

Flugplatz Nidwalden

Übersicht Stellungnahmen Runder Tisch mit Vertretern aus Politik und Wirtschaft

Stand: 3. Mai 2013

Hinweis: Im Hinblick auf die Erarbeitung des Konzepts Flugplatz Nidwalden (Mediation) will der Regierungsrat die Haltung der politischen Vertreter sowie der Wirtschaftsvertreter zu spezifischen Fragen rund um die Zukunft des Flugplatzes Nidwalden abholen. In diesem Sinne hat der regierungsrätliche Projektausschuss Flugplatz je einen runden Tisch durchgeführt (20.2.2013 und 7.3.2013). Die Teilnehmenden wurden gebeten folgende Fragen schriftlich zu beantworten.

LNr.	Fraktion/ Organisation	Eingang	Frage Nr.	Frage	Stellungnahme/Antwort	Vergleich Stellungnahme/ Standpunkt RR	Bemerkung
1	SP Nidwalden	28.03.13	1	Soll der Flugplatz auch in Zukunft bestehen (maximal 20'000 Flugbewegungen)?	Die Zahl der Flugbewegungen muss auf dem Niveau von heute (12'000) begrenzt werden. Der kantonale Richtplan ist entsprechend anzupassen. Der Flugplatz soll in Zukunft in erster Linie als Werkflugplatz (Betriebsflugplatz) für die flugansässigen Unternehmen (Pilatus) genutzt werden. Zum Schutz der heimischen Bevölkerung vor Fluglärm sind Flugbeschränkungen in der Nacht und am Wochenende im Flugbetriebsreglement scharf zu definieren.		Wird zur Kenntnis genommen. Im Jahr 2012 fanden auf dem Flugplatz Buochs 14'300 Flugbewegungen statt. Die Begrenzung der Flugbewegungen ist im Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) festgelegt und beträgt beim Flugplatz Buochs 25'000. Eine Anpassung der Anzahl Flugbewegungen im Richtplan ist nicht möglich, da der SIL das übergeordnete Planungsinstrument darstellt. Der SIL liegt in der Zuständigkeit des BAZL.
2	CVP Nidwalden	02.04.13	1	Soll der Flugplatz auch in Zukunft bestehen (maximal 20'000 Flugbewegungen)?	- Die Fraktion der CVP Nidwalden spricht sich grundsätzlich für den Flugplatz unter Kontrolle des Kantons aus. - Für den Wirtschaftsstandort Nidwalden ist der Flugplatz ein wichtiger Faktor , auf den nicht ohne weiteres verzichtet werden kann.		- Wird zustimmend zur Kenntnis genommen. In diesem Sinne verfolgt der RR die im Grundlagenpapier definierte Strategie. Diese hat zum Ziel, dass das Eigentum bei den Korporationen und die Rechte für flugplatzrelevante Flächen beim Kanton liegen. - Einschätzung wird geteilt. Das Alleinstellungsmerkmal Flugplatz stellt für den Wirtschaftsstandort Nidwalden einen bedeutenden Standortvorteil dar, den es zu nutzen gilt.
3	SVP Nidwalden	02.04.13	1	Soll der Flugplatz auch in Zukunft bestehen (maximal 20'000 Flugbewegungen)?	Der Fortbestand des Flugplatzes ist von keiner Seite jemals in Frage gestellt worden.		Wird zur Kenntnis genommen.
4	FDP Nidwalden	03.04.13	1	Soll der Flugplatz auch in Zukunft bestehen (maximal 20'000 Flugbewegungen)?	Ja , die Stossrichtung soll beibehalten werden.		Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
5	Grüne Nidwalden	08.04.13	1	Soll der Flugplatz auch in Zukunft bestehen (maximal 20'000 Flugbewegungen)?	- Ja , der Flugplatz soll und muss weiterhin bestehen, damit er von all jenen genutzt werden kann, die in Nidwalden oder zumindest im Umfeld des Flugplatzes Wertschöpfung erzielen und Arbeitsplätze schaffen . - Als keine oder im Verhältnis Kosten/Nutzen viel zu geringe Wertschöpfung betrachten wir nach wie vor Fun-Veranstaltungen wie die Breitlingtage , von Nidwalden aus organisierte Alpen- und Freizeitflüge etc. Die Nutzung des Flugplatzes durch die Segelflugguppe Nidwalden soll in einer speziellen Vereinbarung geregelt werden, bei der nach Möglichkeit die bisherige Nutzung unter Berücksichtigung einer Vollkostenrechnung beibehalten werden kann. - Unserer Ansicht nach kann die Anzahl von maximal 20'000 Flugbewegungen von den Verantwortlichen erst dann glaubhaft kommuniziert werden, wenn Bestrebungen unternommen werden, die im kantonalen Richtplan genannte Zahl von 25'000 Flugbewegungen entsprechend zu korrigieren .		- Wird zustimmend zur Kenntnis genommen. - Einschätzung bezüglich Wertschätzung wird nicht geteilt. - Die Begrenzung der Flugbewegungen ist im Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) festgelegt und beträgt beim Flugplatz Buochs 25'000. Eine Anpassung der Anzahl Flugbewegungen im Richtplan ist nicht möglich, da der SIL das übergeordnete Planungsinstrument darstellt. Der SIL liegt in der Zuständigkeit des BAZL.

LNr.	Fraktion/ Organisation	Eingang	Frage Nr.	Frage	Stellungnahme/Antwort	Vergleich Stellungnahme/ Standpunkt RR	Bemerkung
6	SBFB	21.03.13	1	Soll der Flugplatz auch in Zukunft bestehen (maximal 20'000 Flugbewegungen)?	Ja, als Flugfeld ohne Zulassungszwang für jedermann. Eine Entlastungsfunktion von Buochs für andere Flugplätze wird strikte abgelehnt, ebenso wie ein Regionalflugplatz Zentralschweiz. 10'000 Motor-Flugbewegungen reichen für den Bedarf der Werkbetriebe . In Emmen reicht für die RUAG und Dritte ein Kontingent von jährlich 1'000 zivilen Flugbewegungen, das bei weitem nicht ausgeschöpft wird.		Einschätzung wird teilweise geteilt. Eine Entwicklung in Richtung Regionalflugplatz sowie die Übernahme einer Entlastungsfunktion für andere Flugplätze wird jedoch ebenso abgelehnt wie ein reiner Werkflugplatz.
7	Pilatus Flugzeugwerke AG	08.04.13	1	Soll der Flugplatz auch in Zukunft bestehen (maximal 20'000 Flugbewegungen)?	- Pilatus schliesst sich grundsätzlich der Stellungnahme der Airport Buochs AG vom 8.4.2013 an. - Wir möchten nochmals darauf hinweisen, dass die Pilatus Flugzeugwerke AG als Folge des generellen Ausbaus der Produktionskapazitäten und dem PC-24 Programm in Zukunft bis zu 10'000 Flugbewegungen p.a. (FB) beanspruchen wird. Deshalb sollte sich der Regierungsrat vorbehalten, sofern es aus volkswirtschaftlicher Sicht begründet ist und die Lärmbelastung die zulässigen Grenzwerte nicht überschreitet, die maximal zulässigen Flugbewegungen auf dem Flugplatz Buochs bis maximal 25'000 FB p.a. zu erhöhen.		- Wird zur Kenntnis genommen. - Wird zur Kenntnis genommen. Der SIL bildet heute zusammen mit dem Sachplan Militär (SPM) die Basis für die Weiterentwicklung des Flugplatzes und insbesondere für die Erarbeitung des Betriebsreglements. Die im SIL definierten 25'000 Flugbewegungen stellen demnach die Obergrenze der möglichen Flugbewegungen dar. Der Regierungsrat hat diese indes auf maximal 20'000 festgelegt.
8	Abag	08.04.13	1	Soll der Flugplatz auch in Zukunft bestehen (maximal 20'000 Flugbewegungen)?	- Der Flugplatz Buochs ist eine der wichtigsten industriell genutzten Infrastrukturen im Kanton Nidwalden und ist der Lebensnerv der Pilatus Flugzeugwerke AG und damit auch von grosser Bedeutung für die einheimische Zulieferindustrie und das Gewerbe . Am Flugplatz hängen direkt und indirekt weit über 3000 Arbeitsplätze mit hoher Wertschöpfung . Ebenso dient der Flugplatz verschiedenen im Kanton und in der näheren Umgebung des Kantons Nidwalden domizilierten Unternehmungen und Geschäftsleuten als Homebase für ihre Geschäftsflüge und als Infrastruktur für alle möglichen Veranstaltungen . - Im Rahmen der Erarbeitung des Raumordnungskonzeptes (ROK) Flugplatz Buochs in den Jahren 2004 -2005 wurde in Zusammenarbeit mit den umliegenden Gemeinden, verschiedenen Vertretern des Kantons, den Genossenscorporationen Stans, Ennetbürgen und Buochs sowie dem VBS, Grundlagen für die erweiterte zivile Nutzung geschaffen. Diese waren dann auch Basis des SIL Koordinationsprotokolls, welches ebenfalls von breiten Kreisen inklusive Schutzverband erarbeitet und im Februar 2007 vom BAZL verabschiedet wurde. Dieses Protokoll wurde allen mitwirkenden Parteien zugestellt. In der Folge verabschiedete der Bundesrat am 1.7.2009 das SIL Objektblatt Buochs, das nun behördenverbindlich ist und Rechtssicherheit für den Flugplatzbetreiber wie auch für die Gemeinden und Grundbesitzer gewährleistet. - Es ist daher nicht einzusehen, weshalb nun die Zukunft des Flugplatzes in Frage gestellt werden soll. Deshalb soll der Flugplatz mit seiner Hauptpiste in voller Länge sowie den heute benützten Rollwegen und Abstellflächen weiterhin zur Verfügung stehen. Hinsichtlich einer Anpassung des Flugplatzgeländes " Süd " sind wir offen, müssen jedoch darauf hinweisen, dass die Abstellflächen in etwa in der heutigen Grösse erhalten bleiben müssen. An der maximalen Zahl von 20'000 Flugbewegungen pro Jahr ist festzuhalten.		- Einschätzung wird geteilt. - Einschätzung wird geteilt. - Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
9	Flugplatz- komitee Nidwalden		1	Soll der Flugplatz auch in Zukunft bestehen (maximal 20'000 Flugbewegungen)?	Der gültige Sachplan Infrastruktur Luft (SIL) erlaubt maximal 25'000 Flugbewegungen. Wir sind der Ansicht, dass mit Blick auf Status, Potential und Entwicklungsmöglichkeiten des Flugplatzes mit 25'000 Flugbewegungen gestartet werden soll.		Wird zur Kenntnis genommen. Der SIL bildet heute zusammen mit dem Sachplan Militär (SPM) die Basis für die Weiterentwicklung des Flugplatzes und insbesondere für die Erarbeitung des Betriebsreglements. Der Regierungsrat hat die Flugbewegungen indes auf maximal 20'000 festgelegt.

LNr.	Fraktion/ Organisation	Eingang	Frage Nr.	Frage	Stellungnahme/Antwort	Vergleich Stellungnahme/ Standpunkt RR	Bemerkung
10	Pro Wirtschaft	11.04.13	1	Soll der Flugplatz auch in Zukunft bestehen (maximal 20'000 Flugbewegungen)?	- Der Flugplatz ist der Lebensnerv der Pilatus Flugzeugwerke AG und eine der wichtigsten industriell genutzten Infrastrukturen im Kanton Nidwalden und damit auch von grosser Bedeutung für die einheimische Zulieferindustrie und das Gewerbe. Daran hängen direkt über 3000 Arbeitsplätze mit hoher Wertschöpfung. Ebenso dient der Flugplatz verschiedenen im Kanton und in der näheren Umgebung des Kantons Nidwalden domizilierten Unternehmungen als Infrastruktur für alle möglichen Veranstaltungen und Geschäftsleuten als Homebase für ihre Geschäftsflüge. - Festzuhalten bleibt, dass im vergangenen Jahrzehnt alle involvierten Ämter, Parteien, Bund und Kanton an vielen Vernehmlassungen und Sitzungen intensiv gearbeitet und gestritten haben. Vom Bund ist schlussendlich das Objektblatt Buochs verabschiedet worden. - Wir beantworten die Frage mit einem sehr klaren Ja. Ebenso sind die 20'000 Flugbewegungen im Jahr für uns eine unverrückbare Grösse.		- Einschätzung wird geteilt. - Wird zur Kenntnis genommen. Der SIL bildet heute zusammen mit dem Sachplan Militär (SPM) die Basis für die Weiterentwicklung des Flugplatzes und insbesondere für die Erarbeitung des Betriebsreglements. - Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
11	Nidwaldner Gewerbeverband	08.04.13	1	Soll der Flugplatz auch in Zukunft bestehen (maximal 20'000 Flugbewegungen)?	Ja! Der Flugplatz ist für die bereits bestehenden Aviatik-Betriebe zwingend notwendig und soll auch in Zukunft bestehen.		Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
12	Novum	08.04.13	1	Soll der Flugplatz auch in Zukunft bestehen (maximal 20'000 Flugbewegungen)?	Für das NOVUM ist es klar, dass der Flugplatz in seiner heutigen Form nicht in Frage gestellt werden soll. Wir sind davon überzeugt, dass der Flugplatz selbst ein Wirtschaftsstandort ist und zudem eine wichtige Aufgabe für die Wirtschaft in der Region , konkret im Kanton Nidwalden, wahrnimmt bzw. in Zukunft weiterhin wahrnehmen kann.		Wird zustimmend zur Kenntnis genommen. Das Alleinstellungsmerkmal Flugplatz stellt für den Wirtschaftsstandort Nidwalden einen bedeutenden Standortvorteil dar, den es zu nutzen gilt.

LNr.	Fraktion/ Organisation	Eingang	Frage Nr.	Frage	Stellungnahme/Antwort	Vergleich Stellungnahme/ Standpunkt RR	Bemerkung
13	SP Nidwalden	28.03.13	2	Soll der Flugplatz weiterhin zivil genutzt werden?	Die Zahl der Flugbewegungen ist auf dem heutigen Stand zu plafonieren. Das Kontingent an Flugbewegungen (maximal 12'000) muss den flugansässigen Unternehmen (Pilatus) zugestanden werden. Die SP lehnt den Ausbau der Zivilaviatik ab.		Wird zur Kenntnis genommen. Im Jahr 2012 fanden auf dem Flugplatz Buochs 14'300 Flugbewegungen statt. Ohne die zivile Nutzung des Flugplatzes durch Dritte, würde sich der volkswirtschaftliche Nutzen für Nidwalden bedeutend verringern und ein wichtiges Asset im Steuerwettbewerb verloren gehen. Zudem könnte dadurch kein Nebenerwerb mehr generiert werden.
14	CVP Nidwalden	02.04.13	2	Soll der Flugplatz weiterhin zivil genutzt werden?	Der Flugplatz soll den Pilatus Flugzeugwerken und einer angemessenen zivilen Nutzung dienen.		Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
15	SVP Nidwalden	02.04.13	2	Soll der Flugplatz weiterhin zivil genutzt werden?	Seitens SVP wurde diese Frage stets gleich beantwortet: Es ist wohl allen klar, dass die zivile Mitbenutzung , insbesondere durch die Pilatus Flugzeugwerke AG zwingend ist für unseren Kanton insbesondere mit den damit verbundenen Arbeitsplätzen.		Wird zur Kenntnis genommen.
16	FDP Nidwalden	03.04.13	2	Soll der Flugplatz weiterhin zivil genutzt werden?	Ja.		Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
17	Grüne Nidwalden	08.04.13	2	Soll der Flugplatz weiterhin zivil genutzt werden?	- Ja. Grundsätzlich soll der Flugplatz an Arbeitstagen während den Arbeitszeiten von 08.00 – 12.00 Uhr und 13.00 – 18.00 Uhr benutzt werden. Ausnahmen sollen möglich, aber in der Anzahl beschränkt bleiben. Voraussetzung ist aber immer, dass mit den Flugbewegungen Wertschöpfung erzielt wird (siehe Frage 1). - Für die oben skizzierte Nutzung ist der momentane Flugplatzperimeter zu gross dimensioniert. Er soll auf das benötigte Mass reduziert werden. Damit werden Landflächen für eine andere Nutzung frei und es können Betriebskosten eingespart werden. Das aufwändige Verfahren zur Verkleinerung des Flugplatzperimeters muss unverzüglich in Gang gesetzt werden. Dazu wird der Grüne Landrat Leo Amstutz und Mitunterzeichner ein Postulat einreichen, welches die Verkleinerung des Flugplatzperimeters verlangt.		- Wird zur Kenntnis genommen. Um die Lärmimmissionen zu Randzeiten möglichst gering zu halten, ist im Betriebsreglements am Abend und an Wochenenden, beziehungsweise ausserhalb der Tower-Öffnungszeiten, eine Kontingentierung der Flugbewegungen mit entsprechenden zeitlichen und anzahlmässigen Einschränkungen vorzusehen. - Wird zur Kenntnis genommen. Es gilt festzuhalten, dass mit der Reduktion des Flugplatzperimeters keine Betriebskosten eingespart werden können (siehe Ausführungen unter LNr. 47). Der Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) legt den zivilen, der Sachplan Militär (SPM) den militärischen Flugplatzperimeter verbindlich fest. Eine Anpassung des Flugplatzperimeters ist grundsätzlich möglich, bedarf jedoch einer Änderung des Sachplanes. Die Zuständigkeit liegt beim Bund. Voraussetzung für die Anpassung des Flugplatzperimeters ist ein klares Flugplatzkonzept, welches Grösse und Situierung des zukünftigen Flugplatzes aufzeigt. Da diese Fragen noch nicht abschliessend geklärt sind, macht es aus Sicht des Regierungsrats zurzeit keinen Sinn den Flugplatzperimeter anzupassen.
18	SBFB	21.03.13	2	Soll der Flugplatz weiterhin zivil genutzt werden?	Ja , mit einem zivilen Flugfeldperimeter von weniger als 60 Hektaren und Flugbetrieb zu den ordentlichen Büro-/Geschäftszeiten . Aus betriebswirtschaftlichen, raumplanerischen und ökologischen Gründen drängt sich eine sehr substanzielle Reduktion des Flugfeldperimeters auf.		Der heutige Flugplatzperimeter umfasst rund 125 ha. Ein Flugplatzperimeter von weniger als 60 ha, also eine Reduktion um 50 %, ist mit der zivilen Nutzung (exklusiv Pilatus) nicht in Einklang zu bringen und entspricht einem reinen Werkflugplatz. Dies entspricht weder den Zielsetzungen des RR noch des kantonalen Richtplans. Der Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) legt den zivilen, der Sachplan Militär (SPM) den militärischen Flugplatzperimeter verbindlich fest. Eine Anpassung des Flugplatzperimeters ist möglich, bedarf jedoch einer Änderung des Sachplanes. Die Zuständigkeit liegt beim Bund. Voraussetzung für die Anpassung des Flugplatzperimeters ist ein klares Flugplatzkonzept, welches Grösse und Situierung des zukünftigen Flugplatzes aufzeigt. Da diese Fragen noch nicht abschliessend geklärt sind, macht es aus Sicht des Regierungsrats zurzeit keinen Sinn den Flugplatzperimeter anzupassen.

LNr.	Fraktion/ Organisation	Eingang	Frage Nr.	Frage	Stellungnahme/Antwort	Vergleich Stellungnahme/ Standpunkt RR	Bemerkung
19	Pilatus Flugzeugwerke AG		2	Soll der Flugplatz weiterhin zivil genutzt werden?	Pilatus schliesst sich grundsätzlich der Stellungnahme der Airport Buochs AG vom 8.4.2013 an .		Wird zur Kenntnis genommen.
20	Abag	08.04.13	2	Soll der Flugplatz weiterhin zivil genutzt werden?	- Tatsache ist, dass es nur eine militärische oder eine zivile Nutzung des Flugplatzes gibt. Da die Armee den Flugplatzplatz noch als "Sleeping Base" benützt, muss die Frage daher heissen: Soll der Flugplatz für die Aviatik genutzt werden? Zur Beantwortung dieser Fragen kann deshalb auf die Antworten zu Frage 1 oben verwiesen werden. Zudem gilt es festzuhalten, dass alle Flugbewegungen mit zivil registrierten Flugzeugen als zivile Bewegungen gelten. Die weitere zivile Nutzung im Rahmen des SIL Objektblattes Buochs wird deshalb klar befürwortet . - Dazu gehören auch erweiterte Betriebszeiten , wie sie auf anderen vergleichbaren Flugplätzen die Regel sind.		- Wird zur Kenntnis genommen. - Die zivile Nutzung des Flugplatzes Buochs soll im Einklang mit der Natur, den Anwohnern, dem Tourismus und dem volkswirtschaftlichen Nutzen Nidwaldens stehen. In diesem Sinne sind Lärmimmissionen zu Randzeiten, mittels Kontingentierung der Flugbewegungen, möglichst gering zu halten. Die Betriebszeiten müssen im noch zu erarbeitenden Betriebsreglement definiert werden.
21	Flugplatz- komitee Nidwalden	08.04.13	2	Soll der Flugplatz weiterhin zivil genutzt werden?	Ja – der Flugplatz ist, wie eingangs erwähnt, für Nidwalden und auch für die angrenzenden Kantone Obwalden, Uri und Luzern von enormer wirtschaftlicher Bedeutung und ein Standortfaktor .		Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
22	Pro Wirtschaft	11.04.13	2	Soll der Flugplatz weiterhin zivil genutzt werden?	Ja , siehe Absatz 1 zur Frage 1.		Wird zustimmend zur Kenntnis genommen
23	Nidwaldner Gewerbe- verband	08.04.13	2	Soll der Flugplatz weiterhin zivil genutzt werden?	Ja! Der Flugplatz wird bereits zivil genutzt und soll auch weiterhin zivil genutzt werden können.		Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
24	Novum	08.04.13	2	Soll der Flugplatz weiterhin zivil genutzt werden?	Anknüpfend an die Antwort zur Frage 1 ist diese Frage klar zu bejahen . Nur ein zivil nutzbarer Flugplatz kann für die Wirtschaft im Kanton Nidwalden einen entsprechenden Mehrwert bringen.		Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.

LNr.	Fraktion/ Organisation	Eingang	Frage Nr.	Frage	Stellungnahme/Antwort	Vergleich Stellungnahme/ Standpunkt RR	Bemerkung
25	SP Nidwalden	28.03.13	3	Soll der Flugplatz selbsttragend sein?	- Der Flugbetrieb muss in Zukunft durch die Flugplatznutzer finanziert werden. - Die Kosten sollen neu vollumfänglich auf die Nutzer abgewälzt werden (Start- und Landegebühren) .		- Einschätzung wird grundsätzlich geteilt. - Bei einem reinen Werkflugplatz (siehe Antwort der SP Nidwalden zu Frage 1) findet keine Mitfinanzierung durch weitere zivile Nutzer statt. Folglich erhöhen sich die Kosten zulasten der flugplatzansässigen Unternehmen, insbesondere für die Pilatus. Dies hat Auswirkungen auf die Produktionskosten und die Attraktivität des Standorts Nidwalden.
26	CVP Nidwalden	02.04.13	3	Soll der Flugplatz selbsttragend sein?	- Das Ziel ist, dass der Flugbetrieb selbsttragend ist. Die Nutzer des Platzes haben demzufolge für den Flugbetrieb aufzukommen, nicht die Steuerzahler. - Investitionen in die Infrastruktur des Flugplatzes wie Erschliessung oder in das Gewerbe können verhandelt werden. Im Rahmen eines gesunden Haushaltsgleichgewichts des Kantons sind Kosten und Nutzen abzuwägen.		- Wird zustimmend zur Kenntnis genommen. - Einschätzung wird geteilt.
27	SVP Nidwalden	02.04.13	3	Soll der Flugplatz selbsttragend sein?	- Diese Frage in allgemeiner Form zu beantworten ist schwierig wenn nicht sogar unmöglich. Natürlich will jeder Steuerzahler die Frage zunächst einmal so beantworten, dass der Flugplatz selbsttragend sein soll/sein muss. Niemand stimmt gerne einfach so einem Einsatz von Steuergeldern zu. Um diese Frage ernsthaft beantworten zu können, müssten zunächst Antworten auf mindestens folgende Fragen vorliegen: - a. Ist es eine öffentliche Aufgabe eines Kantons , einen Flugplatz zu erhalten und zu betreiben? Es ist die Aufgabe des Staates, Rahmenbedingungen zu schaffen, so dass die Wirtschaft funktionieren und Unternehmertum entstehen und wachsen kann. Geht das Schaffen von Rahmenbedingungen nun aber so weit bzw. rechtfertigt es sich, dass der Staat millionenschwere Investitionen macht, um einer kleinen Zahl von Marktteilnehmern das Fortkommen zu erleichtern? Das könnte unter gewissen Bedingungen gerechtfertigt sein, was automatisch zur nächsten Frage b. führt. - b. Gibt es Angaben über den volkswirtschaftlichen Nutzen eines Flugplatzes in NW? Damit ist nicht der Nutzen eines Werkflugplatzes für Pilatus gemeint – diese Flugplatzfunktion ist ohnehin bei jeder Diskussion auszuklammern. Die Rede ist hier von einem Flugplatz als öffentliche Infrastruktur, vergleichbar mit einer Bushaltestelle oder einem Bahnhof. Wer nutzt diesen Flugplatz? Was bringen diese Nutzer dem Kanton NW? Wie sieht die Wertschöpfung aus? Was sind die „Kehrseiten“ des Flugplatzes für die Volkswirtschaft (Stichwort: Emissionen, Lärm, Umweltbelastung) und Landschaftsbild versus Tourismuslandschaft und Wirtschaftszweig Tourismus, der immerhin 12 % des BIP im Kanton NW erwirtschaftet (was überdurchschnittlich hoch ist im gesamtschweizerischen Vergleich). Hat man „Nutzen“ und „Schaden“ einander gegenüber gestellt?		- Wird zur Kenntnis genommen. Die Frage, ob der Flugplatz selbsttragend sein soll oder nicht, kann als Zielformulierung unabhängig von den Antworten auf die weiterführenden Fragen bereits heute beantwortet werden. Ob die Zielerreichung eines selbsttragenden Flugplatzes möglich ist, wird sich im Rahmen der Konzepterarbeitung zeigen. - Der Regierungsrat erachtet es nicht als Kernaufgabe des Kantons, einen Flugplatz zu betreiben. Er erachtet es indes sehr wohl als Auftrag des Kantons, im Hinblick auf die Vertretung öffentlicher Interessen rund um den Flugplatz eine aktive Rolle einzunehmen. In diesem Sinne sind Investitionen in die Basisinfrastruktur des Flugplatzes aus Sicht des RR in Abwägung von Kosten und Nutzen grundsätzlich denkbar, sofern sich alle Partner an den zu tätigen Investitionen beteiligen. - Es ist nicht immer eindeutig zu quantifizieren, welche induzierten Auswirkungen ein Flugplatz auf die regionale Volkswirtschaft hat. Die volkswirtschaftlichen Multiplikatoreffekte von Konsumausgaben und Investitionen, die mit und um den Flugplatz Buochs getroffen werden, werden zur Folge haben, dass die Nidwaldner Wirtschaft gestärkt wird, die Handelsaktivitäten sich steigern und die Unternehmensansiedlungen gefördert werden. Der Flugplatz Nidwalden ist ein wichtiges Asset im Standortwettbewerb, den es zu nutzen gilt.

LNr.	Fraktion/ Organisation	Eingang	Frage Nr.	Frage	Stellungnahme/Antwort	Vergleich Stellungnahme/ Standpunkt RR	Bemerkung
					- c. Gibt es Angaben darüber, was der Betrieb eines Flugplatzes Nidwalden an Investition- und jährlichen Betriebskosten verursacht? Die Beantwortung dieser Frage hängt davon ab, wie das Ausmass eines Flugplatzes Nidwalden dimensioniert wird, welche Funktionen dieser Flugplatz haben soll (z.B. bloss den Flugbetrieb organisieren oder z.B. Tower, Flugsicherheit, Überwachung, Zollabfertigung etc. oder auch Hangars und Standplätze betreiben?). Weiter ist entscheidend, wie der Kanton gedenkt, die hohen Anforderungen in Bezug auf Umweltauflagen (z.B. Ökoausgleich, Wildwechsel, UVB) finanziell abzugelten. Diese wären ja, je nach Grösse und Ausprägung des Projekts „Flugplatz Nidwalden“, von den umliegenden Korporationen zu tragen. Ohne Antworten auf diese Fragen kann Frage Nr. 3 nicht differenziert beantwortet werden. Die Antworten auf alle diese Fragen erfordern aber Grundlagenarbeit, die bisher nicht oder nur teilweise gemacht worden ist. Unseres Erachtens ist das „ Grundlagenpapier “ in der uns vorliegenden Form noch ungenügend .		- Ja, solche Angaben gibt es. Der regierungsrätliche Projektausschuss hat durch die BDO Visura abklären lassen, ob mit den vorgesehenen Flächen ein kostendeckender Betrieb überhaupt realisierbar ist. Es wurde bestätigt, dass dies, unter gewissen Bedingungen, möglich ist. Mittlerweile wird die Situierung und die Grösse des eigentlichen Flugplatzes wieder grundsätzlich in Frage gestellt. Die Grösse des Flugplatzes ergibt sich aus den festgelegten Zielsetzungen und Rahmenbedingungen (u.a. Nutzungskonzept, Flugbewegungen, Eigenwirtschaftlichkeit etc.).
28	FDP Nidwalden	03.04.13	3	Soll der Flugplatz selbsttragend sein?	- Ja, der Flugplatz soll selbsttragend sein und möglichst privatwirtschaftlich organisiert werden. - Die Kosten (Investitionen und Unterhalt) sollen auf die Nutzer entsprechend der Nutzung verteilt werden können. - Dazu ist ein Businessplan gefordert und unumgänglich.		- Wird zustimmend zur Kenntnis genommen. - Investitionen in die Basisinfrastruktur des Flugplatzes sind aus Sicht des RR in Abwägung von Kosten und Nutzen grundsätzlich denkbar, sofern sich alle Partner an den zu tätigen Investitionen beteiligen. - Der regierungsrätliche Projektausschuss hat durch die BDO Visura abklären lassen, ob mit den vorgesehenen Flächen ein kostendeckender Betrieb überhaupt realisierbar ist. Es wurde bestätigt, dass dies, unter gewissen Bedingungen, möglich ist. Diese Bedingungen sind Teil der Verhandlungen und können zum heutigen Zeitpunkt nicht genauer definiert werden. Mittlerweile wird die Situierung und die Grösse des eigentlichen Flugplatzes wieder grundsätzlich in Frage gestellt. Deshalb können keine Annahmen getroffen werden, die für die Erstellung eines Businessplans erforderlich sind.
29	Grüne Nidwalden	08.04.13	3	Soll der Flugplatz selbsttragend sein?	Ja , er muss ohne staatliche Subventionen selbsttragend sein. Die vor Jahren gesprochene und als einmalig versprochene Anschubfinanzierung sollte längst abgeschlossen sein.		Wird zur Kenntnis genommen. Das Ziel eines selbsttragenden Flugplatzes kann nur erreicht werden, wenn die Betriebsgesellschaft über ein gewisses unternehmerisches Entwicklungspotential verfügt. Das bedingt, dass das Konzept Flugplatz Nidwalden diese Möglichkeiten bietet.
30	SBFB	21.03.13	3	Soll der Flugplatz selbsttragend sein?	Ja, ohne staatliche Subventionen und Querfinanzierung mit Events aller Art, am Boden und in der Luft, rund ums Jahr, zulasten der Wohn- und Erholungsqualität. Stopp den Wegzügen von kapitalkräftigen Leuten (z.B. aus Ennetbürgen), die mit grossen Anstrengungen angelockt wurden und nach wenigen Jahren vom Lärm vergrault wieder wegziehen.		Flugplätze generieren insbesondere mit dem Nebenbetrieb (Vermieten von Infrastrukturen etc.) wichtige Einnahmen. Mit dem reinen Flugbetrieb kann kein Flugplatz kostendeckend betrieben werden. Das Ziel eines selbsttragenden Flugplatzes kann also nur erreicht werden, wenn die Betriebsgesellschaft über ein gewisses unternehmerisches Entwicklungspotential verfügt. Gemäss Richtplan soll die terrestrische Nutzung (z.B. Iheimisch) auf dem Flugplatz Buochs weiterhin möglich sein.

LNr.	Fraktion/ Organisation	Eingang	Frage Nr.	Frage	Stellungnahme/Antwort	Vergleich Stellungnahme/ Standpunkt RR	Bemerkung
31	Pilatus Flugzeugwerke AG	08.04.13	3	Soll der Flugplatz selbsttragend sein?	Der Flugplatz Buochs in seiner Ausgestaltung mit den nach oben plafonierten Flugbewegungen kann nie selbsttragend betrieben werden. Dies kann weder mit einer massiven Erhöhung der Landetaxen noch mit der Reduktion der Betriebsflächen erreicht werden. Eine Verkürzung der Piste inklusive der Sicherheitszonen vor den Pistenschwellen (RESA) lehnen wir entschieden ab . Die Landetaxen können auch nicht beliebig erhöht werden und müssen sich am internationalen Standard orientieren.		Einschätzung wird dahingehend geteilt, dass ein Flugplatz mit dem reinen Flugbetrieb nicht selbsttragend sein kann. Das Ziel eines selbsttragenden Flugplatzes kann also nur erreicht werden, wenn die Betriebsgesellschaft über ein gewisses unternehmerisches Entwicklungspotential verfügt.
32	Abag	08.04.13	3	Soll der Flugplatz selbsttragend sein?	- Da die Rahmenbedingungen für den weiteren Betrieb zum heutigen Zeitpunkt noch nicht klar sind, kann diese Frage noch nicht abschliessend beantwortet werden. Grundsätzlich ist natürlich anzustreben, dass ein Flugplatz selbsttragend ist. Dazu muss der Flugplatzhalter im Rahmen des SIL aber auch über die unternehmerischen Freiheiten verfügen, die Infrastruktur so auszugestalten und den Flugplatz so zu betreiben, dass damit die durch den Flugbetrieb anfallenden Kosten gedeckt werden können. - Dazu gehören auch Betriebszeiten, die den Bedürfnissen der Geschäftsfliegerei entgegenkommen. Flugbewegungen nach 20.00 Uhr können durchaus anzahlmässig limitiert werden, müssen jedoch in kleiner Anzahl immer möglich bleiben. - Da die Flugbewegungen in Buochs ohnehin beschränkt sind und die Landetaxen nicht wesentlich über international vergleichbaren Tarifen angesetzt werden können, können allein mit den Landetaxen und Abstellgebühren die Kosten nicht gedeckt werden. Daher muss der zukünftige Flugplatzbetreiber auch die Möglichkeit haben, mit Vermietung von Hangarplätzen, Betankung, Schaffung von Verpflegungsmöglichkeiten etc. als auch durch terrestrische Anlässe zusätzliche Einkünfte zu generieren. Weiter muss sichergestellt werden, dass auf dem Flugplatz Buochs dem Flugplatzbetreiber zugesichert werden kann, dass keine weiteren Unternehmen oder Körperschaften Hangars erstellen und diese auf eigene Rechnung kommerziell nutzen dürfen (Trittbrettfahren zum Nulltarif). - Es muss auch klar festgehalten werden, dass es nie möglich sein wird, die neue Infrastruktur ausschliesslich mit Einnahmen aus dem Flugbetrieb und den terrestrischen Nutzungen zu finanzieren. Mit dem Erlös aus dem Flugbetrieb und den terrestrischen Aktivitäten können die direkten mit dem Betrieb des Flugplatzes zusammenhängenden Kosten gedeckt, niemals aber grössere Investitionen und die entsprechenden Amortisationen getätigt werden.		- Wird zustimmend zur Kenntnis genommen. - Die zivile Nutzung des Flugplatzes Buochs soll im Einklang dem volkswirtschaftlichen Nutzen, der Natur, den Anwohnern und dem Tourismus stehen. In diesem Sinne sollen Flugbewegungen zu Randzeiten zwar möglich sein, die Lärmimmissionen sind jedoch, mittels Kontingentierung der Flugbewegungen, möglichst gering zu halten. Die Betriebszeiten müssen im noch zu erarbeitenden Betriebsreglement definiert werden. - Einschätzung wird geteilt. - Wird zustimmend zur Kenntnis genommen. In diesem Sinne sind Investitionen in die Basisinfrastruktur des Flugplatzes aus Sicht des RR in Abwägung von Kosten und Nutzen grundsätzlich denkbar, sofern sich alle Partner an den zu tätigenen Investitionen beteiligen.
33	Flugplatz- komitee Nidwalden		3	Soll der Flugplatz selbsttragend sein?	Soweit wie möglich. Durch die topografische Lage des Flugplatzes und meteorologischen Bedingungen werden die Bewegungszahlen immer starken Schwankungen unterworfen sein. Daher muss auch in Zukunft, eine Gewinnbeteiligung/Defizitgarantie des Kantons gewährleistet sein. Mit der Nutzungsänderung und einer zivilen Nutzung sind soweit wie möglich auch alle Verträge auf eine neue Basis zu stellen.		Wird zustimmend zur Kenntnis genommen. Das Ziel eines selbsttragenden Flugplatzes kann nur erreicht werden, wenn die Betriebsgesellschaft über ein gewisses unternehmerisches Entwicklungspotential verfügt. Unter der Voraussetzung, dass der Flugplatz selbsttragend ist, kann auf die Defizitbeiträge des Kantons verzichtet werden. Aus Sicht des RR sind Investitionen in die Basisinfrastruktur seitens des Kantons aufgrund der volkswirtschaftlichen Bedeutung und nach Abwägung von Kosten und Nutzen grundsätzlich denkbar, sofern sich alle Partner an den zu tätigenen Investitionen beteiligen.

LNr.	Fraktion/ Organisation	Eingang	Frage Nr.	Frage	Stellungnahme/Antwort	Vergleich Stellungnahme/ Standpunkt RR	Bemerkung
34	Pro Wirtschaft	11.04.13	3	Soll der Flugplatz selbsttragend sein?	- Für uns ist es ein Muss, dass der Flugplatz selbsttragend ist. Selbstverständlich müssen aber hierzu die Rahmenbedingungen so ausgestaltet sein, dass der Flugplatzbetreiber die wirtschaftlichen Ressourcen gezielt ausnutzen kann. - Nicht möglich ist es jedoch, das der Flugplatzbetreiber Investitionen und Amortisationen aus dem Flugplatzbetrieb generieren kann.		- Wird zustimmend zur Kenntnis genommen. Das Ziel eines selbsttragenden Flugplatzes kann nur erreicht werden, wenn die Betriebsgesellschaft über ein gewisses unternehmerisches Entwicklungspotential verfügt. - Aus Sicht des RR sind Investitionen in die Basisinfrastruktur seitens des Kantons aufgrund der volkswirtschaftlichen Bedeutung und nach Abwägung von Kosten und Nutzen grundsätzlich denkbar, sofern sich alle Partner an den zu tätigen Investitionen beteiligen.
35	Nidwaldner Gewerbeverband	08.04.13	3	Soll der Flugplatz selbsttragend sein?	- Das ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht abzuschätzen und hängt von Grösse und Betriebsreglement des Flugplatzes ab. Zudem ist der Beitrag des Bundes betreffend Sleeping Base nicht über Jahre gesichert. - Grundsätzlich sollen die Kosten des Flugplatzes den Benützern jedoch kostendeckend weitergegeben werden können. Ein Beitrag des Kantons und des Grundeigentümers ist dabei zu bestimmen.		- Wird zur Kenntnis genommen. Die Frage, ob der Flugplatz selbsttragend sein soll oder nicht, kann als Zielformulierung bereits heute beantwortet werden. Es ist korrekt, dass die Grösse des Flugplatzes Einfluss auf darauf hat, ob dieser selbsttragend sein kann. Die Grösse muss jedoch nicht automatisch Auswirkungen auf die Anzahl Flugbewegungen haben. So können z.B. durch das Zurverfügungstellen von Infrastrukturen Mieteinnahmen generiert werden, welche die Zielerreichung eines selbsttragenden Flugplatzes positiv beeinflussen - ohne dass sich dadurch die Flugbewegungen markant erhöhen. - Einschätzung wird geteilt.
36	Novum	08.04.13	3	Soll der Flugplatz selbsttragend sein?	- Grundsätzlich ist es aus der Sicht der Steuerzahler zu begrüßen wenn für den Flugplatz Buochs keine öffentlichen Gelder eingesetzt werden. - Um diese Frage jedoch abschliessend beantworten zu können, müssten vorgängig mindestens folgende Punkte geklärt sein oder als Informationen vorliegen. - Ist es grundsätzlich die Aufgabe des Staates neben der Schaffung von Rahmenbedingungen für eine funktionierende Wirtschaft, aktiv einen Flugplatz zu bauen und zu betreiben? - Falls ja, gibt es Angaben über den volkswirtschaftlichen Nutzen eines Flugplatzes in Nidwalden ausserhalb der Nutzung durch die Pilatuswerke?		- Wird zur Kenntnis genommen. - Die Frage, ob der Flugplatz selbsttragend sein soll oder nicht, kann als Zielformulierung unabhängig von den Antworten auf die weiterführenden Fragen bereits heute beantwortet werden. - Der Regierungsrat erachtet es nicht als Kernaufgabe des Kantons, einen Flugplatz zu betreiben. Er erachtet es indes sehr wohl als Auftrag des Kantons, im Hinblick auf die Vertretung öffentlicher Interessen rund um den Flugplatz eine aktive Rolle einzunehmen. In diesem Sinne sind Investitionen in die Basisinfrastruktur des Flugplatzes aus Sicht des RR in Abwägung von Kosten und Nutzen grundsätzlich denkbar, sofern sich alle Partner an den zu tätigen Investitionen beteiligen. - Es ist nicht immer eindeutig zu quantifizieren, welche induzierten Auswirkungen ein Flugplatz auf die regionale Volkswirtschaft hat. Die volkswirtschaftlichen Multiplikatoreffekte von Konsumausgaben und Investitionen, die mit und um den Flugplatz Buochs getroffen werden, werden zur Folge haben, dass die Nidwaldner Wirtschaft gestärkt wird, die Handelsaktivitäten sich steigern und die Unternehmensansiedlungen gefördert werden. Der Flugplatz Nidwalden ist ein wichtiges Asset im Standortwettbewerb, den es zu nutzen gilt.

LNr.	Fraktion/ Organisation	Eingang	Frage Nr.	Frage	Stellungnahme/Antwort	Vergleich Stellungnahme/ Standpunkt RR	Bemerkung
37	SP Nidwalden	28.03.13	4	Soll das Grundlagenpapier als Basis für das zu erarbeitende Konzept Flugplatz Nidwalden gelten?	Nein.		Wird zur Kenntnis genommen.
38	CVP Nidwalden	02.04.13	4	Soll das Grundlagenpapier als Basis für das zu erarbeitende Konzept Flugplatz Nidwalden gelten?	Die CVP-Fraktion unterstützt den Standort des Flugplatzes und der Gewerbe/Industriezone gemäss Grundlagenpapier .		Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
39	SVP Nidwalden	02.04.13	4	Soll das Grundlagenpapier als Basis für das zu erarbeitende Konzept Flugplatz Nidwalden gelten?	- Die SVP will über die verschiedenen Varianten diskutieren. - Damit dies geschehen kann, müsste den Vertretern der Wirtschaft und Politik zunächst das Grundlagenpapier erklärt und fairerweise auch die umfassende Stellungnahme der Korporationen zu diesem Grundlagenpapier abgegeben werden. Nur so wird es den Befragten ermöglicht, sich intensiv mit der Problematik „Flugplatz Nidwalden“ auseinander zu setzen, um auf diese Frage eine fundierte Antwort geben zu können. Das vollständige Grundlagenpapier wurde bisher intern gehalten. Transparenz ist gefragt. Ein Weiterarbeiten mit diesem Grundlagenpapier ist daher zurzeit nicht möglich und findet daher unsere Zustimmung nicht. Das Dossier ist zu wichtig, um auf einer nachweislich mangelhaften Vorstudie weiter zu arbeiten. Nur schon der Ausschluss wichtiger Anspruchsgruppen wie die Nidwaldner Wirtschaft, die Gemeinden und die Korporationen bei der Erarbeitung des Grundlagenpapiers von 2011, rechtfertigen kein Weiterarbeiten auf dieser Basis. Es gilt, endlich die entscheidenden Fragen zu klären: Gibt es Varianten welche schlanker sind und/oder weniger Kulturlandverschleiss nach sich ziehen als die bisher vorgeschlagenen (z.B. Variante Optima der SVP)? Wo werden die Bedürfnisse der Nidwaldner Wirtschaft nach Bauland und Entwicklungsmöglichkeiten ausserhalb der Aviatik berücksichtigt? Wie viel Flugplatz und für was braucht Nidwalden wirklich einen Flugplatz? WER braucht den Flugplatz zukünftig?		- Wird zur Kenntnis genommen. - Das Grundlagenpapier ist ein Strategiepapier des Regierungsrats. Es hält die Anforderungen der Nutzer und Betreiber sowie die Zielsetzungen des Kantons fest und zeigt auf dieser Basis entsprechende Lösungsansätze betreffend die Nutzung des Flugplatzes auf. Eine Zusammenfassung, welche sämtlichen relevanten Aussagen des Grundlagenpapiers enthält, wurde Ende 2011 veröffentlicht und dem Landrat zur Kenntnis gebracht. Von Ende 2011 bis Juli 2012 hat sich keine politische Partei oder deren Vertreter negativ zum Grundlagenpapier geäußert.
40	FDP Nidwalden	03.04.13	4	Soll das Grundlagenpapier als Basis für das zu erarbeitende Konzept Flugplatz Nidwalden gelten?	- Das Grundlagenpapier muss dringend überprüft werden. Die Ausgangslage für den Kanton hat sich verändert und der gewünschte Erfolg auf der Basis des bestehenden Grundlagenpapiers konnte nicht erreicht werden. Der Kanton soll mit den Korporationen die Mehrwertabschöpfung aushandeln. - Das primäre Ziel des Kantons muss das Erreichen eines gültigen Betriebsreglements für den Flugplatz und damit die Sicherung des Flugbetriebs sein. - Die konkreten Handlungsvarianten des Kantons im Bezug auf den Flugplatz und den Flugbetrieb (privatrechtliche Organisation oder Beteiligung durch den Kanton) und die finanziellen Folgen der Handlungsvarianten für den Kanton (Investitionen und Unterhalt) müssen ausgearbeitet werden. Insbesondere sollen die Auswirkungen der Veränderung folgender Parameter geprüft werden: Grösse des Flugplatzperimeters, Organisation des Flugbetriebes, Kosten und Kostenverteilung. Die Handlungsvarianten sind in konkreten Businessplänen einander gegenüberzustellen. Auf der Basis dieser Informationen kann das weitere Vorgehen für den Kanton definiert werden.		- Es ist richtig, dass sich die Ausgangslage mit dem LR-Entscheid vom 21. November 2012 verändert hat. Die Verhandlungsposition des Kantons hat sich massgeblich verändert. Dennoch ist der RR der Ansicht, dass sich an den Zielen und der Strategie des RR, wie sie im Grundlagenpapier festgehalten sind, nichts geändert hat. Die Einschätzung, dass die Mehrwertabschöpfung weiterhin Bestand der Verhandlungen sein soll, wird geteilt. - Einschätzung wird geteilt. Voraussetzung für die Erarbeitung des Betriebsreglements ist ein verabschiedetes Konzept Flugplatz Nidwalden. - Wird zur Kenntnis genommen.

LNr.	Fraktion/ Organisation	Eingang	Frage Nr.	Frage	Stellungnahme/Antwort	Vergleich Stellungnahme/ Standpunkt RR	Bemerkung
41	Grüne Nidwalden	08.04.13	4	Soll das Grundlagenpapier als Basis für das zu erarbeitende Konzept Flugplatz Nidwalden gelten?	Nein , der Flugplatz ist im vorliegenden Grundlagenpapier zu gross dimensioniert und einmal mehr nur von denjenigen Interessengruppen geprägt, die ein bloss wirtschaftliches oder privates Interesse am Fliegen haben. Interessen der Anwohner, des Tourismus, der Landwirtschaft, der Erholungssuchenden sind darin viel zu wenig berücksichtigt.		Einschätzung wird nicht geteilt. Die Interessen und Ziele betreffend die verschiedenen Nutzungen (Landwirtschaft, Naherholung, Langsamverkehrsachsen etc.) wurden im Grundlagenpapier berücksichtigt. Die Grösse/Situierung des Flugplatzes ist Teil der Verhandlungen in der nächsten Phase.
42	SBFB	21.03.13	4	Soll das Grundlagenpapier als Basis für das zu erarbeitende Konzept Flugplatz Nidwalden gelten?	- Nein, das Papier ist mangelhaft, das Projekt viel zu gross . - Eine Umsetzung würde heute schon alle infrastrukturellen Voraussetzungen für einen Regionalflugplatz Zentralschweiz schaffen.		- Einschätzung wird nicht geteilt. Das Grundlagenpapier ist ein Strategiepapier des Regierungsrats. Es hält die Anforderungen der Nutzer und Betreiber sowie die Zielsetzungen des Kantons fest und zeigt auf dieser Basis entsprechende Lösungsansätze betreffend die Nutzung des Flugplatzes auf. - Im Grundlagenpapier kommt klar zum Ausdruck, dass ein Regionalflugplatz für den Regierungsrat keine Alternative darstellt. Die Erneuerung bzw. der Ausbau der Infrastruktur ist aufgrund des Übergangs vom rein militärischen zum zivil mitbenutzten militärischen Flugfeld, unabhängig vom Ausmass und der Art der zivilen Nutzung, notwendig. Dies weil gemäss Vorgaben und Richtlinien des BAZL und internationaler Vorschriften an die zivile Nutzung, insbesondere bezüglich Infrastruktur und Sicherheit (z.B. Abstände), zusätzliche Anforderungen gestellt werden.
43	Pilatus Flugzeugwerke AG		4	Soll das Grundlagenpapier als Basis für das zu erarbeitende Konzept Flugplatz Nidwalden gelten?	Pilatus schliesst sich grundsätzlich der Stellungnahme der Airport Buochs AG vom 8.4.2013 an.		Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
44	Abag	08.04.13	4	Soll das Grundlagenpapier als Basis für das zu erarbeitende Konzept Flugplatz Nidwalden gelten?	Der Verwaltungsrat der Airport Buochs AG ist auch weiterhin der Meinung, dass das Grundlagenpapier vom September 2011 nach wie vor eine gute Basis für die Ausgestaltung des zukünftigen Flugplatzes darstellt. Dies auch mangels anderer realistischer Konzepte.		Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
45	Flugplatzkomitee Nidwalden	08.04.13	4	Soll das Grundlagenpapier als Basis für das zu erarbeitende Konzept Flugplatz Nidwalden gelten?	Das Grundlagenpapier kann als Ausgangspunkt für das Konzept dienen.		Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
46	Pro Wirtschaft	11.04.13	4	Soll das Grundlagenpapier als Basis für das zu erarbeitende Konzept Flugplatz Nidwalden gelten?	Für uns ist das Grundlagenpapier (September 2011) nach wie vor gültig für die Zukunftsperspektiven des Flugplatzes.		Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
47	Nidwaldner Gewerbeverband	08.04.13	4	Soll das Grundlagenpapier als Basis für das zu erarbeitende Konzept Flugplatz Nidwalden gelten?	- Das Grundlagenpapier ist vor dem Entscheid über den Grundeigentümer erstellt worden und deshalb nicht mehr bindend . Zudem muss ein Grundlagenpapier immer Möglichkeiten für Anpassungen bieten. Die grundsätzlichen Punkte sind jedoch weiterhin klar und nachvollziehbar .		- Das Grundlagenpapier ist ein Strategiepapier des Regierungsrats. Es hält die Anforderungen der Nutzer und Betreiber sowie die Zielsetzungen des Kantons fest und zeigt entsprechende Lösungsansätze betreffend die Nutzung des Flugplatzes auf. Diese grundsätzlichen Punkte sind, unabhängig vom Entscheid betreffend Eigentum, nachwievor gültig.

LNr.	Fraktion/ Organisation	Eingang	Frage Nr.	Frage	Stellungnahme/Antwort	Vergleich Stellungnahme/ Standpunkt RR	Bemerkung
					- Fakt ist nun aber auch, dass die Korporationen Landbesitzer der Parzellen werden und nur eine kooperative Zusammenarbeit zwischen den involvierten Parteien zum Erfolg führen wird. Dabei stellt sich schnell die Frage, welche Grösse von Flugplatz für Nidwalden sinnvoll ist und auch für die Wirtschaft und das Gewerbe Nutzen bringt. Klar ist, dass für die bisherigen Aviatik-Betriebe (v.a. Pilatus und RUAG) der Flugplatz von grösster Bedeutung ist und nicht in Frage gestellt werden kann. - Andererseits ist die Rede davon, dass ein Flugplatz mit 20'000 Flugbewegungen nicht gewinnbringend betrieben werden könne. Wenn zusätzliche Firmen angesiedelt werden können, die den Flugplatz nützen und Wertschöpfung generieren ist das natürlich positiv. Wenn die zusätzlichen Flugbewegungen aber keine Wertschöpfung bringen, müssten die Landegebühren kostendeckend sein. - Es nützt der Wirtschaft und dem Gewerbe Nidwaldens nichts, einen Flugplatz zu betreiben, der nicht kostendeckend ist und die keine Wertschöpfung für unsere Betriebe bringt. - Das heisst, dass verschiedenen Szenarien mit Businessplänen erstellt werden müssten um die Grösse und Betriebsreglement des Flugplatzes bestimmen zu können. Der Kanton versucht seit Jahren "aviatische" Firmen auf dem Flugplatz anzusiedeln. Wichtig ist für den Gewerbeverband jedoch, dass die von den Genossenkorporationen zur Verfügung gestellten Flächen nicht nur von solchen Firmen genutzt werden können, sondern dass diese Flächen als Gewerbe- und Industriezone ausgeschieden werden. Somit können sich auch andere Betriebe auf diesem Gebiet entwickeln.		- Einschätzung wird geteilt. - Ein Flugplatz kann mit dem reinen Flugbetrieb nicht kostendeckend betrieben werden. Dieser generiert insbesondere mit dem Nebenbetrieb (z.B. Vermietung von Infrastrukturen) wichtige Einnahmen. In diesem Sinne ist ein kostendeckender Flugbetrieb nicht primär eine Frage der Anzahl Flugbewegungen, sondern viel mehr eine Frage der unternehmerischen Entwicklungsmöglichkeiten, welche der Betriebsgesellschaft zur Verfügung stehen. - Einschätzung wird geteilt. - Wird zur Kenntnis genommen. Die Einschätzung, dass die Flächen als Gewerbe- und Industriezone auszuscheiden sind, wird geteilt. Gemäss Richtplan, sind die Flächen auf dem Flugplatzgelände und den angrenzenden Gebieten standortgerecht zu nutzen. In diesem Sinne sieht die Strategie AeroPlus primär die Beibehaltung und Ansiedlung von wertschöpfungsstarken, arbeitsplatzintensiven Unternehmen vor, welche den Flugplatz benötigen, jedoch den Luftraum wenig beanspruchen (komparativer Vorteil). Weiter können im Rahmen der standortgerechten Nutzung auch innovative KMU (neue und bestehende Unternehmen) angesiedelt werden. Flächenintensive Nutzungen mit einer geringer Wertschöpfung (z.B. Lagerhallen) sind im Gebiet des Flugplatzes indes nicht erwünscht.

LNr.	Fraktion/ Organisation	Eingang	Frage Nr.	Frage	Stellungnahme/Antwort	Vergleich Stellungnahme/ Standpunkt RR	Bemerkung
48	Novum		4	Soll das Grundlagenpapier als Basis für das zu erarbeitende Konzept Flugplatz Nidwalden gelten?	- Unseres Erachtens enthält das Grundlagenpapier bereits eine Grundaussage für ein künftiges Konzept des Flugplatzes. Das vollständige Grundlagenpapier liegt uns nicht vor, daher ist eine Antwort auf diese Frage im heutigen Zeitpunkt schwierig. - Mit Datum vom 21. November 2012 schlug der Regierungsrat in diesem Zusammenhang im Rahmen einer Pressemitteilung vor, dass eine Arbeitsgruppe mit Vertretern der Korporationen, des Landrates und des Regierungsrates eingesetzt werde, welche verschiedene Flugplatzvarianten prüfen und ein Konzept für den künftigen Flugplatz Nidwalden erarbeiten soll. Dieses Vorgehen ist für uns sachlich nachvollziehbar und findet unsere Unterstützung, weshalb wir eine Aussage zum Grundlagenpapier im heutigen Zeitpunkt als verfrüht erachten. Ergänzend wäre anzufügen, dass wir es als durchaus sinnvoll erachten, wenn dieser Arbeitsgruppe auch Vertreter der Wirtschaft angehören. - Kritisch stehen wir der sog. Strategie AeroPLUS gegenüber. Zur Verfügung stehendes Bauland sollte u.E. nicht mit nutzungsplanerischen Beschränkungen von vornherein lediglich einem eingeschränkten Wirtschaftsbereich zugänglich gemacht werden. Im Rahmen der Bestandespflege für die bereits im Kanton Nidwalden ansässigen Unternehmungen erachten wir den freien Zugang zu diesen Baulandflächen als wichtig und notwendig.		- Wird zur Kenntnis genommen. Das Grundlagenpapier ist ein Strategiepapier des Regierungsrats. Es hält die Anforderungen der Nutzer und Betreiber sowie die Zielsetzungen des Kantons fest und zeigt auf dieser Basis entsprechende Lösungsansätze betreffend die Nutzung des Flugplatzes auf. Eine Zusammenfassung, welche sämtlichen relevanten Aussagen des Grundlagenpapiers enthält, wurde Ende 2011 veröffentlicht. - Der Regierungsrat schlägt vor, dass die Konzepterarbeitung im Rahmen einer Mediation zusammen mit den Korporationen stattfindet. Wie die Zusammensetzung dieser Arbeitsgruppe aussehen wird, ist zurzeit noch offen. - Wird zur Kenntnis genommen. Gemäss Richtplan, sind die Flächen auf dem Flugplatzgelände und den angrenzenden Gebieten standortgerecht zu nutzen. In diesem Sinne sieht die Strategie AeroPlus primär die Beibehaltung und Ansiedlung von wertschöpfungsstarken, arbeitsplatzintensiven Unternehmen vor, welche den Flugplatz benötigen, jedoch den Luftraum wenig beanspruchen (komparativer Vorteil). Weiter können im Rahmen der standortgerechten Nutzung auch innovative KMU (neue und bestehende Unternehmen) angesiedelt werden. Flächenintensive Nutzungen mit einer geringer Wertschöpfung (z.B. Lagerhallen) sind im Gebiet des Flugplatzes indes nicht erwünscht.

LNr.	Fraktion/ Organisation	Eingang	Frage Nr.	Frage	Stellungnahme/Antwort	Vergleich Stellungnahme/ Standpunkt RR	Bemerkung
49	SP Nidwalden	28.03.13	5	Welche Rolle soll der Regierungsrat/ Kanton in den zukünftigen Verhandlungen bzw. als Halter/ Betreiber/ Finanzier spielen?	- Der Kanton muss als Flugplatzhalter berechtigt sein, Einfluss auf das Betriebsreglement des Flugplatzes zu nehmen (z. B. Flugbetriebszeiten). So kann der Kanton als Flugplatzhalter auch in Zukunft über den künftigen Flugplatzbetrieb mitentscheiden. - Der Flugplatzbetrieb muss durch eine private Betreibergesellschaft sichergestellt werden. - Der Kanton verzichtet aus ordnungspolitischen Gründen auf Zuschüsse an die Infrastruktur- und Betriebskosten (keine Subventionen).		- Wird zur Kenntnis genommen. Heutige Flugplatzhalterin und Betreiberin des Flugplatzes ist die Abag. Der Kanton ist mit 50% an der Abag beteiligt. Gemäss den geltenden gesetzlichen Grundlagen (Bundesgesetz über die Luftfahrt (LFG), Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL)) hat der Flugplatzhalter die Voraussetzungen für eine geordnete Benützung des Flugplatzes sicherzustellen und das Flugfeld nach den gesetzlichen Bestimmungen zu betreiben. In diesem Sinne ist er für die Betriebssicherheit sowie den Unterhalt, die Wartung und Instandsetzung des Flugplatzes zuständig. Weiter muss der Flugplatzhalter ein Betriebsreglement erlassen. Die genannten Tätigkeiten sind nicht Aufgabe des Kantons. Der Kanton soll aber indirekt auf relevante Fragen und Entscheidungen Einfluss nehmen können. Zur langfristigen Sicherstellung des zivilen Flugplatzes muss sich der Kanton zudem die Rechte über die flugplatzrelevanten Flächen sichern. - Einschätzung wird geteilt. - Wird zur Kenntnis genommen. Unter der Voraussetzung, dass der Flugplatz selbsttragend ist, kann auf die Defizitbeiträge des Kantons verzichtet werden. Aus Sicht des RR sind Investitionen in die Basisinfrastruktur seitens des Kantons aufgrund der volkswirtschaftlichen Bedeutung und nach Abwägung von Kosten und Nutzen grundsätzlich denkbar, sofern sich alle Partner an den zu tätigen Investitionen beteiligen.
50	CVP Nidwalden	02.04.13	5	Welche Rolle soll der Regierungsrat/ Kanton in den zukünftigen Verhandlungen bzw. als Halter/ Betreiber/ Finanzier spielen?	Der Flugplatz ist für Nidwalden wichtig. Wir sehen deshalb den Kanton in einer aktiven Rolle bei der Gestaltung des Flugplatzes.		Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
51	SVP Nidwalden	02.04.13	5	Welche Rolle soll der Regierungsrat/ Kanton in den zukünftigen Verhandlungen bzw. als Halter/ Betreiber/ Finanzier spielen?	-		Die Frage 5 wurde nicht beantwortet.
52	FDP Nidwalden	03.04.13	5	Welche Rolle soll der Regierungsrat/ Kanton in den zukünftigen Verhandlungen bzw. als Halter/ Betreiber/ Finanzier spielen?	- Der Regierungsrat soll die öffentlichen Interessen aller Nidwaldner vertreten. - Der Kanton soll die Rahmenbedingungen für den Flugplatz definieren und den Flugbetrieb sicherstellen, aber nicht als Unternehmer und Marktteilnehmer auftreten. Der Kanton soll sich ein wesentliches Mitspracherecht sichern, damit der Kanton auch in Zukunft über den Flugplatz bestimmen kann.		- Wird zustimmend zur Kenntnis genommen. In diesem Sinne hat der Kanton bis dato folgende Strategie verfolgt (siehe Grundlagenpapier): Eigentum bei den Korporationen, Rechte für flugplatzrelevante Flächen beim Kanton. - Es ist darauf hinzuweisen, dass das Sichern des Mitspracherechts bzw. die Möglichkeit über den Flugplatz mitbestimmen zu können, eine Beteiligung an der Betriebsgesellschaft bedingt. Dies widerspricht indes der Forderung der FDP, dass der Kanton nicht als Unternehmer und Marktteilnehmer auftreten soll.

LNr.	Fraktion/ Organisation	Eingang	Frage Nr.	Frage	Stellungnahme/Antwort	Vergleich Stellungnahme/ Standpunkt RR	Bemerkung
53	Grüne Nidwalden	08.04.13	5	Welche Rolle soll der Regierungsrat/ Kanton in den zukünftigen Verhandlungen bzw. als Halter/ Betreiber/ Finanzier spielen?	- Das einzige Interesse des Kantons sollte der Erhalt des Flugplatzes sein sowie die Sicherstellung des Flugbetriebes für Unternehmen, welche unmittelbar auf den Flugplatz angewiesen sind und ohne diesen nicht mehr in Nidwalden produzieren können. - In der Übergangsphase des Rückkaufes der Landflächen durch die Genossenkorporationen Stans, Ennetbürgen und Buochs sollte der Regierungsrat vielmehr als Vermittler denn als betroffener Partner mit eigenen Plänen auftreten. - Für uns Grüne ist der Regierungsrat dafür verantwortlich, dass alle Betroffenen rund um den Flugplatz angehört werden und auf ihre berechtigten Anliegen Rücksicht genommen wird. Wir sehen den Kanton weder als Halter noch als Betreiber und schon gar nicht als Finanzierer des Flugplatzes. - Sollte es aus irgendwelchen Gründen mit den Korporationen zu keiner einvernehmlichen Regelung kommen, dann sollte der Kanton, vor der Veräusserung der Flächen durch die armasuisse an irgend einen externen Interessenten, die gesamten Flächen des Flugplatzes vorab erwerben und deren Nutzung durch die verschiedenen Stakeholder (Anspruchsgruppen) rund um den Flugplatz organisieren. Das sind z.B. neben Pachten an die privatrechtlich organisierte Betriebsgesellschaft für den Flugplatz auch die Verpachtung der landwirtschaftlichen Flächen an die Korporationen, die Haltung, Verwaltung und Bewirtschaftung der gewerblich nutzbaren Landreserven rund um den Flugplatz und die Zuweisung von Flächen für Naherholung und sportliche Nutzungen an die Gemeinden rund um den Flugplatz. Mit einem solchen Vorgehen stellt der Kanton im Sinne einer weitsichtigen und nachhaltigen Bodenpolitik sicher, dass die wohl bedeutendsten Landreserven im Zentrum des Kantons nicht allein unter dem Gesichtspunkt der Profitmaximierung und zum Nutzen einzelner Firmen oder Institutionen die Hand wechseln.		- Wird zur Kenntnis genommen. - Die Vertragsverhandlungen betreffend den Rückkauf der Flächen finden zwischen armasuisse und den Korporationen statt. - Wird zur Kenntnis genommen. Der RR erachtet es als Auftrag des Kantons, im Hinblick auf die Vertretung öffentlicher Interessen rund um den Flugplatz eine aktive Rolle einzunehmen. Das Ziel der langfristigen Sicherstellung eines zivilen Flugplatzes kann nur erreicht werden, wenn der Kanton über die Rechte an den flugplatzrelevanten Flächen verfügt. - Es wird davon ausgegangen, dass die Kaufverträge zwischen armasuisse und den Korporationen abgeschlossen werden. Weiter wird darauf hingewiesen, dass es aufgrund der Vorkaufsrechte der Korporationen dem Kanton nicht möglich ist, sämtliche zum Verkauf stehenden Flächen zu erwerben. Mit dem Ziel einer weitsichtigen und nachhaltigen Bodenpolitik hat der Regierungsrat dem Landrat am 21. November 2012 einen Teilerwerb der nicht vorkaufsbelasteten Flächen durch den Kanton beantragt. Der Landrat hat den Antrag abgelehnt und den Regierungsrat ermächtigt, gegenüber der armasuisse dem Verkauf der freiwerdenden Flächen an die Korporationen zuzustimmen.
54	SBFB	21.03.13	5	Welche Rolle soll der Regierungsrat/ Kanton in den zukünftigen Verhandlungen bzw. als Halter/ Betreiber/ Finanzier spielen?	Der Nidwaldner Landrat hat am 21.11.2012 das Kauf- und Verhandlungsmandat klar den Korporationen übertragen. Es ist weder Aufgabe noch Auftrag des Kantons als Halter (Aktionär) oder Betreiber des zivilen Flugfelds Buochs aufzutreten und die Privat- und Hobbyfliegerei zu subventionieren. Die Nutzer sollen für die Kosten aufkommen und auf staatliche Beihilfen verzichten. Die Anschubfinanzierung ist vom Staat sehr grosszügig viel zu lange geleistet worden.		Die Einschätzung, dass die Nutzer für die Kosten des Flugbetriebs aufkommen sollen und der Betrieb des Flugplatzes nicht Aufgabe des Kantons ist, wird grundsätzlich geteilt. Der RR erachtet es indes sehr wohl als Auftrag des Kantons, im Hinblick auf die Vertretung öffentlicher Interessen rund um den Flugplatz eine aktive Rolle einzunehmen.
55	Pilatus Flugzeugwerke AG		5	Welche Rolle soll der Regierungsrat/ Kanton in den zukünftigen Verhandlungen bzw. als Halter/ Betreiber/ Finanzier spielen?	- Die Pilatus Flugzeugwerke AG halten heute zusammen mit dem Kanton Nidwalden zu je 50% die Aktien an der Airport Buochs AG. Die Übertragbarkeit dieser Aktien ist im Aktionärsbindungsvertrag vom August 2000 abschliessend geregelt. Wir sind nach wie vor der Auffassung, dass der Kanton zwingend an der Flugplatz AG beteiligt sein sollte. - Wir würden es sogar begrüssen, wenn der Kanton die gesamte Infrastruktur des Flugplatzes übernehmen und im Sinne von Beilage 1 zum Aktionärsbindungsvertrag den Betrieb an eine Betriebsgesellschaft delegieren würde. In diesem Zusammenhang wären wir im Rahmen der im Aktionärsbindungsvertrag festgehaltenen Übertragungsbestimmungen auch bereit, unser Aktienpaket mit einem Vorkaufsrecht für den Fall, dass der Kanton diese Aktien zu einem späteren Zeitpunkt wieder veräussern sollte, vollständig an den Kanton zu übertragen.		- Wird zur Kenntnis genommen. - Wird zur Kenntnis genommen. Der Regierungsrat erachtet es als wichtig, dass die Pilatus Flugzeugwerke AG als grösste Nutzerin des Flugplatzes an der Betriebsgesellschaft beteiligt ist.

LNr.	Fraktion/ Organisation	Eingang	Frage Nr.	Frage	Stellungnahme/Antwort	Vergleich Stellungnahme/ Standpunkt RR	Bemerkung
56	Abag	08.04.13	5	Welche Rolle soll der Regierungsrat/ Kanton in den zukünftigen Verhandlungen bzw. als Halter/ Betreiber/ Finanzier spielen?	- Für den Kanton Nidwalden ist der Flugplatz Buochs von einem ausserordentlich hohen wirtschaftlichen Interesse. Er ist auch Teil der Anbindung des Kantons an das umliegende Ausland. Nicht umsonst wird der Flugplatz als Alleinstellungsmerkmal im Rahmen der Wirtschafts- und Standortförderung betrachtet. - Demzufolge sollte sich der Kanton unbedingt die Bau- und Nutzungsrechte sichern, damit der langfristige und geordnete Betrieb des Flugplatzes im Sinne der volkswirtschaftlichen Bedeutung sichergestellt ist. Daher wäre es im Hinblick auf die hohe volkswirtschaftliche Bedeutung des Flugplatzes für den Kanton begrüssenswert, wenn der Kanton die Infrastruktur erstellen und den Betrieb des Flugplatzes an eine Betreibergesellschaft auslagern würde (Stossrichtung B aus Grundlagenpapier). Diese Aussage wird allein schon durch das äusserst erfolgreiche Wachstum der Pilatus Flugzeugwerke AG gerechtfertigt. Nicht umsonst hat der Kanton Graubünden den Flugplatz Samedan wieder zurückgekauft, nachdem der Flugplatz vor Jahren vom VBS zuerst einem privaten Investor verkauft wurde und dann eine für den Kanton unerfreuliche Situation entstand. - Somit müsste sich der Kanton nach Abschluss des Kaufvertrages zwischen Genossenkorporationen und der armasuisse aktiv an den Verhandlungen mit den Genossenkorporationen beteiligen. Vorteilhafterweise sollten die Verhandlungen primär mit der Genossenkorporation Buochs geführt werden, da die Korporationen Stans und Ennetbürgen nur am Rande betroffen sind.		- Wird zustimmend zur Kenntnis genommen. - Einschätzung wird geteilt, dass der Kanton im Rahmen der langfristigen Sicherstellung eines zivilen Flugplatzes über die Rechte für die flugplatzrelevanten Flächen verfügen sollte. Aus Sicht des RR sind Investitionen in die Basisinfrastruktur seitens des Kantons aufgrund der volkswirtschaftlichen Bedeutung und nach Abwägung von Kosten und Nutzen grundsätzlich denkbar, sofern sich alle Partner an den zu tätigen Investitionen beteiligen. - Wird zur Kenntnis genommen.
57	Flugplatz- komitee Nidwalden		5	Welche Rolle soll der Regierungsrat/ Kanton in den zukünftigen Verhandlungen bzw. als Halter/ Betreiber/ Finanzier spielen?	- Der Kanton mit Legislative und Exekutive sind verantwortlich für die rechtlichen Voraussetzungen, in deren Rahmen eine künftige zivile Nutzung des Flugplatzes ermöglicht werden soll. Sie führen den Prozess und strukturieren Rahmenbedingungen und Voraussetzungen. Sie haben dabei die Interessen aller Stakeholder (Bevölkerung, Wirtschaft, Anwohner, Aviatik) in politisch ausgewogener Weise und aus übergeordneter Sicht zu berücksichtigen. Diese Rolle können weder die ebenfalls betroffenen Anstössergemeinden, einzelne Unternehmen, noch die primär am Land und seiner Nutzung interessierten Korporationen wahrnehmen. - Es gehört jedoch nicht zu den Kernaufgaben des Kantons, selbst einen Flugplatz zu betreiben: Dies ist an eine zweckmässige operative Einheit zu delegieren, die für Betrieb und Finanzierung vollumfänglich die professionelle Verantwortung übernimmt. Der Kanton kann bei der Strukturierung dieser Gesellschaft Einfluss nehmen, dass die Interessen der Stakeholder durch die Möglichkeit zur unternehmerischen Partizipation (mit entsprechenden finanziellen Verpflichtungen) gewährleistet sind. Eine Partizipation des Kantons und eine Einsitznahme im Verwaltungsrat sind sinnvoll und wünschbar.		- Einschätzung wird geteilt. - Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.

LNr.	Fraktion/ Organisation	Eingang	Frage Nr.	Frage	Stellungnahme/Antwort	Vergleich Stellungnahme/ Standpunkt RR	Bemerkung
58	Pro Wirtschaft	11.04.13	5	Welche Rolle soll der Regierungsrat/ Kanton in den zukünftigen Verhandlungen bzw. als Halter/ Betreiber/ Finanzier spielen?	- Für uns ist es ein Muss, dass sich der Kanton die Bau- und Nutzungsrechte für den langfristigen Betrieb sichert. Im Gegenzug scheint es uns aber opportun, wenn der Kanton die Infrastrukturen erstellt. Nicht aber den Betrieb in Eigenregie, hier sollen Private zum Zuge kommen. Das Modell ABAG beweist das Funktionieren. - Wir erwarten auch, dass sich der Kanton und die Korporationen in Kürze einigen. Ist doch der Flugplatz Buochs für den Kanton und damit auch für die Korporationen ein wirtschaftliches "Schwergewicht", dessen Nutzen unbestritten ist.		- Einschätzung wird geteilt, dass der Kanton im Rahmen der langfristigen Sicherstellung eines zivilen Flugplatzes über die Rechte für die flugplatzrelevanten Flächen verfügen sollte. Aus Sicht des RR sind Investitionen in die Basisinfrastruktur seitens des Kantons aufgrund der volkswirtschaftlichen Bedeutung und nach Abwägung von Kosten und Nutzen grundsätzlich denkbar, sofern sich alle Partner an den zu tätigen Investitionen beteiligen. - Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
59	Nidwaldner Gewerbe- verband	08.04.13	5	Welche Rolle soll der Regierungsrat/ Kanton in den zukünftigen Verhandlungen bzw. als Halter/ Betreiber/ Finanzier spielen?	Der Kanton soll und muss die Rolle als Halter der Rechte beibehalten. Die weiteren Punkte sind Bestand der Verhandlungen mit den Grundbesitzern und Partnern.		Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
60	Novum	08.04.13	5	Welche Rolle soll der Regierungsrat/ Kanton in den zukünftigen Verhandlungen bzw. als Halter/ Betreiber/ Finanzier spielen?	Das NOVUM vertritt grundsätzlich die Auffassung, dass es nicht Aufgabe des Kantons Nidwaldens sein kann, selbst einen Flugplatz zu betreiben . Wie wir jedoch bereits bei der Antwort zur Frage 3 festgehalten haben, ist damit die Frage nach einer öffentlichen Mitfinanzierung des Flughafens ohne Vorliegen weiterer Informationen nicht zu beantworten . Abschliessende Antworten auf diese Fragen kann es jedoch erst nach umfassender Prüfung und Bewertung verschiedener Konzepte für den künftigen Flugplatz Nidwalden geben. Dementsprechend sehen wir die Aufgabe des Regierungsrates im heutigen Zeitpunkt darin, die Konzeptfrage mit den verschiedenen beteiligten Vertretern voranzutreiben bzw. zu klären . Dabei fänden wir es verfehlt, wenn bereits das im Grundlagenpapier enthaltene Konzept nicht mehr zur Diskussion stünde. Das vom Regierungsrat am 21. November 2012 selbst vorgeschlagene Vorgehen erachten wir daher, wie bereits erwähnt, als weiterhin richtigen Weg.		Wird zur Kenntnis genommen. Die Frage, welche Rolle der Kanton zukünftig einnehmen soll, kann als Zielformulierung unabhängig von den Antworten auf die weiterführenden Fragen bereits heute beantwortet werden. Die Frage, welche Rolle der Kanton zukünftig einnehmen soll, ist für die Erarbeitung des Konzepts grundlegend.

LNr.	Fraktion/ Organisation	Eingang	Frage Nr.	Frage	Stellungnahme/Antwort	Vergleich Stellungnahme/ Standpunkt RR	Bemerkung
------	---------------------------	---------	-----------	-------	-----------------------	--	-----------

Zusammenfassung Stellungnahmen

Frage Nr.	Frage	Vergleich Stellungnahme/ Standpunkt RR - Anzahl Antworten			Stellungnahme/Antwort der Mehrheit	Empfehlung Standpunkt RR
1	Soll der Flugplatz auch in Zukunft bestehen (maximal 20'000 Flugbewegungen)?	9	2	1	Ja. Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Flugplatzes sowie dessen Fortbestand wird nicht in Frage gestellt.	Ja. Der Flugplatz soll auch in Zukunft bestehen (maximal 20'000 Flugbewegungen). Sowohl ein reiner Werkflugplatz wie auch ein Regionalflugplatz Zentralschweiz werden abgelehnt.
2	Soll der Flugplatz weiterhin zivil genutzt werden?	9	0	3	Ja. Der Flugplatz soll auch weiterhin zivil genutzt werden.	Ja. Der Flugplatz soll weiterhin durch die Pilatus Flugzeugwerke AG und Dritte genutzt werden. Der SIL bildet zusammen mit dem SPM die rechtliche Basis für die Weiterentwicklung des Flugplatzes und insbesondere für die Erarbeitung des Betriebsreglements.
3	Soll der Flugplatz selbsttragend sein?	6	6	0	Grundsätzlich wäre es wünschenswert , wenn der Flugplatz, ohne staatliche Subventionen, selbsttragend wäre. Die Frage ist zum heutigen Zeitpunkt jedoch schwierig zu beantworten. Um die Frage ernsthaft beantworten zu können, müssten zunächst Antworten auf offene Fragen vorliegen bzw. weitere Punkte abgeklärt werden.	Ja. Die zu tätigen Anfangsinvestitionen sollen von allen Partnern getragen werden. Danach soll der Flugbetrieb selbsttragend sein und möglichst privatwirtschaftlich organisiert werden.
4	Soll das Grundlagenpapier als Basis für das zu erarbeitende Konzept Flugplatz Nidwalden gelten?	5	3	4	Die grundsätzlichen Punkte (Ziele, Stossrichtung etc.) im Grundlagenpapier sind nach wie vor klar und nachvollziehbar . Das Grundlagenpapier kann als Basis für die Konzepterarbeitung gelten, muss jedoch überprüft werden. Der Flugplatz ist im Grundlagenpapier zu gross dimensioniert.	Das Grundlagenpapier ist ein Strategiepapier des Regierungsrats. Die Zielsetzungen, Lösungsansätze, Stossrichtungen und Empfehlungen des Grundlagenpapiers sollen dem Regierungsrat in den zukünftigen Verhandlungen und Diskussionen im Rahmen des zu erarbeitenden Konzepts Flugplatz Nidwalden als Grundlage dienen. Der Standpunkt des Regierungsrats ist in den Konzeptdiskussionen mit den Vorstellungen der Partner zu konsolidieren . In diesem Sinne können sich in der Grundlagendiskussion Änderungen ergeben, welche bei der Erarbeitung des Konzepts Flugplatz Nidwalden zu berücksichtigen sind.
5	Welche Rolle soll der Regierungsrat/Kanton in den zukünftigen Verhandlungen bzw. als Halter/ Betreiber/ Finanzier spielen?	7	4	0	Der Kanton soll optimale Rahmenbedingungen schaffen und als Inhaber der Rechte eine aktive Rolle spielen. Der Betrieb des Flugplatzes ist keine Aufgabe des Kantons , dieser ist an eine Betriebsgesellschaft zu delegieren. Eine Finanzierung der Infrastruktur auf dem Flugplatz Buochs durch den Kanton wird sowohl befürwortet als auch abgelehnt.	Zur langfristigen Sicherstellung eines zivilen Flugplatzes muss sich der Kanton die Rechte über die flugplatzrelevanten Flächen sichern. Der Betrieb des Flugplatzes ist nicht Aufgabe des Kantons und daher an eine Betriebsgesellschaft zu delegieren. Investitionen in die Basisinfrastruktur seitens des Kantons sind aufgrund der volkswirtschaftlichen Bedeutung und nach Abwägung von Kosten und Nutzen grundsätzlich denkbar, sofern sich die Partner an den zu tätigen Investitionen beteiligen.

- Stellungnahme entspricht dem Standpunkt des RR
- Stellungnahme entspricht teilweise dem Standpunkt des RR
- Stellungnahme entspricht nicht dem Standpunkt des RR