



KANTON
NIDWALDEN

RRA FLUGPLATZ NIDWALDEN

FLUGPLATZ NIDWALDEN

Erwerb Grundstücke/Rechte

Verhandlungen mit den Korporationen

Standbericht zu Handen Regierungsrat/Landrat

(Stand: 1. September 2012)

Titel:		Typ:	Bericht	Version:	01.09.2012
Thema:		Klasse:		FreigabeDatum:	
Autor:	Hugo Kayser	Status:		DruckDatum:	
Ablage/Name	Dokument2			Registratur:	

Inhalt

1.	Zusammenfassung	5
2.	Ausgangslage.....	5
2.1.	Planerische Grundlagen	5
2.2.	Auftrag Landrat	6
2.3.	Sistierung des Kaufabschlusses Kanton/armasuisse	6
2.4.	Grundlagenpapier	6
2.5.	Konzeptänderung "Rechte statt Kauf"	7
2.6.	Vereinbarung für die Verhandlungen.....	7
2.7.	Direktverkauf armasuisse/Kanton	9
2.8.	Regierungsrätliche Ausschuss.....	9
2.9.	Orientierung Landrat/Medien	9
2.10.	Verhandlungen Kanton/Korporationen	10
3.	Aktuelle Stand der einzelnen Verhandlungsdossiers per 31.08.2012	10
3.1.	Konzept flugplatzrelevante Flächen.....	10
3.2.	Nutzungsrechte	12
3.3.	Räumliche Sicherung der Flugpisten	14
3.4.	Ökologischer Ausgleich.....	14
3.5.	Fruchtfolgeflächen.....	15
3.6.	GEP Genereller Entwässerungsplan - Umsetzung	16
3.7.	Altlasten.....	17
3.8.	Abbruch nicht zonenkonformer Gebäude und Anlagen	18
3.9.	Rekultivierung/landwirtschaftliche Erschliessung	18
3.10.	Hauptpiste	19
3.11.	Terrestrische Nutzung.....	19
3.12.	Finanzielles	20
4.	Weitere Verhandlungs-Dossiers Kanton/Korporationen	21
4.1.	Nutzungsplanung/Erschliessung	21
5.	Situation seit 1. September 2012	21

5.1.	Haltung Delegation Parteien/Landrat	21
5.2.	Verhandlungsposition Kanton	22
5.3.	Sistierung der Verhandlungen	22
6.	Ausblick.....	23
6.1.	Erhebliche Risiken	23
6.2.	Handlungsbedarf	24

1. Zusammenfassung

Der Landrat hat am 9. Juni 2010 die erforderlichen Kredite für den Erwerb von frei werdenden Flächen auf dem Flugplatzareal bewilligt und den Regierungsrat mit der Weiterbearbeitung des Projektes zivile Nutzung des Flugplatzes Buochs/Nidwalden beauftragt. Der Kaufvertrag konnte nicht abgeschlossen werden, weil die Korporationen Buochs/Ennetbürgen und Stans Vorkaufsrechte geltend machten und nicht bereit waren, auf diese zu verzichten. Die armasuisse hat dem Kanton eine Option bis Ende 2012 gewährt, die Flächen zu den ausgehandelten Bedingungen zu erwerben.

In der Folge hat der Regierungsrat in einem Grundlagenpapier die Anforderungen des Kantons und der Betreiber an einen künftigen Flugplatz Nidwalden definiert. Ab Anfang 2012 wurden mit den Korporationen erneut Verhandlungen geführt. In Rahmen der intensiven Verhandlungen konnten in verschiedenen Bereichen Lösungen oder zu mindest Annäherungen in den offenen Fragen gefunden werden.

Im Frühjahr 2012 wurde von der Korporation Ennetbürgen verschiedenen Gruppierungen eine neue Variante vorgestellt. Die SVP Nidwalden unterstützt in einer Medienmitteilung vom 4. Juli 2012 die Variante „Optima“ und forderte eine organische Lösung, die weitere Entwicklungen möglich mache.

An einer Orientierungssitzung vom 1. September 2012, an welcher Vertreter des Kantons, der Korporationen, aller Parteien sowie der Fraktionen teilnahmen, wurde zu Handen des regierungsrätlichen Flugplatzausschusses deutlich signalisiert, dass das primäre Ziel die „Sicherung des Flugplatzareals für den Kanton“ (Ausübung Kaufoption armasuisse) sei, und alles „Übrige“ später geregelt werden könne.

Dieses Vorgehen bedeutet einen wesentlichen Strategiewechsel im Verfahren und beinhaltet für den Kanton erhebliche Risiken im Hinblick auf eine zeitgerechte Realisierung des geplanten neuen Flugplatzes Nidwalden. Die Verhandlungen zwischen Kanton und Korporationen wurde deshalb zwischenzeitlich sistiert.

2. Ausgangslage

2.1. Planerische Grundlagen

Gemäss **Richtplan** (V5-1) soll der militärische Flugplatz Buochs (Sleeping Base) weiterhin zivil genutzt werden. Grundlage für die standortgerechte Raumnutzung auf dem Flugplatzgelände und den angrenzenden Gebieten bildet das **Raumordnungskonzept ROK** (V5-4). Das ROK wurde in enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden, den Korporationen, den Flugplatznutzern und Interessenvertretern erarbeitet und mit RRB Nr. 265 vom 19. April 2005 vom Regierungsrat genehmigt. Das ROK ist eine wichtige planerische Grundlage.

Der Bundesrat hat am 1. Juli 2009 den **Sachplan Infrastruktur Luftfahrt** (SIL) für den zivil genutzten Militärflugplatz sowie den **Sachplan Militär** für den Militärflugplatz (SPM) verabschiedet. Die Sachpläne legen unter anderem den Flugplatzperimeter verbindlich fest. Der SIL wurde in enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden und Korporationen erarbeitet. Darin wurde festgelegt, dass der Flugplatz im Süden erstellt werden und eine genügend grosse Fläche für zukünftige Entwicklungen haben soll.

Dokumentation 1: Raumordnungskonzept ROK
Dokumentation 2: Sachplan Infrastruktur Luftfahrt vom 1.7.2009
Dokumentation 3: Sachplan Militär vom 1. Juli 2009

2.2. Auftrag Landrat

Der Landrat hat mit Beschluss vom 9. Juni 2010 einen Objektkredit von 2'415'000 Franken für den Erwerb der Pistenflächen und Immobilien beim Militärflugplatz Buochs bewilligt. Der Kredit ist befristet bis Ende 2012.

Im Weiteren hat der Landrat einen Objektkredit von 3'900'000 Franken für den Bau eines Towers sowie zur Verbesserung der Sicherheit der Pisten und Rollwege sowie einen Objektkredit von 500'000 Franken für die Begleitung des Projektes bewilligt. Diese Kredite sind befristet bis Ende 2014.

Gleichzeitig hat der Landrat den Regierungsrat ermächtigt und beauftragt

- a. den Kaufvertrag zum Erwerb der Grundstücke abzuschliessen
- b. das Projekt zur zivilen Nutzung des Militärflugplatzes und zur Entwicklung der erworbenen Landflächen weiter zu bearbeiten, die Verhandlungen mit den Beteiligten zu führen und die notwendigen Verträge vorbehaltlich der Zuständigkeit des Landrates abzuschliessen.

Die Strategie des Regierungsrates sah vor, dass der Kanton die gesamte zum Verkauf freistehende Fläche von der armasuisse erwirbt und die nicht flugplatzrelevanten Flächen an die Korporationen weiterveräussert. Eine Aktualisierung der Strategie wurde Ende 2010 sistiert, nachdem der Verkauf der Flächen zwischen armasuisse und dem Kanton nicht zu Stande kam und der Regierungsrat mit dem Grundlagenpapier eine grundsätzliche Standortbestimmung einleitete (vgl. 2.3 und 2.4).

Dokumentation 4: *RRB Nr. 763 vom 19.12.2006; Strategie des Kantons*

Dokumentation 5: *Landratsbeschlüsse vom 9. Juni 2010*

Dokumentation 6: *Plan und Flächen der von armasuisse zu erwerbenden Flächen*

2.3. Sistierung des Kaufabschlusses Kanton/armasuisse

Der mit der armasuisse vorbereitete Kaufvertrag konnte nicht unterzeichnet werden. Die Korporationen Buochs, Ennetbürgen und Stans machen Vorkaufsrechte auf einem Teil der Flächen geltend.

Die armasuisse ihrerseits machte den Abschluss vom Vorliegen einer Verzichtserklärung der Korporationen auf die Vorkaufsrechte abhängig. Die Korporationen waren nicht bereit, eine entsprechende Erklärung abzugeben und forderten den direkten Verkauf der entsprechenden Flächen von der armasuisse an die Korporationen.

Eine Einigung zwischen Kanton und Korporationen über eine Verzichtserklärung zu den Vorkaufsrechten kam nicht zu Stand. Auch lehnten die Korporationen die Variante ab, dass der Kanton die Grundstücke erwirbt und den Korporationen für *alle* Flächen ein neues Vorkaufsrecht einräumt.

Am 9. Dezember 2010 gewährte die armasuisse dem Kanton eine Option bis Ende 2012, die Fläche gemäss ausgehandeltem Verkaufsvertrag zu erwerben. Voraussetzung bleibt der formelle Verzicht der Korporationen auf allfällige Vorkaufsrechte.

Dokumentation 7: *Schreiben Finanzdirektion NW an armasuisse Immobilien vom 12.01.2011*

2.4. Grundlagenpapier

Nach dem Scheitern des Direktverkaufs an den Kanton nahm der regierungsrätliche Flugplatzausschuss anfangs 2011 eine Standortbestimmung vor. Unter Beizug eines externen Beraters (ecoptima, Bern) wurden alle möglichen Grundsatzfragen

diskutiert und beraten. Für den Bereich „aviatische Anforderungen an einen Flugplatz Nidwalden“ wurde auf das Know-How der Pilatus-Flugzeugwerke und der Airport Buochs AG (nachfolgend: abag) abgestützt.

Im Grundlagenpapier werden der Ist-Zustand sowie die künftigen Anforderungen und Rahmenbedingungen an einen Flugplatz aus Sicht der bisherigen Nutzer und des Kantons dargestellt.

Der Regierungsrat nahm mit RRB Nr. 677 vom 13. September 2011 vom Grundlagenpapier Kenntnis und beauftragte den regierungsrätlichen Ausschuss, unter Beachtung des Grundlagenpapiers mit den Korporationen weiter zu verhandeln.

Das Grundlagepapier wurde den Korporationen an einer Besprechung vom 13. Oktober 2011 erläutert. Die Korporationen äusserten sich in der schriftlichen Vernehmlassung vom 30. November 2011 sehr kritisch zum Grundlagenpapier.

Die schriftliche Stellungnahme der Korporationen wurde an einer Aussprache vom 9. Dezember 2011 zwischen den Korporationen und dem regierungsrätlichen Ausschuss behandelt und das weitere Vorgehen in einer protokollarischen „Vereinbarung“ festgehalten (vgl. Ziff. 2.6).

Eine Zusammenfassung des Grundlagenpapiers wurden allen Mitgliedern des Landrates und den Medien am 14. Dezember 2011 abgegeben. Das Dokument wurde auch ins Internet gestellt.

Die Pilatus Flugzeugwerke AG begrüsst die Erarbeitung des Grundlagenpapiers und erachtet dieses als wertvolle Grundlage für die weiteren Prozesse. Im Weiteren meldeten die Pilatus Flugzeugwerke AG mit Schreiben vom 22. März 2012 konkretes Interesse an, mittelfristig, d.h. ab 2019, den gesamten Unterhaltsbetrieb auf die Südseite des Flugplatzes zu verlegen (Platzbedarf ca. 7'000 m² sowie zusätzliche Flächen für Büroarbeitsplätze, Hangarplätze, Standplätze und Mitarbeiterparkplätze).

Dokumentation 8: Grundlagenpapier ecompta vom 13. September 2011
Dokumentation 9: Protokoll Besprechung mit Korporationen vom 13.10.2011
Dokumentation 10: Grundlagenpapier: Zusammenfassung für Landrat und Medien vom 13.12.2011
Dokumentation 11: Stellungnahme Korporationen vom 30. November 2011
Dokumentation 12: RRB Nr. 677 vom 13. September 2011
Dokumentation 13: Schreiben Pilatus Flugzeugwerke vom 22. März 2012

2.5. Konzeptänderung "Rechte statt Kauf"

Um den Hauptanliegen der Korporationen entgegen zu kommen bzw. weil diese nicht auf ihre Vorkaufsrechte verzichten wollen, beschloss der Regierungsrat mit RRB Nr. 677 vom 13. September 2011 auf einen Erwerb der Grundstücke zu verzichten und die flugplatzrelevanten Flächen mit grundbuchlich eingetragenen Dienstbarkeiten zu sichern.

An der Aussprache vom 9. Dezember 2011 zwischen dem regierungsrätlichen Ausschuss und den Korporationen bestand Übereinstimmung, dass das vorgeschlagene Eigentümermodell ("Grundeigentum für die Korporationen, Grunddienstbarkeiten für den Kanton") ein gangbarer und sinnvoller Weg ist.

Dokumentation 14: Protokoll Aussprache vom 9. Dezember 2011

2.6. Vereinbarung für die Verhandlungen

Die beteiligten Korporationen Buochs, Ennetbürgen und Stans wünschten, alle Verhandlungen gemeinsam zu führen. Diesem Anliegen wurde entsprochen.

An der Aussprache vom 9. Dezember 2011 wurde festgehalten, wo „Übereinstimmung“ besteht und wo „gewisse Differenzen“ bestehen.

Übereinstimmung:

- *Bedeutung für Volkswirtschaft NW und insbesondere für Pilatus Flugzeugwerke*
- *Kaufoption armasuisse muss unbedingt ausgelöst werden*
- *neues Eigentümermodell (Grundeigentum Kanton/Grunddienstbarkeiten für Kanton) ist gangbarer Weg*
- *nicht flugplatzrelevanten Flächen sind zu rekultivieren*
- *im Umfeld Flugplatz sind Gewerbeflächen für Ansiedelungen von innovativen Betrieben mit hoher Wertschöpfung bereitzustellen.*

Gewisse Differenzen:

- *definitive Abgrenzung der Flächen für Flugplatzareal, Gewerbeflächen, Flächen für terrestrische Nutzung*
- *finanzieller Ausgleich der Vor- und Nachteile und insbesondere bei der Abschöpfung von Mehrwerten bei Einzonungen.*

Als Sitzungsergebnis wurde ausdrücklich vereinbart:

"Vereinbarung:

Der regierungsrätliche Ausschuss und die Korporationen vereinbaren, auf der Basis des vorliegenden Grundlagenpapiers und der oben stehenden Ausführungen [] mit eigentlichen Vertragsverhandlungen zu beginnen".*

**Ausführungen im Protokoll zu "Übereinstimmung" und "gewissen Differenzen" siehe oben.*

Im Weiteren wurde eine Agenda mit den zu berücksichtigenden Dossiers als Grundlage für die weiteren Verhandlungen festgelegt. Die Dossiers beinhalten im Wesentlichen folgende Verhandlungspunkte:

- 0 Grundsatz (Dossiers 0.1 – 0.2)
 - *Eigentümermodell (Grundeigentum Kanton/Grunddienstbarkeiten für Kanton)*
- 1 Flugplatz (Dossiers 1.1 – 1.13)
 - *Baurechte und Dienstbarkeiten für Flugplatz, Leitungen, Zufahrten, Nutzungseinschränkungen für Flugsicherheit*
 - *Ökologischer Ausgleich*
 - *Fruchtfolgeflächen*
 - *GEP Umsetzung Entwässerungsplan*
 - *Altlasten*
 - *Abbruch nicht zonenkonformer Gebäude und Anlagen*
 - *Rekultivierung/Landwirtschaftliche Erschliessung*
- 2 Hauptpiste (Dossier 2.1)
 - *Regelung Verhältnis Kanton/Korporationen im Hinblick auf einen möglichen Verkauf der Hauptpiste durch armasuisse*
- 3 Terrestrische Nutzung (Dossiers 3.1 – 3.2)
 - *Ausscheiden der Flächen und Festlegen der Nutzungsbestimmungen*
- 4 * Gewerbegebiet „Faden“ (Dossiers 4.1 – 4.4)
 - *Ausscheidung der nicht flugplatzrelevanten Flächen/Vorgehen Um- und Einzonung*
 - *Erschliessung, Regelung Trägerschaft/Kosten*
 - *Nutzung, Nutzungsvorgaben, Realisierungshorizont/Etappierung*
5. Finanzielles (Dossiers 5.1 – 5.4)
 - *Kaufpreise, Entschädigung für Rechte/Dienstbarkeiten*
 - *Erschliessungskosten*
 - *Sanierung Entwässerung*
 - *Mehrwertausgleich infolge Einzonung: Verwendung für Infrastrukturanlagen Flugplatz)*
6. *Weitere Verhandlungspunkte (je nach Verhandlungsverlauf) (Dossiers 6.1 – 6.3)

- *Dienstbarkeit Kiesabbau vor Aawasserdelta*
- *Verlängerung Fuss-/Veloweg Flurhofstrasse bis Allmendhuisli*
- *Verlängerung Fuss-/Veloweg Scheidgraben bis Kantonsstrasse/Grossried*

*Die Dossiers 4 und 6 (Gewerbegebiet „Faden“ und „Weitere Verhandlungspunkte“ wurde als *nicht zwingende Punkte* für einen Vertragsabschluss bezeichnet.

Im Rahmen der Protokollgenehmigung wurde von den Korporationen verlangt, dass folgende Schlüsselthemen in folgender Reihenfolge bearbeitet werden:

1. *"Die definitive Abgrenzung der bezeichneten Flächen, insbesondere die Flächen für die aviatische und terrestrische Nutzung*
2. *der ökologische Ausgleich*
3. *Finanzielles, insbesondere die Finanzierung des Rückbaus und der Renaturierung sowie der Investitionen für die Infrastruktur (z.B. Erschliessung, Entwässerung etc.)"*

Dokumentation 15: *Protokoll Aussprache vom 9. Dezember 2011 inkl. Protokollergänzungen im Genehmigungsverfahren.*

Dokumentation 16: *Agenda für Verhandlungen mit den Korporationen vom 13.09.2011*

2.7. Direktverkauf armasuisse/Kanton

An einer Aussprache vom 24. Februar 2012 zwischen armasuisse und dem Kanton wurde von Seite der armasuisse in Aussicht gestellt, dass die Korporationen die frei werdenden Flächen unter folgenden Voraussetzungen direkt erwerben können:

- keine inhaltlichen Veränderungen der bestehenden Vertragsentwürfe (gemäss Schreiben 12.01.2011)
- Kanton erteilt Zustimmung zum Direktverkauf

Gleichzeitig wurde von der armasuisse ausdrücklich erklärt, dass die Kaufoption bis zum 31.12.2012 gilt. Kommt keine Einigung zwischen Kanton und Korporationen zu Stande, wird die armasuisse die Flächen öffentlich ausschreiben.

Dokumentation 17: *Aktennotiz Sitzung vom 24.02.2012*

2.8. Regierungsrätliche Ausschuss

Der regierungsrätliche Ausschuss hat am 27. Oktober 2011 die Bearbeitung des Dossiers Flugplatz wie folgt delegiert:

- RR Hans Wicki: Planerische Fragen/Bauprojekte (Vorsitz Ausschuss)
- RR Alois Bissig: Organisation und Betrieb künftiger Flugplatz
- RR Hugo Kayser: Verhandlungen mit den Korporationen

Die Verhandlungen mit der Korporationen wurden fachlich unterstützt durch Milena Bächler (Rechtsdienst NW) und Hans Büchel (BLK Partner AG, Stans)

2.9. Orientierung Landrat/Medien

Der Regierungsrat hat den Landrat an folgenden Landratssitzungen über den aktuellen Stand orientiert:

- 15. Dezember 2010 Thema: Scheitern Kaufvertrag/ Kaufoption für Flugplatzareal

- 09. Februar 2011 Thema: Handlungsbedarf Sicherheitsanlagen/Erarbeitung Grundlagenpapier
- 06. Juli 2011 Thema: Aktueller Stand Umsetzung Grundlagenpapier
- 14. Dezember 2011 Thema: Grundlagenpapier/Konzeptänderung "Rechte statt Kauf"
- 25. April 2012 Thema: Einigung betreffend Flächen

Im Vorfeld der Orientierung wurden das Landratsbüro, die Kommissionspräsidenten sowie die Fraktions- und Parteipräsidien vororientiert. Die Korporationsvertreter waren jeweils an den Orientierungen anwesend.

Im Nachgang zu den Orientierungen wurden die Medien orientiert. Alle Medienmitteilungen erfolgten formell und inhaltlich in Absprache mit den Korporationen.

Im Weiteren wurde der Landrat im Zusammenhang mit der Beantwortung der Motion von LR Conrad Wagner am 6. Juli 2011 über verschiedene Fragen im Zusammenhang mit dem Flugplatz orientiert.

Sämtlichen Mitgliedern des Landrates wurde am 14. Dezember 2011 eine Zusammenfassung des Grundlagenpapiers zum Flugplatz abgegeben.

Ende Juni 2012 wurden verschiedene landrätliche Kommissionen (BUL, BKV) durch den regierungsrätlichen Ausschuss über den aktuellen Stand des Geschäftes "Flugplatz" orientiert.

Dokumentation 18: Medienmitteilung vom 15. Dezember 2010

Dokumentation 18a: Medienmitteilung vom 9. Februar 2011

Dokumentation 18b: Medienmitteilung vom 6. Juli 2011

Dokumentation 18c: Medienmitteilung vom 14. Dezember 2011

Dokumentation 18d: Medienmitteilung vom 25. April 2012

Dokumentation 19: RRB Nr. 346 vom 10. Mai 2011 (Beantwortung Interpellation LR Conrad Wagner)

2.10. Verhandlungen Kanton/Korporationen

Bis am 20. August 2012 fanden insgesamt sechs Verhandlungsrunden statt. Am 29. August fand zusätzlich eine Aussprache zwischen armasuisse, Kanton und Korporationen statt.

Dokumentation 20: Sitzungsprotokolle 1 - 6 Sitzung

Dokumentation 21: Sitzungsprotokoll vom 29.08.2012

3. Aktuelle Stand der einzelnen Verhandlungsdossiers per 31.08.2012

Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich auf die wesentlichen Punkte der Dossiers. Die Dokumentation umfasst nur die wichtigsten und entscheiderelevanten Dokumente.

3.1. Konzept flugplatzrelevante Flächen

Agenda	0.1 Konzeption Flugplatzareal
Verhandlungsziel	Die für den Flugplatz erforderlichen Flächen (Flugplatzareal inkl. Betankungsplatz, Hangars und Flugplatzgebäude, Rollwege, Pisten, Zufahrten) sind parzellenscharf definiert.
Erarbeitete Grundlagen	- Plan Nr. 17060.3.56 "Flugplatz Nidwalden" vom 29.02.2012 - Berechnung "Nutzung Landflächen bisher/neu" vom 17.7.2012

	- Berechnung "zu rekultivierende Flächen" vom 17.7.2012 - Berechnung "Flächenveränderungen" vom 17.7.2012			
Nutzungsveränderungen (ohne ökologischer Ausgleich und zusätzliche Einzonung Gewerbeland der Korporation Buochs)		bisher ha	neu ha	Differenz ha
Befestigte Flächen • Flugplatz, Rollwege • Gewerbe • Strassen/Erschliessung	17.7 17.7	14.7 9.0	- 3.0	
Landwirtschaftliche Flächen • uneingeschränkt nutzbar • beschränkt nutzbar	8.8 8.8	11.8 10.2 1.6	+ 3.0	
Zusätzliche Einzonung Gewerbeland Korp. Buochs • uneingeschränkt nutzbar • befestigt	2.3 2.3	2.3 2.3	- 2.3 +2.3	
Ohne Berücksichtigung der zusätzlich vorgesehenen Einzonung von Gewerbeland durch die Korporation Buochs im Gebiet Faden und ohne ökologischer Ausgleichflächen entsteht ein Kulturlandgewinn von rund 3.0 ha. Die Fläche der zusätzlich vorgesehenen Einzonung der Korporation Buochs umfasst 2.27 ha. Für den ökologischen Ausgleich bei der Variante „Aadelta“ wären zusätzlich 2.6 ha landwirtschaftliche Nutzfläche erforderlich. Die Fläche bei der Variante „Flugplatz“ ist noch nicht abschliessend geklärt (Richtgrösse rund 12 % des Flugplatzperimeters). (vgl. Ziff. 3.4)				
Einigung:	Einigung auf flugplatzrelevante Flächen (vgl. Protokoll Sitzung vom 18.04.2012. Die die Nutzung der verschiedenen Flächen (Flugplatzareal, Gewerbegebiet, terrestrische Nutzung) sind im Rahmen der Nutzungsplanung vertieft zu diskutieren und festzulegen. Seit Juli 2012 wird dieses Verhandlungsergebnis wieder in Frage gestellt (Variante „Optima“).			
Aktueller Stand:	An der Sitzung vom 18.04.2012 wurde Einigung erzielt, dass Plan Nr. 17050.3-56 Grundlage für die weiteren Verhandlungen ist (Rechtsvertreter der Korporationen: "Über die Flächen ist man sich einig, über die Rahmenbedingungen hingegen noch nicht"). Auf dieser Basis wurde der Landrat am 25. April 2012 orientiert und in gegenseitiger Absprache zwischen Kanton und Korporationen eine Medieninformation verfasst. Mittlerweile wird die Situierung des Flugplatzes wieder grundsätzlich in Frage gestellt (Korporation Ennetbürgen/Medieninformation SVP vom 04.07.2012). An der Aussprache vom 1. September 2012 zwischen Vertretern des Kantons, der Korporationen, der politischen Parteien und des Landrates wurde dem Regierungsrat nahegelegt, zusätzliche Varianten der zivilen Nutzung (Grösse/Situierung) zu prüfen			

Differenzen	
<i>Korporation Ennetbürgen:</i>	- will grundsätzlich neue Grundsatzdiskussion über Grösse und Situierung Flugplatz (Variantendiskussion) - will kein riesiges zusätzliche Flugplatzareal, welches die Korporationen weder besitzen, nutzen oder brauchen - nicht bereit, noch mehr Kulturland zu opfern - Kanton soll nicht als „Flugplatzbetreiber“ auftreten.
<i>SVP (Medieninfo)</i>	- will massvolle Nutzung des Flugplatzes - Variante "Optima" sucht den Kompromiss - Reduktion des Flugplatzperimeters - Kürzung der Hauptpiste - Querung der Kantonsstrasse mit Brücke für Flugzeuge - Konzentration der Gewerbefläche auf der Südseite (150'000m2) - Verzicht auf ökologischer Ausgleich im Aawasserdelta Buochs
<i>Parteipräsidenten und Fraktionschefs</i>	- Prüfung von zusätzlichen Varianten (Grösse/Situierung Flugplatz) - Korporationen sollen bis Ende 2012 die Kaufoption der armasuisse auslösen bzw. kaufen können („Flugplatz für Nidwalden sichern; alles andere „kann später geklärt werden““)
Lösungsansatz	Grundsätzlicher politischer Entscheid durch Politik ist notwendig: "Was will der Kanton für einen Flugplatz" und „Braucht es neue Variantenabklärungen“
Risiken	- Zeitliche Verzögerung (mögliche Auswirkungen vgl. Ziff. 6.1) - Zusätzliche Kosten für Abklärungen - Neue Ausgangslage betreffend Kaufoption armasuisse (Stellung Kanton wird verschlechtert: vgl. unter Ziff. 6.1)
Weiteres Vorgehen:	- unklar (Analyse durch RR-Ausschuss/allenfalls Antrag durch Gesamtregierungsrat an Landrat

<u>Dokumentation 22:</u>	<i>Plan Nr. 17060.3-56 vom 29.02.2012 (Grundlage für Vertragsverhandlungen</i>
<u>Dokumentation 23:</u>	<i>Flächenvergleich/Kulturlandverlust vom 17.07.2012</i>
<u>Dokumentation 24:</u>	<i>Berechnung "Nutzung Landflächen bisher/neu" vom 17.07.2012</i>
<u>Dokumentation 25:</u>	<i>Berechnung "zu rekultivierende Flächen" vom 17.07.2012</i>
<u>Dokumentation 26:</u>	<i>Berechnung "Flächenveränderungen" vom 17.07.2012</i>
<u>Dokumentation 27:</u>	<i>Präsentation Korporation Ennetbürgen vom 06.07.2012</i>
<u>Dokumentation 28:</u>	<i>Medienmitteilung SVP Nidwalden vom 04.07.2012</i>

3.2. Nutzungsrechte

Agenda	1.1 Nutzungsrechte für Pisten und Rollwege 1.2 Baurechte für flugplatzrelevante Flächen 1.3 Dienstbarkeiten/Baurechte für Sicherheitsanlagen 1.4 Dienstbarkeiten Leitungen/Schächte 1.5 Wegrechte (Zufahrt zum Flugplatzareal) 1.8 Lebenräume, Flora und Fauna (Wildwechsel)
Verhandlungsziel	Alle flugplatzrelevanten Flächen sind zu Gunsten des Kantons als Dienstbarkeit im Grundbuch eingetragen
Erarbeitete Grundlagen	- Beschreibung Baurechte und Dienstbarkeiten . Auflistung sämtlicher Dienstbarkeit inkl. Plangrundlagen - Konzept Ablauf Verträge/Dokumente liegt vor . Parzellierungsbegehren

	. Baurechtsverträge . Dienstbarkeitsverträge . Kaufverträge armasuisse/Bund . Weitere Vereinbarungen (Ökologischer Ausgleich/Abgeltung Mehrwert/weitere obligatorische Bestimmungen/Folgen Aufhebung "Sleeping Base"
Einigung:	- Grundsätzliche Auflistung der Baurechte und Dienstbarkeiten z.G. Kanton - Konzept über Ablauf - Alle Rechte werden auf Baurechtsparzelle Nr. 471 eingetragen (Eigentum Parzelle: alle 3 Korporationen gemeinsam, Baurecht zu Gunsten Kanton).
Aktueller Stand:	- Entwürfe Kaufverträge Korporationen/armasuisse liegen vor - Entwurf für Dienstbarkeitsvertrag "Wildwechsel liegt vor" - Grundbuchamt ist am Erarbeiten Baurechts- und Dienstbarkeitsverträge - Grundbuch ist am Erarbeiten Parzellierungsbegehren
Differenzen	
<i>Korporation Ennetbürgen:</i>	- Dienstbarkeiten für Sicherungsanlagen der Rollweg solle separat geregelt werden ("dienen nur der RUGA") - Unterhaltsregelung bestehende Wege und Strassen soll beim Bund bleiben, sofern der Kanton nicht ein "substantielles Angebot" macht.
Lösungsansatz	- Korporation Ennetbürgen muss von Notwendigkeit Sicherheitsanlagen (Tore, Zäune) überzeugt werden - Ablösung von Unterhaltspflichten sind grundbuchlich zu regeln - Präzisierung der vom Kanton/Korporationen zu übernehmenden Lasten (insbesondere Wegunterhaltspflichten, Entwässerung Rollwege und technische Anlagen).
Risiken	- Dienstbarkeit für Tore und Zäune kann nicht erworben werden (grundsätzlich ablehnende Haltung der Korporation Ennetbürgen wegen RUAG) - Zeitlich und fachlich sehr anspruchsvoll (Bereinigung und Neuformulieren von Rechten)
Weiteres Vorgehen:	- Bereinigen der verschiedenen Vertragswerke im Gespräche Korporationen/Grundbuchamt/Kanton/armasuisse - Formulierung suchen für Entfernung von nicht mehr gebrauchten Leitungen und Anlagen

Dokumentation 29: Auflistung "Baurechte und Dienstbarkeiten" vom 13.06.2012
Dokumentation 30: Konzept "Ablauf Unterzeichnung/Verträge/Dokumente" vom 18.08.2012
Dokumentation 31: Entwurf Kaufverträge armasuisse/Korporationen vom 4.8.2012
Dokumentation 32: Entwurf Dienstbarkeit "Wildwechsel" vom 7.3.2012

3.3. Räumliche Sicherung der Flugpisten

Agenda	1.6 Einschränkung landwirtschaftliche Nutzung
Verhandlungsziel	- Nach Möglichkeit sind die bestehenden Dienstbarkeiten zur räumlichen Sicherung von Rollwegen und Pisten (Bebauungs- und Nutzungseinschränkungen) auf den Kanton zu übertragen.
Grundlagen	- Nutzungseinschränkungen sind heute vertraglich als Dienstbarkeit zu Gunsten Hauptpiste (Eigentum Bund) geregelt. - Es liegt im Interesse des Flugplatzes, dass diese Rechte neu auch dem Kanton als Eigner der aller flugplatzrelevanten Rechte zusteht. - Von Seite des Kantons besteht zudem die Absicht, dass gleichzeitig mit den Kaufverträgen die armasuisse dem Kanton auch ein Nutzungsrecht für die Hauptpisten inkl. allen dazugehörigen Rechten (Nutzungseinschränkung Landwirtschaft) einräumt.
Einigung:	- Vorgehen von den Korporationen zur Kenntnis genommen.
Aktueller Stand:	- Verhandlungen mit armasuisse über Rechte Hauptpiste sind auf der Traktandenlisten für Besprechung armasuisse/Kanton/Korporationen vom 29.08.2012
Differenzen	- keine
Lösungsansatz	--
Risiken	- keine erkennbar
Weiteres Vorgehen:	- vertragliche Regelung Kanton/armasuisse anstreben

3.4. Ökologischer Ausgleich

Agenda	1.7 Ökologischer Ausgleich
Verhandlungsziel	Die erforderlichen Flächen für den ökologischen Ausgleich sind grundbuchlich zu sichern.
Erarbeitete Grundlagen	– Gemäss SIL müssen primär innerhalb des Flugplatzperimeters ökologische Aufwertungsmassnahmen getroffen werden. – Als Richtwert für den ökologischen Ausgleich geht das BAFU von 12 % der Fläche des Flugplatzperimeters aus. – Variantenstudie "Aawasserdelta Buochs" liegt vor – Aktennotiz Aussprache BAZL/BAFU/Korporationen/Kanton vom 17.08.2012 . – Genossenkorporation Buochs hat am 31.03.2012 vertraglich Unterstützung des Projektes Aadelta zugesichert: <i>"Der Genossenrat hat die für die notwendigen geotechnischen Vorabklärung für die Realisierung des Hochwasserschutz- und Revitalisierungsprojektes Aawasserdelta ohne Einwände zugestimmt und der Genossenrat Buochs unterstützt im Gesamtinteresse liegende, sinnvolle Lösungen zur Revitalisierung des Aawasserdeltas"</i>
Einigung:	- vorerst Einigung über das weitere Vorgehen (Erarbeitung zusätzliche Variante „Ausgleich auf Flugplatzareal“

Aktueller Stand:	- Projekt "Aadelta" ist vorerst sistiert - Alternativeprojekt "Flugplatz" wird durch Arbeitsgruppe Kanton/Korporationen erarbeitet - Nach Vorliegen der beiden Varianten nehmen Korporationen Stellung zur bevorzugten Variante
Differenzen	- betreffend Vorgehen keine - unklar betreffend Bereitschaft, Land für den ökologischen Ausgleich zur Verfügung zu stellen
Lösungsansatz	- im Rahmen der Ausgleichszahlungen zu bereinigen
Risiken	- Bereitschaft der Grundeigentümer (Korporation) tatsächlich Land für Realersatz zur Verfügung zu stellen - Widerstand Grundeigentümer (Aadelta und Landwirtschaft)
Weiteres Vorgehen:	- Variantenvergleich nach „Aadelta“/„Flugplatzareal“ - Variantendiskussion mit Korporationen/Gemeinden/Grundeigentümer etc.

Dokumentation 33: Variantenstudie "Aawasserdelta, Buochs" vom 9.9.2011

Dokumentation 34: Vertrag Korporation Buochs/Kanton zur Realisierung des ökologischen Ausgleichs zum Bootshafen Buochs vom 31.03.2012

Dokumentation 35: Aktennotiz Besprechung vom 17.08.2012

3.5. Fruchtfolgeflächen

Agenda	1.9 Fruchtfolgeflächen
Verhandlungsziel	- Die erforderlichen Flächen für Fruchtfolgeflächen sind weiterhin gesichert.
Erarbeitete Grundlagen	- Abklärungen beim Amt für Raumentwicklung NW: - Es besteht kein Handlungsbedarf. Über das ganze Flugplatzareal stehen genügend (Reserve-) Flächen zur Verfügung
Einigung	- Kenntnisnahme
Aktueller Stand	- kein Handlungsbedarf
Differenzen	- keine
Lösungsansatz	- kein Handlungsbedarf
Risiken	- keine
Weiteres Vorgehen	- kein Handlungsbedarf

3.6. GEP Genereller Entwässerungsplan - Umsetzung

Agenda	1.10 GEP Umsetzung generelle Entwässerungsplan
Verhandlungsziel	- Die Entwässerung der flugplatzrelevanten Flächen erfolgt gemäss den Vorgaben der Gewässerschutzgesetzgebung.
Erarbeitete Grundlagen	- Entwässerungskonzept Kost+Partner AG - Stellungnahme Amt für Umwelt NW vom 8.6.2012 - Gutachten Schweiz. Bauernverband "Verkehrswerteinbussen und Ertragsausfall durch den Bau von Sickermulden" vom 4.6.2012 - Die Entwässerung der Hauptpisten kann über Sickermulden entlang der Pisten erfolgen. Entlang der Rollwege sind keine Sickermulden erforderlich. - Die Sickermulden können weiterhin, aber eingeschränkt genutzt werden.
Einigung:	- Grundsätzlich Einigkeit über Konzept "Versickerung über Schulter" - Korporation Buochs ist grundsätzlich bereit, Bauherrschaft zu übernehmen - Kostenregelung muss noch getroffen werden
Aktueller Stand:	- Konzept Entwässerung wird grundsätzlich von allen akzeptiert. Korporation Ennetbürgen ist nicht mehr direkt betroffen, da Rollwege nicht über Sickermulden entwässert werden müssen
Differenzen	
<i>Korporation Ennetbürgen</i>	– <i>Entwässerung Rollwege dient einzig der RUAG; Ennetbürgen hat kein Interesse Lasten für die RUAG zu übernehmen</i> – <i>hat Bedenken betreffend Entwässerung über Schulter (Versickerungsfähigkeit?)</i> – <i>Unterhalt bestehender Sickerleitungen entlang von Rollwegen ist nicht mehr gewährleistet</i>
<i>Korporation Stans</i>	- Kanton soll Trägerschaft übernehmen - Detailgestaltung der Sickermulden (Risiko für Flugzeuge abseits der Pisten?)
Lösungsansatz	- Detailgestaltung der Sickermulden muss nochmals überprüft werden - Entwässerungen von Rollwegen ist nicht notwendig (Problem Ennetbürgen wird damit gegenstandslos).
Risiken	- Evtl. Schwieriger Baugrund - Realisierung erfordert zeitweise Einstellung Flugbetrieb (Bau- maschinen in Pistennähe)
Weiteres Vorgehen	- Überprüfung Gestaltung Sickermulden - Vertraglich Regelung betreffend Bauherrschaft, Kostentragung

	und Kostenrisiko erarbeiten. - Künftiger Unterhalt der Sickermulden regeln
--	---

Dokumentation 36: Stellungnahme AFU vom 8. Juni 2012

Dokumentation 37: Gutachten Schweiz. Bauernverband vom 4.6.2012 "Verkehrswerteinbussen und Ertragsausfall"

3.7. Altlasten

Agenda	1.11 Altlasten
Verhandlungsziel	- Allfällige Altlasten bzw. Kosten für die Entsorgung sind bekannt
Erarbeitete Grundlagen	– Auszug aus dem Altlasten-Kataster Von den im Altlasten-Kataster aufgeführten Standorten ist einzige das Objekt St A001 im Bereich von flugplatzrelevanten Pisten (Standort mit Untersuchungsbedarf). Für die Korporation Stans als Grundeigentümer ergibt sich unabhängig vom Projekt Flugplatz in den nächsten Jahren Handlungsbedarf (Pflicht für Voruntersuchung). Bericht AFU "Rückbau Redundanzpisten und Rekultivierung" vom 16.8.2012. Vor allem ältere Pistenteile sind teerhaltig und allenfalls PAK (Polycyclische aromatische Kohlenwasserstoffe) belastet. Bei Pistensanierungen sind die PAK belasteten Materialien zu entfernen und zu verwerten bzw. zu entsorgen. Das AfU geht von Rückbaukosten von 54 - 58 Franken/m ² aus (+/- 40 %)
Einigung:	- Handlungsbedarf für Standort St A001 liegt bei der Korporation Stans - Mehrkosten für Behandlung von PAK-Material ist bei den Rückbaukosten zu berücksichtigen.
Aktueller Stand:	- Das Problem PAK ist erkannt. Die Behandlungskosten sind vertieft zu prüfen. Offenbar stark abhängig, in welcher grossen Etappen rückgebaut wird.
Differenzen	
Korporation Buochs	– Kosten je m ² sind deutlich höher als vom AFU berechnet (90 Franken je m ²)
Lösungsansatz	– Rückbaukosten sind allenfalls anhand von Unternehmerofferte vertieft zu prüfen. – Kanton übernimmt Rekultivierung (unter Anrechnung beim finanziellen Ausgleich) – Allenfalls Einholen von Unternehmerofferten
Weiteres Vorgehen	– Vertiefte Abklärungen über Entsorgungskosten – Verrechnung beim finanziellen Ausgleich

Dokumentation 38: Schreiben AfU vom 16. August 2012 "Rückbau Redundanzpiste und Rekultivierung - Kostenschätzung"

3.8. Abbruch nicht zonenkonformer Gebäude und Anlagen

Agenda	1.12 Abbruch von nicht zonenkonformer Gebäude und Anlagen
Verhandlungsziel	- Die Zuständigkeit, die Termine und die Kostenträger sind bekannt.
Erarbeitete Grundlagen	- die Gebäude und Anlagen sind bekannt: · Hallen 2 und 3 · 4 Unterstände U43 · div. kleiner Anlagen
Einigung	- Der Abbruch ist Sache der Grundeigentümer bzw. der Baurechtnehmer - Die Abbruchkosten sind im finanziellen Ausgleich zu berücksichtigen
Aktueller Stand:	- gelöst
Differenzen	- keine
Lösungsansatz	--
Risiken	- keine erkennbar
Weiteres Vorgehen	- Abbruchkosten im finanziellen Ausgleich berücksichtigen

3.9. Rekultivierung/landwirtschaftliche Erschliessung

Agenda	1.13 Rekultivierungen/landwirtschaftliche Erschliessungen
Verhandlungsziel	- Die Zuständigkeit, die Termine und die Kostenträger sind bekannt.
Erarbeitete Grundlagen	- die Fläche der zu rekultivierenden Pisten ist bekannt (74'343 m ²)
Einigung	- Die Fläche der zu rekultivierenden Fläche beträgt 73'343 m ²) - Der Rekultivierung ist Sache der jeweiligen Grundeigentümer - Die Rekultivierungskosten sind im finanziellen Ausgleich zu berücksichtigen - Pachtlandarrondierung Buochs ist Teil des Flugplatzprojektes
Aktueller Stand:	- bis auf Kostenfolge gelöst
Differenzen	- Die Kosten je m ² für die Rekultivierung sind noch umstritten - Kosten Pachtlandarrondierung sind noch nicht verifiziert
<i>Korporation Buochs</i>	- <i>Rekultivierungskosten je m²/90 Franken</i> - <i>Kosten für Pachtlandarrondierung 750'000</i>
<i>Kanton</i>	- <i>Rekultivierungskosten je m²/70 Franken</i> - <i>Kosten für Pachtlandarrondierung noch nicht plausibel</i>
Lösungsansatz	- Unternehmerofferte für Rekultivierung einholen - Projektbeschreibung und Kostenvoranschlag für Pachtlandarrondierung einholen
Risiken	- keine wesentlichen erkennbar: · Höhe Rekultivierungskosten je m² dürfte sich aus Unternehmerofferte klären · Kosten Pachtlandarrondierung lassen sich aus Projekt-

	beschrieb verifizieren
Weiteres Vorgehen	- Unternehmernoferre einholen - Grundlagen für Pachtlandarrondierung prüfen

3.10. Hauptpiste

Agenda	2.1 Hauptpiste
Verhandlungsziel	- Zwischen Kanton und Korporationen besteht Konsens, wie bei einem allfälligen Verkauf der Hauptpiste (z.B. bei Aufgabe des Status Sleeping Base“ sich Kanton und Korporationen verhalten sollen, damit die Interessen von Kanton und Korporationen gewahrt bleiben. - Eine Dienstbarkeit für die Nutzung der Hauptpiste ist ein wesentlicher Bestandteil zur Sicherung aller relevanten Rechte für den Flugplatz Nidwalden.
Erarbeitete Grundlagen	-
Einigung	- Korporationen sind grundsätzlich einverstanden - Recht ist auf Baurechtsparzelle Nr. 741 einzutragen
Aktueller Stand:	- Interesse des Kantons ist bei armasuisse angemeldet
Differenzen	- --
Lösungsansatz	- Verhandlungen mit armasuisse
Risiken	- Dienstbarkeit bringt Unterhaltspflicht
Weiteres Vorgehen	- Verhandlungen mit armasuisse - künftige Unterhalts- und Sanierungskosten näher beurteilen

3.11. Terrestrische Nutzung

Agenda	3.1 Ausscheidung der Flächen 3.2 Regelung der Nutzung
Verhandlungsziel	Die Ausscheidung von Flächen für die terrestrische Nutzung ist erfolgt. Dabei sollen Flächen bereit stehen für: · aviatische oder nicht aviatische Anlässe, welche durch die Flugplatzbetreiberin organisiert werden (u.a. zur Beschaffung von finanziellen Mitteln) · Grossanlässe (Freifläche befestigt und/oder nicht befestigt mit Infrastrukturanlagen wie Wasser-/Abwasser-/Stromanschlüssen etc).
Erarbeitete Grundlagen	- Plan Nr. 17060.3.56 "Flugplatz Nidwalden" vom 29.02.2012
Einigung	- Einigung auf flugplatzrelevante Flächen (vgl. Protokoll Sitzung vom 18.04.2012 - Die entsprechenden Flächen sind durch eine Dienstbarkeit (z.G. Kanton) und/oder planerisch (Einzonung der Flächen der Korporationen) zu sichern. - Seit Juli 2012 wird dieses Verhandlungsergebnis wieder in Frage gestellt (Variante „Optima“).

Aktueller Stand:	- An der Sitzung vom 18.04.2012 wurde Einigung erzielt, dass Plan Nr. 17050.3-56 Grundlage für die weiteren Verhandlungen ist (Vertreter Korporationen: "Über die Flächen ist man sich einig, über die Rahmenbedingungen hingegen noch nicht"). - Auf dieser Basis wurde der Landrat 25. April 2012 orientiert und in gegenseitiger Absprache zwischen Kanton und Korporationen eine Medieninformation verfasst. - Mittlerweise wird die Anordnung der Flächen wieder grundsätzlich in Frage gestellt (Korporation Ennetbürgen/Medieninformation SVP vom 04.07.2012). - An der Aussprache vom 1. September 2012 zwischen Vertretern des Kantons, der Korporationen, der politischen Parteien und des Landrates wurde dem Regierungsrat nahegelegt, zusätzliche Varianten der zivilen Nutzung (Grösse/Situierung) zu prüfen. Dies hat auch Auswirkungen auf die terrestrischen Nutzflächen
Differenzen	- keine - (Airport Buochs AG erachtet die Fläche für die terrestrische Nutzung als zu klein, möchte ganze Redundanzpiste und verweist auf die finanziellen Folgen auf die Flugplatzplatz-Rechnung; diese Haltung wird von der Pilatus Flugzeugwerke AG unterstützt).
Lösungsansatz	--
Risiken	- hohe ungedeckte Kosten in der Flugplatzrechnung wegen fehlender Einnahmen aus der terrestrischen Nutzung
Weiteres Vorgehen	- unklar (Analyse durch RR-Ausschuss/allenfalls Antrag durch Gesamtregierungsrat an Landrat

3.12. Finanzielles

Agenda	5.1 Kaufpreis Flugplatzareal 5.2 Entschädigung für Rechte/Dienstbarkeiten etc. 5.3 Erschliessungskosten/Sanierung Entwässerung etc. 5.4 Mehrwert infolge Einzonungen: Verwendung für Infrastrukturanlagen Flugplatz
Verhandlungsziel	- Für alle Beteiligten ist klar, welche Investitionskosten anfallen und welche Mehr- und Minderwerte entstehen. - Es liegt eine Vereinbarung vor, welche ein finanzieller Ausgleich der Vor- und Nachteile zwischen Kanton/Korporationen regelt
Erarbeitete Grundlagen	- Modellrechnung „Finanzielle Auswirkungen“ vom 17.7.2012 liegt vor
Einigung	- Modellrechnung ist ein gangbarer Weg zur Berechnung der finanziellen Vor- und Nachteile von Korporationen und Kanton
Aktueller Stand:	- Korporationen und Kanton beurteilen die einzelnen Parameter und verifizieren die Annahmen, insbesondere auch die Investitionskosten - Die erarbeiteten Zahlen wurden noch nicht gegenseitig offengelegt
Differenzen	- betreffend Bewertung der Baurecht bestehen vorerst grosse unterschiedliche Vorstellungen
Lösungsansatz	- die Investitionen und Mehr-/Minderwerte sind nach möglichst objektiven Kriterien zu erarbeiten und zu beurteilen

	- evtl. ist sind die ermittelten Werte durch eine unabhängige, externe Treuhandstelle beurteilen zu lassen - Evtl. zeitlich gestaffelte Ausgleichszahlungen (Mehrwerte durch Einzonungen werden erst mit zeitlicher Verzögerung realisiert).
Risiken	- Finanzielle Leistungen beinhalten von der Sache her immer viel Diskussionsstoff - Ausgleichszahlungen werden von beiden Seiten (Korporationsgemeinden/Landrat) besonders genau unter die Lupe genommen
Weiteres Vorgehen	- unklar (Analyse durch RR-Ausschuss/allenfalls Antrag durch Gesamtregierungsrat an Landrat)

Dokumentation 39: Modellrechnung „Finanzielle Auswirkungen“, Sicht Kanton vom 17.07.2012

Dokumentation 40: Modellrechnung „Finanzielle Auswirkungen“ Sicht Korporationen vom 05.06.2012

4. Weitere Verhandlungs-Dossiers Kanton/Korporationen

4.1. Nutzungsplanung/Erschliessung

Parallel zum Dossier „Grundeigentum/Rechte“ wird das Dossier „Flugplatz: Nutzung. Arbeitsgebiet Faden“ in einer Arbeitsgruppe behandelt.

In Arbeitsgruppe sind nebst dem Kanton und den Korporationen auch die Gemeinden Stans, Buochs und Ennetbürgen mit einbezogen. Die Arbeiten werden durch die Beratungsfirma ecotima, Bern, begleitet.

Ziele der Arbeitsgruppe sind

- die Erarbeitung von Vorschlägen für die Zonenplanung (Art und Lokalisierung der Nutzung/Zonen) und Baureglementen (Bau- und Nutzungsbestimmungen)
- weitere Festsetzungen (Erschliessung, Naherholung, ökologischer Ausgleich)

Die Arbeitsgruppe hatte bisher drei Sitzungen/Workshops. Der Entwurf für den Schlussbericht liegt vor. Der nächste Workshop ist für Mitte Oktober 2012 geplant.

Dokumentation 41: Aktennotizen der Sitzungen vom 18. April 2012, 11. Juni 2012 und 28. August 2012

5. Situation seit 1. September 2012

5.1. Haltung Delegation Parteien/Landrat

An einer Orientierungssitzung vom 1. September 2012, an welcher Kanton, Korporationen sowie Vertreter aller Parteien, der Fraktionen sowie des Landratsbüros teilnahmen, wurde zu Handen des regierungsrätlichen Flugplatzausschusses signalisiert, dass primäres Ziel die „Sicherung des Flugplatzareals für den Kanton“ (Ausübung Kaufoption armasuisse) sei, und alles „Übrige“ später geregelt werden könne. Insbesondere wurden auch „Varianten“ für den Flugplatz gefordert.

Mit dieser „politischen“ Weichenstellung wurden das Ziel des Regierungsrates, bis Ende 2012 mit den Korporationen alle wesentlichen Punkte gemäss Agenda zu regeln und zeitgleich die Zustimmung des Kantons für den Direktkauf der Landflächen durch die Korporation unterlaufen. Eine grundsätzliche Neuorientierung bezüglich der Verhandlungsstrategie und des weiteres Vorgehens ist notwendig.

5.2. Verhandlungsposition Kanton

Die Verhandlungen des Kantons basierten auf der Annahme, dass schrittweise Meilensteine zu erarbeiten werden, welche als Fundament für die Vertragsverhandlungen dienen. Bis Mitte Juli 2012 bestand von Seite des Kantons der Annahme, dass solche Meilensteine im gegenseitigen Einvernehmen gesetzt worden seien, insbesondere

- Protokollbeschluss vom 9.12.2011: Eigentümermodell "Grundeigentum für die Korporationen, Grunddienstbarkeiten für den Kanton" ist ein gangbarer und sinnvoller Weg (vgl. Ziff. 2.5)
- Protokollarische Vereinbarung vom 9.12.2011: „Basis für die Verhandlungen ist das Grundlagenpapier“ (vgl. Ziff. 2.6)
- Protokollbeschluss vom 9.12.2011: Festlegung der Agenda der zu regelnden Punkte (vgl. Ziff. 2.6)
- Protokollbeschluss vom 18.04.2012: Einigung über Plan Nr. 17050.3-56 als Grundlage für die weiteren Verhandlungen (vgl. Ziff. 3.1)

Das Vorgehen entsprach dem Wunsch der Korporationen, welche ausdrücklich zuerst die Flächen, dann den ökologischen Ausgleich und zuletzt die finanziellen Aspekte haben wollten (vgl. Ziff. 2.6).

Im Rahmen der Verhandlungen zwischen Januar bis Juli konnten verschiedene offene Fragen geregelt und ergänzende Unterlagen erarbeitet oder beschafft werden (vgl. Ziff. 3.).

An der Verhandlungsrunde vom 20. August 2012 zeigte sich, dass die Korporationen die bisher vereinbarten Meilensteine wieder grundsätzlich in Frage stellen (insbesondere Flächen) und zugleich Druck auf politischem Wege aufgebaut wurde.

Die Flächen sind der zentrale Ausgangspunkt für die Verhandlungen. Es macht deshalb keinen Sinn, weitere Vertragsverhandlungen zu führen und Abklärungen zu treffen, bis die Frage der Flächen definitiv geregelt ist.

Beim Kanton entstand im Verlauf der Verhandlungen zunehmend der Eindruck, dass die Korporationen primär nur an Erwerb der Grundstücke interessiert sind; der Flugplatz wird als Problem des Kantons erachtet. Die Korporationen haben sich zwar immer wieder für eine zivile Nutzung des Flugplatzes ausgesprochen, lassen es aber bis heute trotz wiederholtem Nachfragen offen, was sie darunter konkret vorstellen. Ohne Flächen für Pisten, Rollwege, Abstellplätze, Sicherheitsanlagen und ökologische Ausgleichsflächen ist ein Flugplatz nicht realisierbar!

5.3. Sistierung der Verhandlungen

Nachdem die Frage der Grösse, der Fläche und der Situierung der Flächen wieder grundsätzlich in Frage gestellt ist, sind die laufenden Vertragsverhandlungen blockiert.

Es macht keinen Sinn über Erschliessungsfragen, Dienstbarkeiten für Rollwege zu Zufahrten, Rekultivierungen von Pisten, finanzieller Ausgleich etc. zu verhandeln, solange nicht klar ist ob, wo und wie ein Flugplatz Nidwalden realisiert werden kann.

Durch die neue Ausgangslage nach der Sitzung vom 1. September 2012 (vgl. Ziff. 5.1) ist eine gesamtheitliche vertragliche Lösung bis Ende 2012 nicht mehr möglich.

6. Ausblick

6.1. Erhebliche Risiken

Das Scheitern einer integralen vertraglichen Lösung bis Ende 2012, bzw. die Trennung des Grundstückskaufs von der Regelung aller übrigen Fragen im Zusammenhang mit dem Flugplatz führt zu erheblichen Risiken und Unbekannten:

- Schwächung der Verhandlungsposition des Kantons für künftige Verhandlungen: die Korporationen sind Grundeigentümer; alle erforderlichen Flächen und Rechte müssen von den Korporationen erworben werden.
- Die Korporationen werden zu alleinigen Profiteuren des „günstigen“ Landpreises, der vom Regierungsrat ausgehandelt wurde. Der Kanton kann keinen Nutzen aus dieser Situation ziehen.
- Realisierung eines Flugplatzes für die zivile Nutzung wird zeitlich erheblich verzögert. Eine definitive Betriebsbewilligung für den Flugplatz kann kurzfristig nicht erwartet werden. Wichtige Investitionsvorhaben (Ersatz Zelthangars, Betankungsplatz etc.) können nicht realisiert werden.
- Ohne definitive Betriebsbewilligung kann das neue Anflugsystem GNNS der Pilatus Flugzeugwerke AG nicht realisiert werden. Die mit einem GNNS-System einhergehende Reduktion der maximalen Lärmbelastung in den schönen Tagen ist demzufolge nicht möglich.
- Die Sicherstellung der ökologischen Ausgleichsflächen wird weiter von der Regelung Landerwerb/Rechte abgekoppelt; die Bereitstellung der erforderlichen Flächen wird weiter erschwert
- Die Pilatus Flugzeugwerke AG steht vor wichtigen Investitionsentscheiden. Investitionsentscheide können durch die fehlende Planungssicherheit beim Flugplatz Nidwalden beeinflusst werden.
- Die Basis für einen finanziellen Ausgleich fehlt; die Kosten fallen zu Lasten des Kantons, die Gewinne zu Gunsten der Korporationen. Die fehlende Wirtschaftlichkeit des Flugplatzes wegen mangelnder Flächen kann der Sinn einer Beteiligung des Kantons ernsthaft in Frage stellen.
- Ohne zivile Nutzung des Flugplatzes verliert der Kanton wesentlich an Standortattraktivität. Wichtige Nidwaldner-Unternehmungen nutzen heute den Flugplatz Nidwalden. Der Flugplatz war für verschiedene Unternehmen ein wichtiger Grund für den Ansiedelungsentscheid.
- Die dringend erforderlichen und vom Landrat beschlossenen ergänzenden Sicherheitsmassnahmen (Tore, Zäune) können nicht realisiert werden.
- Die dringend gesuchte Verbesserung des Angebotes für baureifes Gewerbe-land mit hoher Wertschöpfung wird weiter verzögert.
- Die künftigen Verhandlungen zwischen dem Kanton und den Korporationen wird deutlich erschwert, weil eine gemeinsame Interessenslage fehlt.
- Auch das Erarbeiten von zusätzlichen Varianten für die Grössen und die Situierung ist nicht Garant, dass ein Konsens zwischen den verschiedenen Interessensvertretern gefunden werden kann.
- Die Erarbeitung neuer Varianten führt zu erheblichen Planungskosten und für alle Beteiligten, insbesondere auch für die Verwaltung zu einer grossen zeitlichen Mehrbelastung.

- Sollte es zu einer Ausschreibung der Flächen durch armasuisse kommen, verliert der Kanton jegliche Einflussnahmen auf die künftigen Eigentumsverhältnisse. Die Ausübung des Vorkaufsrechtes könnte für die Korporationen (zu) teuer werden.

6.2. Handlungsbedarf

Ein Direktverkauf der Flächen von der armasuisse an die Korporationen ist nur mit Zustimmung des Kantons möglich. Damit der Kanton auch künftig auf „Augenhöhe“ mit den Korporationen verhandeln kann, ist eine Zustimmung von verbindlichen und rechtlich gesicherten Zusicherungen der Korporationen abhängig zu machen.

Diese sollten unter anderem umfassen:

- uneingeschränktes Nutzungsrecht zu Gunsten Kanton an allen von der armasuisse erworbenen Flächen, solange keine definitive Lösung gefunden ist;
- Dienstbarkeit für den Bau der erforderlichen zusätzlichen Sicherheitsmassnahmen (Tore, Zäune, Signalisationen) gemäss Landratsbeschluss;
- Bereitschaft für aktive Mitarbeit der Erarbeitung und Umsetzung der priorisierten Variante (inkl. Zusicherung für Dienstbarkeiten und Baurechte für flugplatzrelevante Flächen und ökologischer Ausgleich);
- Bereitschaft für finanziellen Ausgleich im Rahmen der definitiven Regelung.

Nur mit entsprechenden Zusicherungen besteht die Gewähr, dass die Korporationen auch ein Interesse an einer zielgerichteten Weiterbearbeitung des Dossiers „Flugplatz Nidwalden“ haben. Insbesondere ist unklar, ob zwischen den einzelnen Korporationen und dem Kanton wirklich ein Konsens über die Grösse, die Gestaltung und die Platzierung des Flugplatzes gefunden werden kann.

Ob die weitere Verhandlungen „aller übrigen Punkte“ in *absehbarer Zeit* zu einem Ziel führen, ist auf Grund des bisherigen Verhandlungsverlaufes ungewiss. Ohne konstruktive Zusagen Seitens der Korporationen ist in Anbetracht des Zeitdruckes (Ablauf Kaufoption armasuisse Ende Dezember 2012) ist ein Scheitern des Projektes „Zivile Nutzung des Flugplatzes“ in der vom Regierungsrat und Landrat vorgesehenen Art abzusehen. Ein Scheitern wäre für die Volkswirtschaft von Nidwalden ein bedeutender Verlust!

Hinweis:

Die Dokumentationen sind in einem Ordner abgelegt. Der **Ordner** ist als „**vertraulich**“ klassifiziert. Den Präsidenten der zuständigen landrätlichen Kommission wird je ein Ordner abgegeben. Die Ordner können von allen Mitgliedern des Landrates eingesehen werden.