahren hatten, weiterverfolgen, weil wir aktiv mitreden wollen, was auf dem Flugplatz passiert. Deshalb sind wir auf diese Lösung gekommen, deshalb sind wir der Meinung, dass es die beste Lösung ist. Deshalb bin ich der Meinung, dass wir dieses Papier nicht diskutieren müssen. Wenn mehr als ein Drittel des Landrates ganz klar sagt, dass sie an und für sich nicht mehr aktiv beim Flugplatz mitreden wollen, sondern nur passiv dabei sein und gewisse Sachen mittels Verträgen regeln wollen, dann ist es richtig. Wenn aber die Mehrheit des Landrates dafür ist, nach wie vor aktiv mitzureden, was auf dem Flugplatz passiert, müssen Sie dem Vorschlag des Regierungsrates zustimmen.

Im Weiteren wird das Wort nicht mehr verlangt.

Bereinigungsabstimmung Grundlage für die Ratsverhandlung (§ 46 Landratsreglement)

Vorlage des Regierungsrates / Entwurf Martin Zimmermann

Der Landrat lehnt mit 38 gegen 17 Stimmen den Antrag von Landrat Martin Zimmermann ab, den vorgelegten Entwurf als Grundlage für die Ratsverhandlung zu bestimmen.

Die Lesung wird weitergeführt.

Landrat Viktor Baumgartner, Präsident der Finanzkommission: Die Finanzkommission hat an zwei Sitzungen über den Objektkredit für die Modernisierung des Flugplatzes Buochs in Anwesenheit der Regierungsräte Res Schmid, Josef Niederberger, Othmar Fälliger und Alfred Bossard beraten und diskutiert. Gestützt auf Art. 23b des Landratsgesetzes erstattet die Finanzkommission folgenden Mitbericht:

Die Finanzkommission ist für den Flugplatz Buochs. Sie unterstützt die Pilatus Flugzeugwerke als grössten Arbeitgeber im Kanton und sieht die volkswirtschaftliche Bedeutung des Flugplatzes Buochs. Eine Modernisierung mit den vorgesehenen Investitionen für die Basisinfrastruktur, Betriebsgebäude und Hallen sowie von Sicherheitsmassnahmen wurde nicht in Frage gestellt. Weiter wurden wir auch informiert, dass für die Erschliessung des Gewerbegebiets Faden noch zusätzliche Kosten auf den Kanton zukommen werden. Ähnlich wie wir das schon gehört haben bei der SWISSINT-Debatte. Die Mehrheit der Finanzkommission lehnt den vorgeschlagenen Objektkredit für eine Aktienkapitalerhöhung jedoch ab. Wir unterstützen das Ziel des Kantons, das Mitbestimmungsrecht am Flugplatz in der Folge zu sichern. Der Kanton wird Baurechtsnehmer der Hauptpiste und lässt sich durch den Bund einen langfristigen Vertrag zusichern. Ein entsprechender Vertrag ist gemäss Aussage des Flugplatzausschusses bereits ausgehandelt.

Die 50%-Beteiligung am Flugplatzbetreiber ist für ein Mitspracherecht am Flugplatz nicht zwingend notwendig. Der Vorschlag des Regierungsrates hat aus Sicht der Finanzkommission folgende Schwachpunkte. Wir haben es schon heute gehört: Das Unternehmerisiko, allfällige Betriebsdefizite, weitere Investitionen, Pistenunterhalt auch in der Zukunft und als Betreiber des Flugplatzes ist der Kanton nicht ganz unabhängig. Wenn sich der Kanton die Rechte an der Flugpiste gegenüber dem Bund sichert und sich an den Investitionen, aber nicht am Betrieb beteiligt, können diese Schwachpunkte weitgehend eliminiert werden, ohne die Stärke der Mitsprache zu verlieren. Der Kanton kann vertraglich – ähnlich einem Mietvertrag – die Rechte an der Flugpiste an die ABAG als Betreiber übergeben und definieren. Bei der Problematik, welche der Finanzdirektor aufgezeigt hat, dass man nicht alle Details für die Zukunft lösen kann, gebe ich ihm recht. Aber ich denke, auch dort wird man Lösungen finden. Im Vertrag können die Bedingungen, wie der Flugplatz betrieben werden soll, geregelt werden. Der Kanton soll sich aus volkswirtschaftlichen Überlegungen an den Investitionen im Sicherheitsbereich beteiligen. Als Gegenleistung muss der Betreiber sicherstellen, dass weiterhin Dritte landen und starten dürfen.

Die Finanzkommission beantragt dem Landrat mit 6 zu 2, bei 3 Enthaltungen, den Antrag für einen Objektkredit für die Modernisierung des zivilen Flugplatzes Buochs abzulehnen und somit nicht zuhanden der Volksabstimmung zu unterbreiten.

Der Flugbetrieb der Pilatus Flugzeugwerke ist gesichert. Die erforderlichen Investitionen können durch die Firma Pilatus Flugzeugwerke getätigt werden, gemäss der Aussage von Oskar Schwenk an der Informationsveranstaltung. Als Kleingewerbler bin ich für weniger Staat. Ich frage mich, ist dieser Flugplatzbetrieb Sache des Kantons. Als Präsident der Finanzkommission erinnere ich Sie daran, dass in den vergangenen Jahren – nicht nur in einem Jahr – bei jedem Budget und jeder Rechnungselgungs-Debatte die Finanzkommission oder ich im Auftrag der Finanzkommission an das strukturelle Defizit erinnert habe und an massvolle Ausgaben in unserem Staatshaushalt. Aus dieser Betrachtung bitte ich um Ihre Unterstützung.

Landrat Markus Walker: Über unseren Flugplatz ist in den letzten Jahren sehr viel und intensiv diskutiert worden. All diese Diskussionen haben vor allem eines gebracht: Sie haben unsere Bevölkerung und die Firmen, welche auf den Flugplatz angewiesen sind, mehr oder weniger stark verunsichert. Ich bin der Meinung, dass wir nach dem jahrelangen Hin und Her, jetzt an einem Punkt angelangt sind, wo wir Landräte unsere Verantwortung wahrnehmen müssen und einen sehr wichtigen Entscheid dazu fällen müssen. Unsere Regierung hat aus meiner Sicht ihre Hausaufgaben gemacht, und wenn wir die volkswirtschaftliche Bedeutung dieses Flugplatzes für unseren Kanton anschauen, so können wir heute über eine ausgewogene und zukunftsorientierte Lösung debattieren.

Das unternehmerische Risiko für den Kanton ist bei dieser Vorlage im Verhältnis relativ klein, vor allem auch, weil der Flugplatz mit seiner Infrastruktur den Wert nicht verlieren wird. Zudem sind von diesem Flugplatz direkt oder indirekt mehrere hundert Arbeitsplätze abhängig. All diese Mitarbeiter generieren enorme Steuereinnahmen, welche zu einem sehr grossen Teil in unserem Kanton verbleiben. Solange der Kanton mit 50% am Flugplatz beteiligt bleibt, ist auch sichergestellt, dass die Mehrheit dieser Aktien durch den Flugplatzbetreiber nicht plötzlich ins Ausland verkauft werden.

Das Gesetz vom 21. Oktober 2009 verlangt, dass heute zwei Drittel von Ihnen, geschätzte Landrätinnen und Landräte, dieser Vorlage zustimmen müssen. Aus demokratischer Sicht kann ich überhaupt nicht verstehen, dass hier eine Minderheit so eine Volksabstimmung verhindern kann. Aus meiner Sicht besteht hier ein Fehler im Gesetz. Aus diesem Grund bin ich aktuell am Abklären, ob mit einem politischen Vorstoss dieser Fehler im Gesetz korrigiert werden kann.

Es ist für uns wichtig, dass wir jetzt endlich einen Schritt vorwärts machen. Ich bin überzeugt, dass wir mit dieser Vorlage einen attraktiven, vor allem aber einen sicheren Flugplatz erhalten. Davon profitieren schliesslich alle in unserem Kanton. Ich bitte Sie deshalb, den Vorschlag des Regierungsrates zu unterstützen, damit unser Nidwaldner Volk überhaupt die Möglichkeit erhält, an der Volksabstimmung vom 26. November 2017 darüber zu entscheiden.

Landrat Leo Amstutz: Martin Zimmermann hat es gesagt: Inhaltlich müssen wir nicht mehr allzu viel diskutieren. Vielleicht erinnern Sie sich noch an mein Votum, da ist das Meiste bereits gesagt worden – von unserer Seite.

Zum qualifizierten Mehr von zwei Dritteln: Da kann man sich tatsächlich die Frage stellen, ob man das abschaffen will. Dieses Vorgehen wurde vielleicht deshalb beschlossen, damit eine Mehrheit nicht einfach übermütig werden kann, weil das schon wichtige Ausgaben sind. Ich habe mir darüber auch Gedanken gemacht. Es ist im vorliegenden Fall nicht unbedingt ideal – aber wir haben es nun mal so. Da können wir jetzt wirklich nur hoffen, dass es zumindest noch heute Stand hält.

Inhaltlich möchte ich doch noch einen Punkt ansprechen. Das Votum von Edi Engelberger, wo du mich ansprichst, ist auf dem Niveau, dass man sagt: du hast ..., dieser macht Da stelle ich auch die Frage, was die Liberalen mit ihren Grundsätzen machen, welche sich dermassen an einem privaten Betrieb beteiligen wollen, womit sämtliche liberalen Grundsätze über Bord geworfen werden und der Staat das Defizit übernehmen kann. Wir haben das bereits erlebt. Die andere Seite ist, dass wir bei einem zu erwartenden Gewinn privatisieren, Verluste jedoch sozialisieren oder dem Staat überbinden. Da schütteln bereits zwei Regierungsräte ihren Kopf. Ich nehme an, sie werden sich fragen, wie ich das meine. Bei der Rechnung der ABAG – in welche ich ja nie Einsicht haben durfte – weiss ich ja nicht genau, was dort passiert, – mit meiner Interpellation habe ich versucht, mehr zu erfahren – wenn der Kanton nicht nachzahlen muss. Dann ist das Geld wohl bei der ABAG. Das nehme ich so an. Dann ist das natürlich schon eine Privatisierung des Gewinns. Aber es ist richtig, dann hat der Kanton weniger zahlen müssen.

Die Grüne/SP-Fraktion unterstützt den Antrag der Finanzkommission und wird ebenfalls gegen die Vorlage stimmen.

Landrat Norbert Rohrer: Ich wollte eigentlich gar nichts dazu sagen, aber etwas hat mich nun dazu bewogen, die Meinungsbildung in den Kommissionen kurz anzusprechen. Es fällt auf, dass die BKV, welche für die Volkswirtschaft zuständig ist, mit grosser Mehrheit Ja gesagt hat, die Finanzkommission dagegen Nein sagt zu dieser Regierungsvorlage. Ich hätte nichts gesagt, wenn jetzt nicht vorangehend das prominent herausgestrichen worden wäre, zu welchem Schluss die Finanzkommission gekommen ist. Ich respektiere selbstverständlich das Kommissionsgeheimnis; ich möchte nicht erzählen, wer was abgestimmt hat, aber schaut doch bitte das Verzeichnis an, wer in diesen Kommissionen Einsitz hat und wer sich heute geäussert hat und was gestimmt hat. Vielleicht können Sie daraus gewisse Rückschlüsse ziehen, weshalb diese eklatanten Unterschiede vorhanden sind.

Finanzdirektor Alfred Bossard: Das Votum von Leo Amstutz hat mich nun schon etwas gekitzelt. Ich möchte doch noch etwas richtigstellen zum Gewinn der ABAG. Man bekam das Gefühl, als spräche man von hunderttausenden oder von Millionen Franken Gewinn, welche die ABAG erwirtschaften würde. Seit dem Jahr 2003 konnte die ABAG drei Mal einen Gewinn erwirtschaften im Bereich von 1'100 Franken bis 1'800 Franken im Jahr. Diese Gewinnvorträge wurden kapitalisiert und jetzt sind insgesamt 6'800 Franken vorhanden. Deshalb beträgt das Kapital der ABAG rund 108'000 Franken, inklusive Aktienkapital. Also davon zu reden, die Verluste würden einfach dem Staat zugewiesen, die

Gewinne würde die ABAG einstreichen, das stimmt schon nicht ganz. Wir haben 50% dieses Gewinnvortrags nach wie vor zu Gute, wenn das einmal verteilt würde.

Noch zum Votum, dass die Rechnung nicht dargelegt sei: In jeder Jahresrechnung und in jedem Budget ist dieser Betrag des Kantons offen ausgewiesen in einem einzigen Konto. Ich habe es bereits einmal gesagt. Die Aufsichtskommission hätte jedes Mal das Recht gehabt dies zu hinterfragen. Die Subkommissionen hätten sich nach der Zusammensetzung des Betrages erkundigen und Einsicht in diese Rechnung verlangen können. Wir geben nach wie vor Auskunft, zumindest seit ich dabei bin. Ich nehme an, dass meine Vorgänger dies ebenso gemacht haben. Das zur Ergänzung.

Ziffer 4 (neu)

Landrätin Theres Rotzer: Vertreterin der Finanzkommission (Fiko): Die Finanzkommission hat an ihrer Sitzung vom 30. Juni 2017 mit 8 zu 2 Stimmen bei einer Enthaltung folgenden Antrag beschlossen: Der Beschluss, 10 Mio. Franken in die Basisinfrastruktur des Flugplatzes Buochs zu investieren, soll unter dem Vorbehalt stehen, dass die Anzahl Flugbewegungen im Objektblatt des Sachplanes Infrastruktur (SIL) auf 20'000 Flugbewegungen pro Jahr begrenzt wird. Die Fiko ist damit einem Antrag von mir gefolgt, deshalb werde ich diesen Antrag noch begründen.

Die Regierung hat mein Anliegen inzwischen auch aufgenommen und beantragt nun selber, dass der Beschluss mit der Auflage ergänzt wird, dass die Anzahl Flugbewegungen auf jährlich 20'000 plafoniert wird.

Warum habe ich in der Finanzkommission diesen Antrag gestellt? Beim Flugplatz Buochs prallen zwei Interessen diametral aufeinander:

- Auf der einen Seite das wirtschaftliche Interesse des Kantons und der hier angesiedelten Firmen auf Erhalt und Weiterentwicklung des Flugplatzes.
- Auf der anderen Seite das Interesse der Nidwaldner Bevölkerung nach möglichst wenig Immissionen durch Fluglärm.

Dieser Interessenskonflikt besteht in Nidwalden seit Jahrzehnten – man könnte schon fast sagen – seit Generationen. Insbesondere auch als Ennetbürger Landrätin bin ich mir dessen sehr wohl bewusst. Der Flugplatz in Nidwalden hat seit je her vielen Arbeit und Brot gegeben; er hat aber auch immer Lärm produziert.

Für mich war bei der ganzen Flugplatzdebatte zentral, dass beim Beschluss, über den wir im Landrat abstimmen und über den dann auch das Volk abstimmen wird, beide Interessen gleichermassen berücksichtigt werden. Es kann nicht darum gehen, dass die Anzahl Flugbewegungen auf dem Flugplatz Buochs jährlich ungehindert steigen und die Bevölkerung immer mehr Immissionen ausgesetzt wird, um den Gewinn zu maximieren. Es kann aber auch nicht darum gehen, dass beim Flugplatz jegliche Weiterentwicklung gestoppt oder sogar die Existenz des Flugplatzes und damit auch einiger Firmen gefährdet wird. Nidwalden braucht einen Flugplatz in einer vertretbaren Dimension mit maximal 20'000 Flugbewegungen.

Der Regierungsrat, die Gemeinden Buochs und Ennetbürgen sowie die Korporationen haben sich mit dieser Frage intensiv beschäftigt und sich in einer Vereinbarung im April 2015 geeinigt, dass die Anzahl Flugbewegungen maximal 20'000 betragen darf. Das habe ich aufgenommen und versucht, in den politischen Prozess einzubringen.

Dieser politische Kompromiss muss meines Erachtens auch verbindlich in den Beschluss des Landrates und des Volkes. Nur so fliesst diese klar messbare Richtgrösse für den zukünftigen Flugbetrieb verbindlich in den nachfolgenden Prozess des SIL ein und wird da-

mit behördenverbindlich. Nur so haben wir die Gewähr, dass sich der Bundesrat bei der Ausarbeitung des SIL-Planes und das BAZL sich bei der Genehmigung des Betriebsreglementes daran halten muss. Nur so haben wir die Gewähr, dass die Lärmimmissionen, ausgehend vom Flugbetrieb, auf dem Flugplatz Buochs in einem kontrollierten Ausmass steigen. Aus diesen Gründen stelle Ihnen im Namen der Fiko den Antrag auf Änderung des Beschlusses in Ziffer 4:

"4.

¹ Dieser Beschluss steht unter dem Vorbehalt, dass im Objektblatt des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) für den Flugplatz Buochs die Anzahl Flugbewegungen je Jahr auf 20'000 begrenzt werden.

² Er tritt zusammen mit dem neuen Objektblatt des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) für den Flugplatz Buochs gemäss Beschluss des Bundesrates in Kraft."

Noch kurz ein Wort zum Antrag der Regierung, der noch folgen wird: Persönlich muss ich sagen, dass ich mit der Formulierung des Regierungsrates auch leben kann. In der Finanzkommission konnten wir diese Formulierung selbstverständlich nicht diskutieren, weil diese erst seit wenigen Tagen vorliegt. Es ist nachvollziehbar, dass vor allem die Investitionen in die Sicherheit, allenfalls vor dem Abschluss des SIL-Prozesses getätigt werden müssen. Und ich gehe nicht davon aus, dass sich die Regierung selber nicht an einen vom Volk gefällten Entscheid halten wird. Der Bundesrat wird es sicher nicht machen. Er wird das Anliegen im Richtplan umsetzen, wenn die Auflage der maximal 20'000 Flugbewegungen zusammen mit dem Kreditbeschluss angenommen ist. Deshalb empfehle ich Ihnen persönlich, zumindest den Antrag des Regierungsrates zu unterstützen.

Landrat Stefan Bosshard: Auch ich habe in der Finanzkommission dem damals vorliegenden Antrag meine Zustimmung gegeben. Persönlich geht es mir da gleich wie Theres Rotzer: Wichtig ist für mich, dass diese 20'000 Flugbewegungen in einer Form darin enthalten sind. Ich habe dem Antrag auch deshalb zugestimmt, quasi unter der Absprache, dass es den Prozess nicht hindern werde, so, wie wir das Wording gehabt haben beim Finanzkommissionsvorschlag. Jetzt haben wir aber gesehen, dass dadurch die ersten Investitionen in die Sicherheit allenfalls behindert werden. Deshalb werde auch ich dem Antrag, wie er uns durch die Regierung vorgelegt wurde, zustimmen.

Landesstatthalter Res Schmid: An der vorletzten Sitzung des Regierungsrates wurde das Geschäft entsprechend beraten. Aufgrund der Berichte und auch der Kommissionsbesprechungen – Landrätin Therese Rotzer hat dies ausgeführt – hat man festgestellt, dass im Kanton eine Sorge, ein Unwohlsein vorhanden ist bei jenen, die der Vorlage zwar wohlwollend aber doch kritisch gegenüberstehen, wie fest und verbindlich diese sogenannte Obergrenze von 20'000 Flugbewegungen dann sein werde. Das ist nachvollziehbar. Es ist aber zu sagen, dass die Regierung nie in ihren Verhandlungen und Diskussionen diese 20'000 Flugbewegungen in Frage gestellt hat. Wir haben immer gesagt, dass das wichtig ist und wir dahinterstehen. Auch in den Kommissionen und bei den anderen Partnern, wie den Korporationen, waren diese 20'000 Flugbewegungen in der Vereinbarung, welche ursprünglich gemacht wurde, sakrosankt festgeschrieben. Deshalb ist es absolut richtig und unproblematisch, dass diesbezüglich für die Volksabstimmung im Kreditbeschluss ein zusätzlicher Artikel eingefügt wird. Der Gegenantrag des Regierungsrates zum Änderungsantrag lautet wie folgt:

"4.

Dieser Beschluss erfolgt unter der Auflage der vereinbarten Höchstgrenze von 20'000 Flugbewegungen je Jahr."

Wollte man diese Anzahl von Flugbewegungen ändern, wäre wiederum eine Volksabstimmung nötig. Das ist eigentlich die höchste Sicherheit, welche wir gegen das Unbehagen in der Bevölkerung geben können. Für den Regierungsrat stimmt das so.

Im Weiteren wird das Wort nicht mehr verlangt.

1. Bereinigungsabstimmung Antrag Finanzkommission / Gegenantrag Regierungsrat

Der Landrat unterstützt mit 48 gegen 9 Stimmen den Gegenantrag des Regierungsrates.

2. Bereinigungsabstimmung ursprünglicher Antrag RR / Gegenantrag Regierungsrat

Der Landrat unterstützt mit 57 gegen 0 Stimmen den Gegenantrag des Regierungsrates.

Landratspräsidentin Michèle Blöchliger: Damit wird die neue Ziffer 4 eingefügt; die vorgängige Ziffer 4 wird neu Ziffer 5.

Frau Landammann Yvonne von Deschwanden: Die Vorlage ist nun bereinigt. Jetzt stellt sich aber die Frage, soll das Volk zu dieser Vorlage Ja sagen können oder hat es nichts zu sagen. Der Regierungsrat ist ganz klar der Meinung, die Vorlage ist reif, dass die Abstimmung durch das Volk gemacht werden kann. Sie haben das heute schon x-Mal gehört. Ich habe jetzt aber auch festgestellt, dass es bei den Abstimmungen Landrätinnen und Landräte gibt, die sich der Stimme enthalten. Ich möchte da nur sagen, dass bei einem Zweidrittelmehr die Enthaltungen einem Nein entsprechen. Wer sich also der Stimme enthaltet, gibt ein Nein zur Vorlage. Das Geschäft Flugplatz hat – ich nehme seit dem Jahr 1994 in diesem Landratssaal an Sitzungen teil –, hier bereits x-Mal vorgelegen. Ich meine doch, dass das Geschäft nun reif ist, um es dem Volk zum Entscheid vorzulegen. Also, jene, die sich enthalten haben, entscheiden Sie sich! Der Regierungsrat ist ganz klar für ein Ja. Ein Zweidrittelmehr ist eine sehr, sehr hohe Hürde. Bitte überlegen Sie es sich genau, wie Sie abstimmen wollen! Herzlichen Dank.

Schlussabstimmung mit Namensaufruf

Landratspräsidentin Michèle Blöchliger: Die Schlussabstimmung führen wir nun unter Namensaufruf durch. Gemäss § 60 Abs. 2 des Landratsreglements hat die Beschlussfassung durch Namensaufruf über Vorlagen zu erfolgen, die zuhanden einer obligatorischen Volksabstimmung verabschiedet werden, welche einmalige Ausgaben von 5 Mio. Franken übersteigen.

Aufgrund der soeben durchgeführten Losziehung, beginnen wir bei Buchstabe Z. Bitte geben Sie an, ob Sie die Vorlage unterstützen, die Vorlage ablehnen oder sich der Stimme enthalten. Gemäss § 60 Abs. 3 Landratsreglement beteilige ich mich nicht an der Abstimmung.

Die Abstimmung unter Namensaufruf ergibt folgende Stimmabgaben:

Zustimmung: Zimmermann Alice, Zimmermann Hans-Peter, Zumbühl Urs, Amstad Urs, Barmettler Sepp, Blättler Martin, Bosshard Stefan, Bucher Josef, Christen Bruno, Costanzo Karin, Durrer Sepp, Engelberger Edi, Frank Albert, Gander Andreas, Hurschler Stefan, Joller Alexander, Käslin Tobias, Keller Christoph, Landolt Christian, Lauterburg Lillian, Mathis René, Müller Urs, Niederberger Joseph, Odermatt Armin, Odermatt Eggerschwiler Iren, Odermatt Otmar, Reinhard Niklaus, Richard Beatrice, Rohrer Norbert, Rotzer Therese, Scheuber Peter, Tschopp Karl, Walker Markus, Wallimann René, Wanzenried Rudolf, Waser Klaus, Waser Peter, Waser Ruedi (Hergiswil), Waser Ruedi (Stansstad), Wyss Peter.

Ablehnung: Zimmermann Martin, Amstutz Leo, Baumgartner Viktor, Cortese Ilona, Ettlin Wicki Susi, Furrer Pius, Genhart Jörg, Küttel Werner, Landolt Markus, Niederberger Daniel, Odermatt Walter, Odermatt Josef, Starkl Dominic, Tsakmaklis Dino, von Holzen Erich, Wagner Conrad, Wallimann Thomas, Wyss Regula.

Der Landrat beschliesst mit 40 gegen 18 Stimmen bei 0 Enthaltungen: Der Objektkredit im Betrage von 10 Mio. Franken für die Modernisierung des zivilen Flugplatzes Buochs wird zuhanden der Volksabstimmung verabschiedet.

Landratspräsidentin Michèle Blöchliger: Damit ist das Hauptgeschäft des heutigen Tages beendet. Nach zähem Ringen und intensiven Diskussionen haben wir uns etwas zu Essen und zu Trinken verdient. Ich lade Sie gerne nach Hergiswil ein. Es freut mich sehr, dass viele von Ihnen die Einladung zum Landratsausflug nach Hergiswil wahrnehmen.

Die Sitzung ist offiziell geschlossen.

Landratspräsidentin:

Michèle Blöchliger

Landratssekretär:

Armin Eberli