

Nr. 736

Stans, 16. Oktober 2012

Baudirektion. Finanzdirektion. Justiz- und Sicherheitsdirektion. Ziviler Flugplatz Nidwalden.
Bericht und Objektkredit. Antrag an den Landrat

Sachverhalt

1 Ausgangslage

1.1 Erwerb Flugplatzareal durch Eidgenossenschaft

Die Schweizerische Eidgenossenschaft erwarb in der Zeit von 1938 – 1996 von den Korporationen Ennetbürgen, Buochs und Stans sowie von Dritten im Bereich des heutigen Flugplatzareals Land für den Bau eines Flugplatzes und von Werkhallen. Der Landerwerb erfolgte mit einer Ausnahme im gegenseitigen Einvernehmen. Im Zusammenhang mit einer Pistenverlängerung im Jahr 1965 kam es zu einem Enteignungsverfahren, in das die Korporation Stans involviert war.

Der Landerwerb erfolgte immer mindestens zum jeweiligen *Verkehrswert*.

1.2 Vorkaufsrechte, Rückkaufrechte

Auf *einem Teil der Flächen* besteht zu Gunsten der Korporationen ein vertraglich vereinbartes, sogenanntes "obligatorisches" oder „rechtsgeschäftliches“ Vorkaufsrecht. Ein Vorkaufsrecht ermöglicht und erlaubt es dem Vorkaufsrechtberechtigten, wann immer das betreffende Grundstück verkauft wird anstelle des kaufwilligen Dritten in den Kaufvertrag einzutreten und die Liegenschaft zu kaufen (vgl. Art. 216c OR).

Die Korporationen haben für keine Flächen ein *Rückkaufrecht*.

1.3 Abgeltung Nutzungseinschränkungen

Für die Sicherheit des Flugbetriebes sind Nutzungseinschränkungen im Bereich der Pisten erforderlich. Die Schweiz. Eidgenossenschaft entschädigte die Korporation Stans im Jahr 1965 mit einem Betrag von 1.74 Mio. Franken und die Korporation Buochs im Jahr 1967 mit einem Pauschalbetrag von 7 Mio. Franken (vgl. August Cueni, Militärflugplatz Buochs - Ennetbürgen, Entstehung und Entwicklung bis 31.12.1989, August 2009, RUAG Aerospace). Die Nutzungseinschränkungen beinhalten im Wesentlichen Bau- und Hindernisverbot, Pflanzverbot, Bewirtschaftungseinschränkung, Grenzzaun, Wasserableitungs- und Wasserfortleitungsrecht, Geh- und Fahrrecht etc..

1.4 Kaufangebot armasuisse

Die armasuisse hat dem Kanton in Aussicht gestellt, die für den Militärflugplatz (Sleeping Base) nicht mehr benötigten Flächen zu verkaufen. Ein entsprechend ausformulierter Kaufvertrag liegt vor. Der Kaufpreis für eine Fläche von 237'592 m² beträgt 2.415 Mio. Franken. Im Kaufpreis sind nebst den Landflächen und Gebäuden auch technische Anlagen inbegriffen. Für den Rückbau und die Rekultivierung der nicht mehr benötigten Anlageteile hat der Käufer zu sorgen, was bei der Festlegung des Kaufpreises entsprechend berücksichtigt wurde. Die armasuisse verzichtet ausnahmsweise auf eine Gewinnbeteiligung bei einer allfälli-

gen Weiterveräußerung (vgl. im Gegensatz dazu Ziff. 6 des Berichtes des Regierungsrats Obwalden an den Kantonsrat Obwalden betreffend Kauf des Flugplatzes Kägiswil).

Bedingung für den Vertragsabschluss ist, dass die Korporationen auf ihr Vorkaufsrecht verzichten und gleichzeitig ein Benutzungsvertrag für den Flugplatz mit der armasuisse abgeschlossen wird. Denn gleichzeitig mit dem Kaufvertrag für die vom Bund nicht mehr benötigten Landflächen soll eine Benützungsvereinbarung über die bestehende Flugplatzinfrastruktur abgeschlossen werden. Darin verpflichtet sich der Bund dem Kanton die Hauptpiste und weitere beim Bund verbleibenden Infrastrukturanlagen (Kupferkabel, Rollstrasse West, etc.) zu Gunsten der Zivilluftfahrt zur Verfügung zu stellen. Im Gegenzug hat der Kanton für den Unterhalt derselben zu sorgen. Der Kaufvertrag betreffend die vom Bund nicht mehr benötigten Flächen und die Benützungsvereinbarung stellen, samt den diversen Nebenbedingungen (Genereller Entwässerungsplan [GEP], Unterhaltsverpflichtung etc.), das sogenannte Gesamtpaket dar.

Der Landrat hat dem Kaufvertrag am 9. Juni 2010 zugestimmt und gleichzeitig den erforderlichen Objektkredit bewilligt.

Ein Kaufabschluss kam bis heute nicht zustande, weil die Korporationen *nicht* auf ihre Vorkaufsrechte verzichten wollen. Sie forderten den Direktkauf, mindestens der nicht flugplatzrelevanten Flächen.

Der Kanton konnte erwirken, dass die armasuisse ihre Verkaufsoption auf der Basis der ausgehandelten Verträge bis 31. Dezember 2012 offen hält. Kommt bis zu diesem Zeitpunkt keine Einigung zwischen Kanton und Korporationen betreffend der Vorkaufsrecht oder einem Direktkauf durch die Korporationen zu Stande, behält sich armasuisse ausdrücklich vor, die frei werdenden Flächen öffentlich auszuschreiben und an den Meistbietenden zu veräußern.

Anhang 1: Plan der zum Verkauf stehenden Flächen der armasuisse

2 Militär-/Zivilflugplatz Buochs-Nidwalden

2.1 Sachplan Militär (SPM) / Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL)

Der Bundesrat hat am 1. Juli 2009 den Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) und den Sachplan Militär (SPM) für den Flugplatz Buochs verabschiedet.

Im SPM wird der Flugplatz als "Sleeping Base" und im SIL als „zivil mitbenützter Militärflugplatz“ definiert.

Im SIL werden die Zweckbestimmung, die Rahmenbedingungen zum Betrieb, der Flugplatzperimeter, die Lärmbelastung, die Hindernisbegrenzung sowie der Natur- und Landschaftsschutz festgelegt.

Die beiden Sachpläne sind rechtsgültig. Sie bilden heute die Basis für die Weiterentwicklung des Flugplatzes und insbesondere für die Erarbeitung des Betriebsreglementes.

Alle interessierten Kreise, insbesondere auch der Kanton, die Gemeinden und die Korporationen wurden im Auflageverfahren angehört. Verschiedene Anträge wurden in den Sachplänen berücksichtigt.

2.2 Flugplatz-Perimeter

Der SIL legt den Flugplatzperimeter verbindlich fest. Eine Änderung des Flugplatzperimeters ist nur mit einer Änderung des Sachplanes möglich. Die Zuständigkeit liegt beim Bund.

Auf Grund einer Eingabe der Korporation Buochs im Vernehmlassungsverfahren wurde der Flugplatzperimeter im Raum Faden für die Ansiedlung aviatischer Betriebe erweitert.

Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den zivilen Flugplatzanlagen beanspruchte Areal einschliesslich des Gebiets für die Ansiedlung aviatischer Betriebe.

Anhang 2: Plan Nr. 17060.3.54 vom 30. April 2012 mit den flugplatzrelevanten Flächen und dem Flugplatzperimeter

2.3 Ökologischer Ausgleich

Die Sachpläne SIL und SPM verlangen, dass im Bereich des Flugplatzperimeters eine ökologische Ausgleichsfläche ausgeschieden wird. Als Richtlinie ist von 12 % der Gesamtfläche des Flugplatzperimeters auszugehen.

Diese Vorgabe war bereits bei der Erarbeitung und Auflage der Sachpläne bekannt.

Anhang 3: Aktennotiz zur Besprechung vom 17. August 2012 mit den Vertretern des Bundesamts für Zivilluftfahrt (BAZL), des Bundesamts für Umwelt (BAFU), den Korporationen sowie dem Kanton

3 Beschlüsse Landrat

3.1 Kauf Flugplatzflächen/Verbesserung der Sicherheit

Der Landrat hat am 9. Juni 2010 folgende Beschlüsse gefasst:

- Objektkredit für den Erwerb von Pistenflächen und Immobilien (2.415 Mio. Franken; vgl. Ziff. 1.4 vorne);
- Objektkredit für den Bau eines Towers sowie die Verbesserung der Sicherheit der Pisten und Rollwege (3.9 Mio. Franken);
- Objektkredit für die Begleitung des Projektes (0.5 Mio. Franken);

Der Regierungsrat wurde beauftragt, 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.

Der Stand der Umsetzung der Landratsbeschlüsse präsentiert sich heute wie folgt:

- Der Kaufvertrag konnte bisher nicht abgeschlossen werden (kein Verzicht der Korporationen auf die Vorkaufsrechte);
- Die Sicherheitsmassnahmen konnten bisher nur teilweise umgesetzt werden (der Tower ist erstellt; für die Tore und Zäune fehlt die Zustimmung der Korporationen zu den erforderlichen Dienstbarkeiten);
- Die Weiterbearbeitung des Projektes wurde vorangetrieben, insbesondere im Bereich Raumplanung, Erschliessung, Festlegung der flugplatzrelevanten Flächen, Situierung und Betrieb des Flugplatzes, Rechtsform der künftigen Betreibergesellschaft etc.). Die Weiterbearbeitung ist heute *in wesentlichen Teilen* blockiert, weil die Frage der Grösse und der Art des Flugplatzes politisch neu gestellt wird (Forderung nach Varianten vgl. Ziff. 7).

3.2 Orientierung Landrat/Medien

Der Landrat wurde durch den regierungsrätlichen Ausschuss an folgenden Daten mündlich über den aktuellen Stand orientiert:

- | | |
|------------|---|
| 15.12.2010 | Scheitern Kaufvertrag/Kaufoption armasuisse |
| 09.02.2011 | Handlungsbedarf Sicherheitsanlagen/Erarbeitung Grundlagenpapier |
| 06.07.2011 | Stand Erarbeitung Grundlagenpapier |

- 14.12.2011 Grundlagenpapier/Konzeptänderung „Rechte statt Kauf“
- 25.04.2012 Einigung mit Korporationen betreffend Flächen und Situierung des Flugplatzes
- 26.09.2012 mündliche Beantwortung der Kleinen Anfrage von LR Martin Zimmermann

Vorgängig wurden jeweils die Fraktionschefs, die Parteipräsidien und das Landratsbüro im Beisein der Korporationspräsidenten orientiert. Am 13. Dezember 2011 wurde dem Landrat eine Zusammenfassung des Grundlagenpapiers zur Orientierung abgegeben.

Im Weiteren wurden auch verschiedene landrätliche Kommissionen durch den regierungsrätlichen Ausschuss periodisch orientiert.

Gleichzeitig mit dem Landrat wurden auch die Medien orientiert. Die Medienmitteilungen wurden im Voraus mit den Korporationen abgesprochen.

4 Konzept zivile Nutzung Flugplatz

4.1 Grundlagenpapier

Nach dem Scheitern des Direktverkaufs an den Kanton nahm der regierungsrätliche Flugplatzausschuss anfangs 2011 eine Standortbestimmung vor.

Die Korporationen wurden darüber informiert und erklärten sich einverstanden, dass die Klärung des Flugplatztyps Sache des Kantons und der Pilatus Flugzeugwerke AG sei und dass die Korporationen zu einem späteren Zeitpunkt, nämlich bei der Erarbeitung des Nutzungskonzepts über das Gesamtareal, einbezogen werden.

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 AG und der Airport Buochs AG (nachfolgend: abag) abgestützt.

Im Grundlagenpapier werden der Ist-Zustand sowie die künftigen Anforderungen und Rahmenbedingungen an den Flugplatz aus Sicht des Regierungsrates aufgezeigt. Zudem werden darin auch die Zielsetzungen des Regierungsrates dargelegt. Diese wurden später auf dem Arbeitsblatt vom 14. September 2012 zusammengefasst.

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.

Die Korporationen wurden im September 2011 zur Vernehmlassung des vollständigen Grundlagenpapiers eingeladen; sie hatten die Möglichkeit, per 30. November 2011 Stellung zu nehmen (vgl Ziffer 4.5).

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

Anhang 4: Zusammenfassung Grundlagenpapier vom 13.12.2011

Anhang 5: Zielsetzungen Regierungsrat, Stand 14.09.2012

4.2 Grösse des Flugplatzes

Der Flugplatz Nidwalden umfasst einerseits die erforderlichen Pisten und Rollwege (nachfolgend: flugplatzrelevante Flächen), andererseits den eigentlichen „Flugplatz“ für die zivile Nutzung (insbesondere ein Flugplatzgebäude, Hangar, Tower, Betankungsplatz, und Abstellplätzen; nachfolgend: Flugplatz). Die Grösse des Flugplatzes ergibt sich aus den festgelegten Rahmenbedingungen (u.a. Nutzungskonzept, Flugbewegungen, Eigenwirtschaftlichkeit etc.)

Das beigezogene Ingenieurbüro Berchtold und Moor AG, Bern, bezeichnet die vorgesehene Fläche für den eigentlichen Flugplatz von rund 71'000 m² als knapp genügend. Die entsprechenden Flächen sind im Plan Nr. 17060.3.56 (blauer Teil) vom 29. Februar 2012 dargestellt. Die gesamten flugplatzrelevanten Flächen sind sodann im Plan Nr. 17060.3.54 vom 30. April 2012 blau dargestellt (vgl. Anhang 2).

Zudem wurde durch die BDO Visura abgeklärt, ob mit dieser Fläche ein kostendeckender Betrieb überhaupt realisierbar ist. Die BDO bestätigt, dass unter gewissen Bedingungen ein kostendeckender Betrieb möglich ist.

Zusätzlich sind im Bereich des Flugplatzareals die erforderlichen ökologischen Ausgleichsflächen zu bezeichnen.

Anhang 6: Plan Nr. 10364 Konzept Flugzeugabstellfläche

Anhang 7: Plan Nr. 17060.3.56 vom 29. Februar 2012 mit dem eigentlichen Flugplatz

4.3 Haltung Pilatus Flugzeugwerke AG

Die Pilatus Flugzeugwerke AG begrüßten in der Vernehmlassung die Erarbeitung des Grundlagenpapiers und erachteten dieses als wertvolle Grundlage für die weiteren Prozesse. Im Weiteren meldeten die Pilatus Flugzeugwerke AG konkretes Interesse an, mittelfristig, das heisst 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).

4.4 Konzeptänderung "Rechte statt Kauf"

Um den Hauptanliegen der Korporationen – welche an ihrem Vorkaufsrecht festhalten wollen – entgegen zu kommen, beschloss der Regierungsrat mit RRB Nr. 677 vom 13. September 2011 auf einen Erwerb der Grundstücke durch den Kanton zu verzichten und die flugplatzrelevanten Flächen gemäss dem Grundlagenpapier mit grundbuchlich eingetragenen Dienstbarkeiten langfristig 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.

4.5 Haltung Korporationen

Die Korporationen äusserten sich in ihrer Stellungnahme vom 30. November 2011 zum Grundlagenpapier sehr kritisch.

An der Sitzung vom 9. Dezember 2011 wurde mit den Korporationen das Grundlagenpapier besprochen und festgestellt, wo „Übereinstimmung“ und wo „gewisse Differenzen“ bestehen. Diese können zusammenfassend wie folgt dargestellt werden:

Übereinstimmung:

- Bedeutung für Volkswirtschaft NW und insbesondere für Pilatus Flugzeugwerke AG;
- Kaufoption armasuisse muss unbedingt ausgelöst werden;
- neues Eigentümermodell (Grundeigentum Korporationen /Grunddienstbarkeiten für Kanton) ist gangbarer Weg;
- nicht flugplatzrelevante 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 [Ausführungen im Protokoll zu "Übereinstimmung" und "gewissen Differenzen" siehe oben] mit eigentlichen Vertragsverhandlungen zu beginnen".

Die Korporationen verlangten ausserdem, dass folgende Schlüsselthemen in folgender Reihenfolge behandelt 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.)"*

Die weiteren Verhandlungen basierten in der Folge auf der am 9. Dezember 2011 getroffenen Vereinbarung und den von den Korporationen vorgegebenen Schlüsselthemen.

4.6 Direktverkauf Korporationen/armasuisse

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

- keine inhaltlichen Veränderungen der bestehenden Vertragsentwürfe (so genanntes Gesamtpaket betreffend Kaufvertrag und Benützungsvereinbarung) (gemäss Schreiben 12.01.2011)
- Kanton erteilt Zustimmung zum Direktverkauf

Gleichzeitig wurde von der armasuisse ausdrücklich erklärt, dass die Kaufoption bis zum 31. Dezember 2012 gilt. Kommt keine Einigung zwischen Kanton und Korporationen zu Stande, wird die armasuisse die Flächen öffentlich ausschreiben.

5 Verhandlungen mit den Korporationen

5.1 Agenda

Als Basis für die Verhandlungen zwischen Kanton und Korporationen wurde eine Agenda mit allen wesentlichen Verhandlungspunkten ausgearbeitet.

An der Sitzung vom 9. Dezember 2011 wurde die Agenda als *Grundlage für die weiteren Verhandlungen* bezeichnet. Einzelne Punkte in der Agenda (Gewerbegebiet Faden/Kiesabbau vor Aawasserdelta sowie Verlängerungen von Fuss-/Radweg) wurden als nicht zwingende Punkte für den Vertragsabschluss bezeichnet.

Anhang 8: Agenda vom 13.09.2011

5.2 Situierung und Flächen des Flugplatzes

In Sinne der Vereinbarung vom 9. Dezember 2011 wurden vorerst die Fläche des Flugplatzes (Situierung und Grösse des eigentlichen Flugplatzes) diskutiert. An der Sitzung vom 18.04.2012 wurde die *Einigung erzielt*, dass der Plan Nr. 17050.3-56 (vgl. Anhang 6) Grundlage für die weiteren Verhandlungen ist.

Dieser Plan bildete die Grundlage für die weiteren Verhandlungen, insbesondere für die Regelung der Dienstbarkeiten und des finanziellen Ausgleichs.

Mittlerweile wird die Situierung und die Grösse des eigentlichen 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 (Situierung/Grösse) zu prüfen.

5.3 Ökologischer Ausgleich

Gemäss SIL (vgl. Ziff. 2.1) müssen primär innerhalb des Flugplatzperimeters ökologische Aufwertungsmassnahmen getroffen werden. Als Richtwert ist von 12 % der Fläche des Flugplatzperimeters auszugehen.

Ursprünglich war von Seite des Kantons vorgesehen, die ökologische Aufwertung im Delta-bereich des Aawassers in Buochs zu realisieren. Die Genossenkorporation Buochs hat am 31.03.2012 vertraglich die Unterstützung des Projektes Aadelta zugesichert:

"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."

An der Sitzung vom 17.08.2012 wurde mit den Korporationen und den Bundesämtern BAFU und BAZL die Notwendigkeit, Umfang, Ort und Möglichkeiten für den ökologischen Ausgleich im Detail erörtert (vgl. Anhang 3). Es wurde vereinbart, dass

- das Projekt „Aadelta“ sistiert wird und
- die Korporationen zusammen mit der Fachstelle Natur- & Landschaftsschutz Vorschläge ausarbeiten, damit die Anforderungen für den ökologischen Ausgleich erfüllt werden können. Diese Vorschläge sollen im 4. Quartal von den Bundesämtern beurteilt werden.

5.4 Stand der Verhandlungen

Zwischen anfangs Jahr und Ende August 2012 fanden sechs Verhandlungsrunden zwischen dem Kanton und den Korporationen statt. In verschiedenen Dossiers konnten wesentliche Lösungen oder zumindest Annäherungen der Standpunkte gefunden werden, insbesondere

- Eigentümermodell (Korporationen Eigentümer/Kanton Inhaber von Dienstbarkeiten);
- flugplatzrelevante Flächen (in der Zwischenzeit wieder in Frage gestellt);
- Realisierung der gewässerschutztechnischen Massnahmen (GEP);
- Erfassung der erforderlichen Dienstbarkeiten und Recht;
- Bezeichnung, Koordination und Abwicklung der verschiedenen Vertragswerke;
- Ökologischer Ausgleich: Erarbeitung einer Alternativvariante;
- Modell für die Berechnung des finanziellen Ausgleichs.

Im Weiteren wurden verschiedene Abklärungen getroffenen und Grundlagen erarbeitet, insbesondere betreffend Flächen-/Nutzungsveränderungen, Konzept Entwässerung Hauptpiste,

Ertragsausfall bei Entwässerung über Sickermulden, Fruchtfolgeflächen, belastete Standorte, etc.

Ein Standbericht über die Verhandlungen per 1. September 2012 liegt vor.

Nachdem die grundlegende Frage betreffend der Situierung und der Grösse des Flugplatzes wieder in Frage gestellt ist (vgl. nachfolgend Ziff. 6), wurden die weiteren Verhandlungen und Abklärungen zunächst eingestellt.

Anhang 9: Standbericht per 1. September 2012

6 Neue Ausgangslage

6.1 Projekt "Optima"

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. Die Politik solle sich auf die Rahmenbedingungen beschränken.

Das Projekt „Optima“ sieht vor, den Flugplatz nördlich der Kantonsstrasse zwischen dem Areal der Pilatus Flugzeugwerke AG und dem Areal der RUAG zu situieren und den Flugplatzperimeter deutlich zu reduzieren.

6.2 Haltung Korporationen

An der Sitzung vom 20. August 2012 machten die Korporationen deutlich, dass sie vorerst primär nur am Kauf der Gesamtflächen interessiert sind. Der Kanton soll ein Zugeständnis abgeben, dass die Korporationen die Flächen vom Bund kaufen können, ohne dass die Verträge zwischen Korporationen und Kanton im Detail ausgehandelt sind. Das ganze Geschäft soll ohne Einbezug des Landrates erfolgen.

6.3 Aussprache Fraktionschefs und Parteipräsidien vom 1. September 2012

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. Im Weiteren wurden auch „Varianten“ für den Flugplatz gefordert. Ob der Kanton oder die Korporationen die Flächen erwerben sollen, blieb offen.

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 weiteren Vorgehens war notwendig.

7 Vereinbarung mit Korporationen

7.1 Vorschlag der Korporationen

Im Nachgang an die Besprechung vom 1. September 2012 unterbreiteten die Korporationen mit Schreiben vom 3. September 2012 folgenden „Lösungsvorschlag“:

„1. Die Korporationen schliessen die sich in der Vorbereitung befindenden Kaufverträge über die nicht mehr gebrauchten Flugplatzflächen und Anlagenteile mit armasuisse auf Ende Jahr ab.“

2. Gleichzeitig mit dem Abschluss dieser Kaufverträge verpflichten sich die Korporationen zur Einräumung der notwendigen Dienstbarkeiten, die den Flugbetrieb im heutigen Umfang mit der heute bestehenden Infrastruktur weiterhin uneingeschränkt und bis zur definitiven Ausgestaltung des neuen Flugplatzes garantieren.

3. Die Korporationen stehen hinter der zivilen Nutzung des ehemaligen Militärflugplatzes Buochs und sind weiterhin bereit, aktiv an der Erarbeitung der Lösung für einen neuen Flugplatz Nidwalden mitzuwirken.“

7.2 Beurteilung des Vorschlages aus der Sicht des Regierungsrates

Der „Lösungsvorschlag“ der Korporationen zeigt die Zielrichtung der Korporationen auf. Primär sind sie nur am vorzeitigen Kauf der gesamten Flächen interessiert (Ziff. 1). Mit der Einräumung der Rechte für den Flugbetrieb im heutigen Umfang (Ziff. 2) wird der Weiterbetrieb vorerst sichergestellt. Die zentralen Fragen, wo und wie der künftige Flugplatz gestaltet werden soll, bleiben ungelöst. Die Korporationen stehen zwar hinter der zivilen Nutzung des Flugplatzes und zeigen sich bereit, aktiv an einer Lösung mitzuwirken (Ziff. 3). Sie haben aber bis heute, trotz wiederholter Nachfrage, nie aufgezeigt, welche Zielsetzungen der Flugplatz Nidwalden in Zukunft aus ihrer Sicht erfüllen soll.

Die Korporationen wären mit ihrem Vorschlag Eigentümer aller Flächen. Sie hätten es in der Hand, zu entscheiden, wie die zivile Nutzung auf dem Flugplatz künftig aussehen soll. Der Kanton müsste alle Rechte von den Korporationen für einen künftigen Flugplatz erwerben. Die Basis für einen finanziellen Ausgleich der Mehrwerte wäre nicht mehr vorhanden. Die Korporationen kämen so günstig zu rund 237'000 m² Fläche und könnten den Mehrwert generieren. Der Kanton müsste für die definitive Ausgestaltung des Flugplatzes als Bittsteller auftreten, um die für den Flugplatz notwendigen Flächen und Rechte erwerben zu können. Die anstehenden Investitionen könnten nicht aus dem angestrebten Mehrwert finanziert werden. Dies entspricht in keiner Weise dem Sinn der seinerzeit mit der armasuisse ausgehandelten Kaufsumme.

Ein vorzeitiger Kauf der Flächen durch die Korporationen macht für den Kanton nur Sinn, wenn für die weiteren Verhandlungen zwischen dem Kanton und den betroffenen Korporationen in etwa gleich lange Spiesse bestehen und beide Parteien ein Interesse haben müssen, weiter nach einer Lösung zu suchen.

7.3 Gemeinsame Vereinbarung

Auf der Basis des Schreibens vom 3. September 2012 wurden mit den Korporationen im Hinblick auf die weiteren Verhandlungen einer Vereinbarung Gespräche aufgenommen. Ein Entwurf der Korporationen liegt vor.

Im folgenden Punkt bestehen noch wesentliche, unterschiedliche Auffassungen zwischen dem Entwurf der Korporationen und den Vorstellungen des Regierungsrates:

Die Dienstbarkeiten zu Gunsten des Kantons sollen sich nach Ansicht der Korporationen

- nur auf befestigte Flächen beziehen
- nur auf Flächen beziehen, welche heute nicht von Dritten genutzt werden und
- nur bis Ende 2013 Gültigkeit haben, soweit es sich nicht um flugplatzrelevante Flächen handelt.

Aus der Sicht des Regierungsrates ist dazu folgendes festzuhalten:

Mit der Vereinbarung soll eine Basis für den kurzfristigen Weiterbetrieb und die langfristige Ausgestaltung des Flugplatzes geschaffen werden.

Ausgangspunkt ist das Zugeständnis des Regierungsrates, wonach die Korporationen alle Flächen kaufen können und der Kanton die für den Flugplatz erforderlichen Rechte erhält, unter der *Annahme*, dass

- a) damit der Weg frei wird für einen Flugplatz gemäss dem Grundlagenpapier und
- b) bis Ende 2012 eine definitive Regelung der Punkte gemäss Agenda (ohne die Punkte 4 und 6) inkl. des finanziellen Ausgleichs gefunden werden kann.

Der Regierungsrat steht nach wie vor zu diesem Angebot.

Nachdem die Ausgestaltung und Situierung des Flugplatzes wieder grundsätzlich in Frage gestellt ist und deshalb auch bezüglich finanziellem Ausgleich nicht weiterverhandelt werden kann, hat sich die Ausgangslage wesentlich verändert.

Es liegt im Interesse des Kantons, dass die Ausgangslage für künftige Verhandlungen für beide Parteien in etwa gleich bleibt und trotzdem die Kaufoption der armasuisse ausgeübt werden kann. Im Übrigen gilt es nochmals festzuhalten, dass die Korporationen keinerlei Rechte oder rechtliche Ansprüche auf einen Kauf der Flächen haben. Sie besitzen lediglich auf einem Teil der Flächen ein Vorkaufsrecht. Es steht ihnen frei, die Grundstücke unter den vom Landrat vorgegebenen Bedingungen zu kaufen. Beim Verzicht auf den Kauf, bleiben ihre Vorkaufsrechte unverändert bestehen. Für den Kanton gilt sodann, dass seine Kaufoption nur ausgelöst werden könnte, wenn die Korporationen auf ihre Vorkaufsrechte verzichten würden.

Eine Regelung, wie sie die Korporationen vorschlagen, würde die Stellung des Kantons für künftige Verhandlungen, insbesondere auch bezüglich des finanziellen Ausgleichs wesentlich schwächen, weil die Korporationen mit der Vereinbarung bereits einseitig uneingeschränkte Eigentümerin der Flächen würden.

Als Entgegenkommen ist der Regierungsrat bereit, die Parzelle Nr. 464 (vgl. Anhang 1) sowie die Halle 2 (vgl. Anhang 1) von einem ansonsten bis zur endgültigen Ausgestaltung des zivilen Flugplatzes umfassenden Nutzniessungsrecht des Kantons auszunehmen. Dies, einerseits um laufenden Verhandlungen der Korporationen mit Dritten nicht zu blockieren und andererseits um einen Gegenwert für den aufzuwendenden Zins der Korporationen für den Kauf von der armasuisse zuzulassen.

Eine Beschränkung der Dauer der Dienstbarkeiten, würde sodann dazu führen, dass wenn bis Ende 2013 keine Einigung erzielt wird, die Korporationen automatisch uneingeschränkte Eigentümerinnen aller Flächen würden. Die Stellung des Kantons für weitere Verhandlungen würde damit wesentlich geschwächt.

Erwägungen

1 Grundsätzliches

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass es für eine Verhandlungslösung immer eine Übereinstimmung der Parteien in allen Verhandlungspunkten braucht. Ist dies nicht möglich, insbesondere in den wesentlichen Verhandlungspunkten, ist ein Scheitern der Verhandlungen die Folge.

Der Kanton selbst besitzt keine Landflächen, auf welchen er einen Flugplatz realisieren könnte. Er ist deshalb darauf angewiesen, entsprechende Flächen vom Bund erwerben zu können bzw. da dies nicht möglich ist (vgl. Ziff. 5 nachfolgend), zumindest entsprechende Rechte an den flugplatzrelevanten Flächen von den Korporationen zu erhalten.

2 Aufgaben des Kantons

Der Regierungsrat ging bisher immer davon aus, dass beim äusserst komplexen Flugplatzdossier nur mit einer gleichzeitigen Bearbeitung der Eigentumsübertragung und der übrigen Verhandlungspunkte gemäss Agenda eine für beiden Seiten akzeptable Lösung gefunden werden kann. Das heisst, dass nicht nur die Eigentumsrechte zu übertragen sind, sondern gleichzeitig auch die notwendigen Rechte für einen langfristigen Weiterbetrieb eines zivilen Flugplatzes mittels Dienstbarkeiten zu sichern sind. Durch dieses Vorgehen sollten die Vor- und Nachteile auf beiden Seiten gleichmässig verteilt und für den Kanton und die Korporationen eine win-win Situation geschaffen werden. Mithin sollten sowohl die Korporationen als auch der Kanton von dem mit der armasuisse ausgehandelten Gesamtpaket (vgl. Ziff. 1.4 des Sachverhalts) profitieren. Der Kaufpreis von 2.415 Mio. Franken lässt sich nämlich insofern begründen, als nicht einfach eine Fläche von 237'592 m² verkauft bzw. erworben wird. Vielmehr sind damit einerseits Kosten für die Rekultivierung von nicht mehr benötigten Rollwegen, die Modernisierung und den Unterhalt der Flugplatzinfrastruktur etc. verbunden und andererseits kann aufgrund von Neueinzonungen ein Gewinn erzielt werden.

Aus Sicht des Kantons wurde der Kaufpreis als angemessen erachtet, insbesondere weil mit der geplanten Einzonung von Gewerbeland im Gebiet Faden ein wesentlicher Mehrwert geschaffen werden kann. Der Mehrwert sollte für die Rekultivierung aber auch für den Ausbau der Infrastruktur für den Flugplatz eingesetzt werden. Mittel- und längerfristig besteht ein Investitionsbedarf ohne ökologischen Ausgleich von rund 15 - 20 Millionen Franken (Tower, Sicherheitsanlagen, Betankung, Abstellplätze, Hangar, Flugplatzgebäude, technische Anlagen etc.).

Aus Sicht des Kantons ist eine Mitbeteiligung am Mehrwert gerechtfertigt, weil die Korporationen ihr Land zum damaligen Marktwert an den Bund verkauft haben und der vom Kanton ausgehandelte Rückkaufpreis durchaus als Vorzugspreis bezeichnet werden kann. Von diesem Vorzugspreis sollen alle Bürgerinnen und Bürger des Kantons profitieren und nicht nur die nutzungsberechtigten Korporationsbürgerinnen und -bürger der drei betroffenen Korporationen.

Mit dem Erwerb der Grundstücke durch die Korporationen wird diesbezüglich eine neue Ausgangslage geschaffen. Ohne eine Mitbeteiligung des Kantons am Mehrwert fehlt ein wesentlicher Bestandteil für die künftige Finanzierung der Flugplatzinfrastrukturen. Die Beteiligung des Kantons am entstehenden Mehrwert (zukünftiger Wert der Grundstücke abzüglich Erwerbs- und Investitionskosten für die Erschliessung) muss auch weiterhin ein Bestandteil der Verhandlungen bleiben, ansonsten die Finanzierung des Flugplatzes grundsätzlich in Frage gestellt ist.

3 Neue Ausgangslage

Durch die neue Ausgangslage nach der Sitzung vom 1. September 2012 (vgl. Ziff. 6 des Sachverhalts) ist eine gesamtheitliche, definitive Lösung bis Ende 2012 nicht mehr möglich. Solange die Situierung und die Grösse des eigentlichen Flugplatzes nicht geklärt ist, können weder die für den Flugplatzbetrieb nötigen Dienstbarkeiten grundbuchlich gesichert, noch die Frage des finanziellen Ausgleichs (wer hat welche Lasten zu tragen und wer kriegt welche Mehrwerte) geklärt werden.

4 Kaufflächen von armasuisse

Kurzfristig stehen folgende Möglichkeiten offen:

- a) Kanton kauft, Korporationen verzichten auf Vorkaufsrecht
- b) Korporationen kaufen; Kanton gibt Zustimmung
- c) armasuisse schreibt aus, Korporationen machen ihr Vorkaufsrecht geltend

Variante a) ist aus Sicht des Kantons die optimale Lösung. Der Objektkredit des Landrates und die unterschriftsbereiten Verträge liegen vor.

Variante b) macht nur Sinn, wenn die Korporationen gegenüber dem Kanton verbindliche Zusagen betreffend künftigen Flugplatz abgeben (vgl. nachfolgend Ziff. 5).

Variante c) ist die Lösung, wenn es für den Kanton keinen Sinn mehr macht, sich weiterhin für einen kantonalen zivilen Flugplatz einzusetzen.

5 Lösungsvorschlag der Korporationen

Die Korporationen lehnen einen Verzicht auf die Vorkaufsrechte kategorisch ab (Variante a). Selbst auf die Aushandlung von Zugeständnissen, welche der Kanton im Gegenzug bieten würde, wollen sie sich nicht einlassen, insbesondere:

- Weiterverkauf aller nicht flugplatzrelevanten Flächen an die Korporationen;
- Einräumung von Nutzniessungsrechten gemäss Variante b) auf allen Flächen;
- vorübergehende Nutzungsrechte.

Damit ist ein Direktkauf gemäss Variante a) nicht möglich.

Die Korporationen bevorzugen Variante b). Sie sind bereit, gewisse Konzessionen für die heute aviatisch genutzten Flächen einzugehen (siehe Ziff. 7.1 des Sachverhaltes). Die Nutzung aller übrigen Flächen, inklusive Redundanzpiste, Hallen 2 und 3 beanspruchen sie uneingeschränkt für sich. Damit wird die Position des Kantons für die weiteren Verhandlungen massiv geschwächt. Wichtige Positionen für die weiteren Verhandlungen zur Sicherung und Entwicklung des zivilen Flugplatzes Nidwalden würden zu Gunsten der Korporationen präjudiziert (siehe Ziff. 7.3 des Sachverhalts).

6 Sicht des Kantons

6.1 Langfristige Sicherstellung ziviler Flugplatz

Aus Sicht des Kantons ist weiterhin an einem zivilen Flugplatz festzuhalten. Zwar ist es nicht Aufgabe des Kantons einen solchen selber zu betreiben, er hat jedoch dafür zu sorgen, dass dies langfristig möglich bleibt, indem er die erforderlichen Rahmenbedingungen dafür schafft. Zur Sicherstellung eines zivilen Flugbetriebes kann der Kanton deshalb Beiträge und Darlehen an den Betrieb des Flugplatzes leisten, Beiträge und Darlehen an Investitionen für den Flugbetrieb leisten, Infrastrukturanlagen erwerben, veräussern, erstellen oder zur Verfügung stellen sowie Grundstücke erwerben, veräussern oder zur Verfügung stellen (vgl. Art. 19a des Gesetzes über die Förderung der Wirtschaft, Wirtschaftsförderungsgesetz, WFG; NG 811.1).

Die Aviatik hat volkswirtschaftlich und politisch in Nidwalden eine hohe Bedeutung. Mit heute über 2'000 Beschäftigten trägt der Kanton Nidwalden erheblich zur Wertschöpfung der Schweizerischen aviatischen Industrie bei. Die meisten dieser Unternehmen, Pilatus Flugzeugwerke AG, RUAG Aerospace AG, Aerolite Max Bucher AG, BWB Group, Alpinlift Helikopter AG, Paint-Styling AG, Nidwalden Airpark AG, Swiss Aerospace Cluster, AeroFEM GmbH usw. sind bereits seit mehreren Jahren in Nidwalden erfolgreich tätig und haben einen grossen Anteil an der volkswirtschaftlichen Wertschöpfung im Kanton.

Als grösster Arbeitgeber ist die Pilatus Flugzeugwerke AG wichtiger Impulsgeber im Kanton. Durch drei Grossaufträge (PC-21 für Saudi Arabien, Indien und Katar) werden in den nächsten 24 Monaten ca. 400 Arbeitsplätze geschaffen. Für den Betrieb der Pilatus Flugzeugwerke AG ist der zivile Flugplatz Nidwalden existentiell wichtig. Es werden nicht nur alle Test- und Trainingsflüge von diesem Flugplatz absolviert, auch dient der Flugplatz als An- und Abflugsziel für Pilatus Flugzeuge, die in Stans gebaut, verkauft, gewartet, repariert und wieder in Stand gesetzt werden. Der Geschäftszweig „Maintenance“ soll in den nächsten Jahren

von der Pilatus Flugzeugwerke AG weiter ausgebaut werden und bei einer Ansiedlung dieses Geschäftszweigs auf dem zivilen Flugplatz Nidwalden werden rund 100 Arbeitsplätze geschaffen. Dieser Geschäftszweig stellt eine hohe Wertschöpfung am Boden dar, sorgt für den Zuwachs an hoch qualifizierten Arbeitskräften und ist für die weitere Entwicklung und Marktbearbeitung von der Pilatus Flugzeugwerke AG von grosser Bedeutung. Aufgrund der steigenden Nachfrage nach Wartungsarbeiten an Flugzeugen, könnten durch diesen Geschäftszweig weitere Unternehmen, die als Zulieferer für die Pilatus Flugzeugwerke AG wichtig sind, am zivilen Flugplatz Nidwalden angesiedelt werden. Damit wären ein weiterer Beschäftigungszuwachs von rund 150 Arbeitsplätzen und eine Steigerung der Wertschöpfung möglich.

Bei der Ansiedlung von Unternehmen im Kanton Nidwalden ist der Flugplatz ebenfalls von entscheidender Bedeutung. Die Historie hat gezeigt, dass Unternehmer mit international agierenden Unternehmen wie z.B. Glas Trösch Group, Rosen Swiss AG, Schindler AG, Artemis Beteiligungen AG, OBO Bettermann AG, SCHAEFF Holding AG, TSTV Technologies AG usw. den Wirtschaftsstandort Nidwalden vor allem auch wegen des zivilen Flugplatzes Nidwalden und den sich damit vorteilhaften Geschäftsflugmöglichkeiten gewählt haben. Für diese Unternehmen sind ein internationaler Anschluss und eine schnelle Verkehrsverbindung für ihre Geschäftstätigkeiten von grosser Bedeutung. Der zivile Flugplatz Nidwalden war für diese Unternehmer bei der Auswahl nach einem geeigneten Unternehmensstandort das relevante Entscheidungskriterium.

Bei einer längerfristigen Betrachtung ist damit der zivile Flugplatz Nidwalden ein wichtiger Standortfaktor für den Kanton Nidwalden bei der Ansiedlung von wertschöpfungsintensiven Unternehmen und von produktiven Unternehmen, die multinational tätig sind. Mit diesen Ansiedlungen kann der Wirtschaftsstandort langfristig nachhaltige Beschäftigungseffekte, zusätzliche Steuereinnahmen und damit eine Steigerung des Volkseinkommens erzielen. Der Kanton Nidwalden befindet sich bei der Ansiedlung von international agierenden Unternehmen im Wettbewerb mit zahlreichen anderen Schweizer Kantonen. Der zivile Flugplatz Nidwalden stellt in diesem Wettbewerb ein entscheidendes Alleinstellungsmerkmal dar. Mit dem Flugplatz grenzt sich der Kanton Nidwalden erfolgreich von anderen attraktiven Wirtschaftsstandorten in der Schweiz ab.

Neben der aviatischen Nutzung dient der zivile Flugplatz Nidwalden als Austragungsort für verschiedene terrestrische Veranstaltungen. Neben den Breitling Flugtagen, die während ihres zweiwöchigen Aufenthalts in Nidwalden eine Wertschöpfung von rund CHF 1'200'000 generieren, bringen diverse terrestrische Veranstaltungen (Audi Fahrertraining, Porsche Fahrertraining, i-heimisch usw.) vor allem für den Tourismus zusätzliche Wertschöpfung. Durch die Teilnehmer und Besucher von terrestrischen Veranstaltungen erhalten der öffentliche Verkehr, Hotels, Gastronomen, Zulieferer (Zeltbauer, Elektriker, Sanitär, Metzger, Bäcker, Reinigung usw.) eine direkte Wertschöpfung.

Der zivile Flugplatz Nidwalden gehört zum wirtschaftlichen Grundangebot des Kantons Nidwalden. Er ist ein wesentlicher Katalysator für die konjunkturelle Entwicklung und für die wirtschaftliche Prosperität in Nidwalden und in der Region. Durch den Flugplatz erhält Nidwalden überregional und international Anschluss und neben der Erhaltung und der Schaffung von hoch qualifizierten und wertschöpfungsstarken Arbeitsplätzen können wertschöpfungsintensive Unternehmen für den Wirtschaftsstandort Nidwalden begeistert und angesiedelt werden.

Aus wirtschaftspolitischen Überlegungen ist es somit unerlässlich, dass sich der Kanton aktiv einsetzt und die für einen Flugbetrieb nötigen Flächen und Rechte zu seinen Gunsten sichert, damit er einen zivilen Flugplatzbetrieb langfristig sicherstellen kann.

6.2 Sicherung der Flugplatzrechte

Das Ziel der langfristigen Sicherung eines zivilen Flugplatzes kann nur erreicht werden, wenn dem Kanton die Flugplatzflächen oder zumindest die Rechte an denselben zustehen. Insbesondere wird das verfolgte Ziel nicht erreicht, wenn die nötigen Rechte und Pflichten vorbehaltlos an eine private Betreiberfirma übergehen. Mithin setzt sich der Regierungsrat

deshalb dafür ein, dass die „Flugplatzflächen bzw. zumindest die Flugplatzrechte“ nicht direkt an einen Dritten weitergeben werden, sondern dass der Kanton dazwischen steht und er es somit in der Hand hat, was mit dem Flugplatz passiert.

6.3 Risiken infolge Aufschub der definitiven Flugplatzregelung

Nachdem die notwendigen Rechte für einen langfristigen Weiterbetrieb eines zivilen Flugplatzes zum heutigen Zeitpunkt noch nicht definitiv gesichert werden können (zunächst müssen Varianten geprüft werden), bzw. weil der Grundstückskauf davon losgelöst erfolgen soll (Kaufoption steht nur bis Ende 2012), stellen sich erhebliche Risiken und Unsicherheiten:

1. Die Korporationen können den zwischen Bund und Kanton ausgehandelten Kaufvertrag betreffend die vom Bund nicht mehr benötigten Flächen nur abschliessen, wenn der Kanton zustimmt. Sobald der Kaufvertrag zwischen Bund und Korporationen abgeschlossen wird, entfällt die Verhandlungsposition des Kantons für künftige Verhandlungen mit den Korporationen. Der Kanton ist dann alleine auf den Goodwill der Korporationen angewiesen, welche Grundeigentümer aller Flächen sind.
2. Die künftigen Verhandlungen zwischen dem Kanton und den Korporationen werden deutlich erschwert, weil eine gemeinsame Interessenslage fehlt. Sobald die Korporationen Eigentümer der vom Bund zu erwerbenden Flächen geworden sind, haben sie ihr Ziel erreicht und sind an weiteren Verhandlungen kaum mehr interessiert.
3. Das Erarbeiten von zusätzlichen Varianten für die Grösse und die Situierung des Flugplatzes ist nicht Garant, dass in absehbarer Zeit ein Konsens zwischen den verschiedenen Interessensvertretern gefunden werden kann.
4. Die dringend erforderlichen und vom Landrat beschlossenen, ergänzenden Sicherheitsmassnahmen (Tore, Zäune) können (vorerst) nicht realisiert werden.
5. Die Sicherstellung der ökologischen Ausgleichsflächen wird von der Regelung Landerwerb/Rechte abgekoppelt, wodurch die Bereitstellung der erforderlichen Flächen erschwert wird.
6. Das Gesamtpaket des Bundes wird auseinander gerissen („Filetstück“ wird vom Rest getrennt), wodurch die Anknüpfung für einen finanziellen Ausgleich verloren geht. Die Korporationen werden Eigentümer der gesamten Flächen und werden die Mehrwerte, welche durch Einzonungen erzielt werden, nicht abgeben wollen. Dem Kanton verbleiben die Lasten bzw. Aufwendungen, welche für einen zivilen Flugbetrieb nötig werden.
7. Die Wirtschaftlichkeit des Flugplatzes wird wegen mangelnder Flächen ernsthaft in Frage gestellt. Eine gewisse Flugplatzmindestfläche ist unumgänglich, weil sich der Flugplatzbetrieb nicht allein über die Flugbewegungen finanzieren lässt.
8. Die bereits getätigten Investitionen (Tower) gehen zumindest teilweise verloren, sofern der Flugplatz nicht am bisher geplanten Standort realisiert werden sollte.
9. Die Realisierung eines Flugplatzes für die zivile Nutzung wird zeitlich erheblich verzögert. Eine definitive Betriebsbewilligung für den Flugplatz kann kurzfristig nicht erarbeitet werden, weil die dazu notwendigen Flächen nicht ausgeschieden werden können. Wichtige Investitionsvorhaben (Ersatz Zelthangars, Betankungsplatz etc.) können nicht realisiert werden.
10. 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.
11. Die Pilatus Flugzeugwerke AG steht vor wichtigen Investitionsentscheiden. Investitionsentscheide können durch die fehlende Planungssicherheit beim Flugplatz Nidwalden negativ beeinflusst werden.
12. Ohne eine gesicherte zivile Nutzung des Flugplatzes verliert der Kanton wesentlich an Standortattraktivität. Wichtige Nidwaldner Unternehmungen nutzen heute den Flugplatz Nid-

walden. Der Flugplatz war für verschiedene Unternehmen ein wichtiger Grund für den Ansiedelungsentscheid.

13. Die dringend gesuchte Verbesserung des Angebotes für baureifes Gewerbeland wird weiter verzögert, weil unklar ist, wo der Flugplatz dereinst situiert wird und wo neues Gewerbeland entstehen kann.

14. Die Erarbeitung neuer Varianten führt zu erheblichen Planungskosten und für alle Beteiligten, insbesondere auch für die Verwaltung, zu einer grossen zeitlichen Mehrbelastung.

15. Die Unsicherheit über die Zukunft des Flugplatzes Nidwalden kann den Entscheid des Bundes betreffend Weiterführung oder Aufhebung Sleeping Base beeinflussen. Ohne die Weiterführung der Sleeping Base entfallen die Beiträge des Bundes an den Unterhalt der Hauptpiste und der bestehenden Infrastrukturen. Der Kanton würde dadurch einen wichtigen und verlässlichen finanziellen Partner verlieren.

16. 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.

6.4 Finanzielles Risiko im Speziellen

Die dargelegten Risiken sind einschneidend und schwer zu fassen. Dennoch muss versucht werden, diese so weit als möglich zu minimieren. Insbesondere aufgrund des hohen finanziellen Risikos muss sich der Kanton aber auch Gedanken machen und Grenzen setzen, wann es für ihn aus finanzieller Sicht keinen Sinn mehr macht, sich für einen zivilen Flugplatz einzusetzen.

Die jährlichen Kosten des Flugplatzbetriebes lassen sich derzeit nur dank dem Unterhaltsbeitrag des Bundes (infolge Sleeping Base) decken. Für zusätzliche Einnahmen, mit welchen die ausserordentlichen Aufwendungen für die nötigen Infrastrukturanlagen gedeckt werden können, bräuchte der Flugplatzbetreiber einen Flugplatz der eine gewisse Mindestgrösse aufweist. Allein mit den Flugbewegungen (Start- und Landegebühen) lässt sich der Flugbetrieb nämlich nicht finanzieren. Dies, weil die Gebühren einerseits aufgrund der Konkurrenzfähigkeit mit anderen Flugplätzen nicht beliebig hoch festgesetzt werden können und andererseits auf dem zivilen Flugplatz Nidwalden nur eine begrenzte Anzahl Flugbewegungen erlaubt sind. Ohne zusätzliche Einnahmen werden die Aufwendungen für sämtliche Infrastrukturanlagen und im schlimmsten Fall, wenn der Bund die Sleeping Base aufgibt, zusätzlich Kosten für den Unterhalt des Flugplatzes beim Kanton hängen bleiben.

6.5 Minimierung der Risiken

Ein Teil der dargelegten Risiken lässt sich reduzieren, indem die Zustimmung des Kantons zum Direkterwerb der Flächen vom Bund durch die Korporationen von Bedingungen bzw. von dinglich oder vertraglich gesicherten Konzessionen zu Gunsten des Kantons abhängig gemacht werden. Nach Ansicht des Regierungsrates ist die Zustimmung deshalb nur zu erteilen, sofern

1. dem Kanton für die Zeitdauer bis zur endgültigen Ausgestaltung des zivilen Flugbetriebes bezüglich Ort, Grösse und notwendigen Rechte im Grundbuch gesicherte, unentgeltliche Nutzniessungsrechte an den von den Genossenkorporationen erworbenen Parzellen inklusive aller Bestandteile mit Ausnahme der Parzelle Nr. 464, GB Stans, sowie der Halle 2 eingeräumt werden;
2. dem Kanton ein Baurecht an den beiden Schaltparzellen Nr. 741 und 1343, GB Ennetbürgen, eingeräumt wird;
3. der Kanton die bestehenden Leitungen und Sicherheitsanlagen (Infrastrukturen) auf dem Flugplatzareal erwerben kann;
4. dem Kanton im Grundbuch gesicherte Dienstbarkeiten für den Bau der erforderlichen, zusätzlichen Sicherheitsanlagen eingeräumt werden;

5. die Genossenskorporationen ihre Bereitschaft erklären, zur endgültigen Ausgestaltung des zivilen Flugbetriebes beizutragen.

Die Bereitschaft für eine endgültige Ausgestaltung hat zum Inhalt, dass die Korporationen die Rechte für die flugplatzrelevanten Flächen einräumen, Flächen für den ökologischen Ausgleich sowie die Erschliessung des Flugplatzes zur Verfügung stellen und einem finanziellen Ausgleich am Mehrwert zustimmen.

Dadurch lassen sich zumindest die Risiken gemäss Erwägungen 6.3 Ziff. 1, 2, 4, und 6 minimieren. Des Weiteren wird auf diese Weise auch der zeitliche Druck, welcher seitens des Kantons unbestrittenermassen besteht, auch auf die Korporationen übertragen. Auf diese Weise werden indirekt auch die Risiken gemäss Erwägungen 6.3 Ziff. 9, 10, 11, 12, 13 und 15 begrenzt.

6.6 Derzeitige Lösung

Zusammenfassend stellt sich der Regierungsrat auf den Standpunkt, dass eine Zustimmung zum Direktverkauf der Flächen von der armasuisse an die Korporationen keine besonders gute, aber immerhin die beste der zur Verfügung stehenden Varianten darstellt. Sofern die Korporationen gegenüber dem Kanton die unter Ziff. 6.5 geforderten Konzessionen eingehen, kann immerhin ein Teil der dargestellten Risiken minimiert werden. Ein gewisses Restrisiko bleibt aber auf jeden Fall bestehen. Insbesondere das finanzielle Risiko ist nicht zu unterschätzen. In der Zwischenzeit (bis zur definitiven Regelung) kann der bisherige zivile Flugbetrieb jedoch weiter geführt werden. Aus dem bestehenden Sachzwang heraus sieht der Regierungsrat jedoch keine andere Lösung, als dem Direktverkauf der Flächen von armasuisse an die Korporationen unter den Bedingungen von Ziff. 6.5 zuzustimmen.

7 Variantenstudium

7.1 Grundsätzliches

Nachfolgend ist nicht bloss der Erwerb der Flächen durch die Korporationen, sondern auch das weitere Vorgehen zu regeln. Für die von der Politik geforderte, erneute Variantenprüfung braucht es einerseits finanzielle Mittel. Diese werden mit rund Fr. 250'000.- veranschlagt. Andererseits ist zu prüfen, ob an den Zielen des Regierungsrates weiter festgehalten werden kann bzw. sind diese vom Landrat zu bestätigen. Insbesondere das Ziel eines langfristig selbsttragenden Flugplatzes kann wie dargelegt, nur erreicht werden, wenn der Flugplatz eine gewisse Mindestgrösse aufweist. Varianten mit zu kleinen Flächen würden dann zum vornherein ausser Betracht fallen. Auch machen Variantenprüfungen nur Sinn, wenn überhaupt jemand bereit ist, dem Kanton ein Mindestmass an Landflächen für einen Flugplatz aber auch die notwendigen Flächen für den ökologischen Ausgleich zur Verfügung zu stellen, so dass potenzielle Grundstückseigentümer in die Variantenprüfung mit einzubeziehen sind.

Im Übrigen geht es auch nicht darum, kurzfristig die Flächen für einen minimalen Flugplatz sicherzustellen, sondern es geht darum langfristig jene Flächen zu sichern, auf welchen sich allenfalls ein Flugplatz und Arbeitsplätze mit hoher Wertschöpfung im Flugplatzareal entwickeln können. Dies immer unter der Berücksichtigung, dass der Kanton zu Gunsten der Korporationen auf das Eigentum verzichtet und sich die Rechte für einen Flugplatz langfristig sichern will.

7.2 Massgebende Ziele

Für die weitergehenden Verhandlungen und die Ausarbeitung von Varianten sind die folgenden Ziele für den Regierungsrat wegweisend:

1. Erhalt und massvoller Ausbau der Zivilluftfahrt

Obwohl gemäss SIL 25'000 Flugbewegungen möglich wären, sind die Flugbewegungen auf maximal 20'000 zu beschränken. Der zukünftige Flugplatz Nidwalden soll weder ein Regionalflugplatz werden noch als reiner Werkflugplatz der Pilatus Flugzeugwerke AG dienen. Dies, weil die Zivilluftfahrt für den Wirtschaftsstandort Nidwalden sehr wichtig ist (vgl. Erwägungen Ziff. 6.1).

2. Gewährleistung der höchstmöglichen Sicherheit

Auf dem Flugplatzareal sollen auch weiterhin nicht nur rein aviatische, sondern auch weitere Nutzungen möglich sein, wobei jedoch der Flugsicherheit sowie der Sicherheit der Betroffenen (Bewirtschafter, Fussgänger, Anwohner etc.) gegenüber der nicht aviatischen Nutzungsmöglichkeit Vorrang gebietet.

3. Kanton als Inhaber der Flugplatzrechte sowie kantonale Beteiligung an Investitionen

Das Ziel der langfristigen Sicherung eines zivilen Flugplatzes Nidwalden kann nur erreicht werden, wenn der Kanton zumindest die Flugplatzrechte in der Hand hat. Nur wenn er zumindest über die Flugplatzrechte verfügt, kann er langfristig bestimmen, was mit dem Flugplatz passiert. Ausserdem wird sich der Kanton voraussichtlich an (weiteren) Investitionen beteiligen bzw. Anlagen erstellen müssen, da es für einen privaten Betreiber kaum möglich ist, sämtliche Investitionen finanzieren zu können. Dies wird insbesondere auch in Art. 19a WFG vorgesehen.

4. Kostendeckender Flugplatzbetrieb

Der Betrieb des Flugplatzes soll privatrechtlich organisiert sein. Es soll kein Defizitausgleich mit Steuergeldern erfolgen müssen. Dem privaten Betreiber müssen deshalb Flächen für wirtschaftliche Entwicklungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen, weil sich der Flugplatzbetrieb nicht allein über die Flugbewegungen finanzieren lässt.

5. Terrestrische Nutzungen auf dem Flugplatzareal

Auf dem Flugplatzareal sollen auch weiterhin kantonale Grossanlässe und weitere terrestrische Nutzungen möglich sein. Dies einerseits, da es im Kanton Nidwalden für Grossanlässe kaum andere geeignete Orte gibt. Andererseits, weil die Durchführung von terrestrischen Anlässen auf dem Flugplatzareal eine wesentliche Bedeutung für die Finanzierung des Flugbetriebs hat.

Des Weiteren kann auf die Zusammenstellung der Ziele des Regierungsrates vom 14. September 2012 verwiesen werden (vgl. Ziff. 4.1 des Sachverhalts). Die Korporationen ihrerseits haben ihre Zielvorstellungen bisher trotz mehrmaligem Nachfragen dem Kanton leider nie schriftlich mitgeteilt.

7.3 Inhalt der Variantenprüfung

Die Varianten haben sodann Folgendes aufzuzeigen:

- Träger/Betreibermodell
- Situierung des Flugplatzes
- Situierung von Gewerbeflächen für Arbeitsplätze mit hoher Wertschöpfung
- Situierung ökologische Ausgleichsflächen
- Investitionskosten
- Finanzielle Auswirkungen auf den Kanton (inkl. finanzieller Ausgleich des Mehrwertes)

7.4 Weiteres Vorgehen

Der Variantenentscheid hat bis spätestens Ende 2013 zu erfolgen. Anschliessend werden sich die Korporationen und der Kanton sowie allfällige weitere Beteiligte über die Details zu einigen haben, damit eine definitive Lösung (bzw. zumindest eine Lösung auf 99 Jahre) betreffend zivilen Flugplatz Nidwalden gefunden und vertraglich bzw. grundbuchlich gesichert werden kann. Vertragliche Lösungen sind jedoch nur möglich, wenn alle Partner die gleichen Ziele verfolgen.

8 Zusammenfassung

Mit dem Erwerb der Flächen durch die Korporationen ist die zivile Nutzung des Flugplatzes Nidwalden in keiner Weise garantiert. Wohl sprechen sich alle Beteiligten immer für eine weitere zivile Nutzung des Flugplatzes aus, wo und wie dieser Flugplatz aussehen soll, darüber gehen die Meinungen aber offensichtlich weit auseinander. Auch das Vorliegen von Varianten bietet keine Gewähr, dass sich alle Interessierten auf eine Lösung einigen können. Solange diesbezüglich nicht ein Konsens gefunden werden kann, ist die Weiterentwicklung des zivilen Flugplatzes Nidwalden blockiert bzw. ein Weiterbetrieb aufgrund der fehlenden, dauerhaften Betriebsbewilligung gefährdet.

Mit dem vorliegenden Geschäft wird erreicht, dass die von der armasuisse freigegebenen Flächen von den Korporationen erworben werden können, sofern die Korporationen den vorerwähnten Bedingungen zustimmen; diese Zustimmung liegt gegenwärtig noch nicht vor. Die Bedingungen sind so ausgestaltet, dass alle Beteiligten weiterhin ein Interesse an weiteren Verhandlungen haben müssen.

Der Kanton Nidwalden kann nicht alle Verpflichtungen für die Führung eines zivilen Flugplatzes Nidwalden alleine finanzieren, ohne am Vorzugspreis der armasuisse (Mehrwert) zu partizipieren.

Beschluss

1. Dem Landrat wird beantragt, dem Landratsbeschluss über einen Objektkredit betreffend Variantenprüfung des Projektes eines zivilen Flugplatzes Nidwalden zuzustimmen.
2. Landammann und Landschreiber werden ermächtigt, die notwendigen Verträge im Namen des Regierungsrates zu unterzeichnen.

Mitteilung durch Protokollauszug (mit allen Anhängen) an:

- Mitglieder des Landrates
- Kommission für Bau, Planung, Landwirtschaft und Umwelt (BUL) (Präsidium, Vizepräsidium und Sekretariat)
- Kommission für Bildung, Kultur und Volkswirtschaft (BKV) (Präsidium, Vizepräsidium und Sekretariat)
- Finanzkommission (Präsidium, Vizepräsidium und Sekretariat)
- Korporationen Buochs, Ennetbürgen und Stans (Mitglieder der Genossenräte)
- Rechtsanwalt Dr. German Grüniger, Zürich
- Gemeinderäte Buochs, Ennetbürgen und Stans
- Baudirektion
- Finanzdirektion
- Justiz- und Sicherheitsdirektion
- Direktionssekretariat Baudirektion
- Finanzverwaltung
- Finanzkontrolle
- Staatskanzlei
- Rechtsdienst (2)

NWSTK.626



REGIERUNGSRAT NIDWALDEN

Landschreiber