

Kanton Nidwalden, Korporationen Buochs, Stans, Ennetbürgen

# Flugplatz Nidwalden

## Variantendiskussion: Statusdokumentation Phase 1

Zürich, 21. Januar 2015

Markus Maibach, Martin Peter



## Inhaltsverzeichnis

<b>1.</b>	<b>Einleitung</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>Umfeldanalyse</b>	<b>5</b>
<b>3.</b>	<b>Zielsystem und Beurteilungskriterien</b>	<b>9</b>
3.1.	Ziele	9
3.2.	Beurteilungskriterien	12
3.3.	Beurteilungsmethodik	13
<b>4.</b>	<b>Variantendefinition</b>	<b>14</b>
4.1.	Eckpunkte und Auslegeordnung	14
4.2.	Definition Varianten: Infrastruktur/Nutzung	18
4.3.	Modelle Organisation und Finanzierung	21
4.4.	Bestvariante	21
<b>5.</b>	<b>Konzept Phase 2: Umsetzung und Entscheidvorbereitung</b>	<b>22</b>
5.1.	Ziel und Ergebnis	22
5.2.	Arbeitsschritte	22
5.3.	Projektorganisation, Zeitplan und Budget	23
	<b>Anhang</b>	<b>26</b>
	Projekthistorie - Meilensteine	26
	Ergebnisse Sondiergespräche	29

## 1. Einleitung

### Variantenstudium in zwei Phasen

Der Kanton Nidwalden und die Korporationen Buochs, Ennetbürgen und Stans haben einen gemeinsamen Prozess eingeleitet, nachdem die Korporationen von ihrem Vorkaufsrecht Gebrauch gemacht und nicht mehr benötigte Flächen des Flugplatzgeländes von der armasuisse zurückgekauft haben.<sup>1</sup> Dieser Prozess soll die zukünftige Ausrichtung und Nutzung des Flugplatzes konkretisieren. Er ist in zwei Phasen unterteilt:

- Phase 1: Festlegung der Rahmenbedingungen, Ziele und des Variantenspektrums.
- Phase 2: Konkretisierung und Bewertung der Varianten, Festlegen der Bestvariante.

Gemäss Kaufvertrag zwischen armasuisse und den Korporationen muss innerhalb von 5 Jahren (d.h. bis Ende 2018) ein rechtskräftiges, bewilligtes Betriebsreglement für den Flugplatz Buochs vorliegen.

### Ziele Phase 1

Die Ziele sind im Projekthandbuch beschrieben:

#### *Phase 1: Rahmenbedingungen, Ziele, Variantenspektrum*

- › Das Prozessdesign für den Partizipationsprozess ist aufgezeigt (Ziele, Projektorganisation, Prozessleitung, Rechte und Pflichten der einzelnen Akteure, Rolle der externen Experten).
- › Die vorhandenen Grundlagen sind transparent und unvoreingenommen aufgearbeitet. Die Rahmenbedingungen, die bisherigen Erkenntnisse und der Handlungsbedarf sind aufgezeigt.
- › Die zukünftigen Potenziale und die Handlungsspielräume für den Flugplatz sind aufgezeigt.
- › Gemeinsame Ziele für den Flugplatz Nidwalden sind erarbeitet.
- › Ideenskizzen für die zukünftigen Flugplatzmodelle sind dargelegt.
- › Die Bewertungsmethodik für Phase 2 ist aufgezeigt, die Bewertungskriterien sind transparent und das Kriterienset ist erstellt.

### Projektorganisation

Für die Phase 1 war es von zentraler Bedeutung, dass die beiden Hauptakteure (Kanton, Korporationen) sich auf gemeinsame Ziele und Varianten einigen können. Deshalb ist bewusst eine schlanke Projektorganisation gewählt worden. Der Projektausschuss besteht aus folgenden Mitgliedern:

---

<sup>1</sup> vgl. Projekthistorie in Anhang 1.

- Kanton Nidwalden: RR Hans Wicki, RR Res Schmid, RR Alfred Bossard, Regina Müller (BD NW);
- Korporationen: Josef Bucher und Stefan Barmettler (Buochs), Albert Gabriel (Ennetbürgen), Klaus Kayser (Stans).

Im Rahmen von insgesamt 5 Sitzungen sind die Ergebnisse der Phase 1 ausgearbeitet worden. Die Moderation der Sitzungen und die fachliche Begleitung sind durch das Büro INFRAS erfolgt.

Zusätzlich sind verschiedene Sondiergespräche mit ausgewählten direkt betroffenen Akteuren durchgeführt worden, um kritische Haltungen und inhaltliche Anregungen aufnehmen zu können:<sup>2</sup>

- Gemeinden Buochs, Ennetbürgen, Stans (15.9.14)
- Pilatus/ABAG (3.10.14)
- Schutzverband Flugplatz Buochs (3.10.14).

Zudem sind Kontakte mit der RUAG und NAPAG aufgenommen worden für erste Abklärungen zur Machbarkeit einer Variante Nord.

### **Bericht Phase 1**

Der vorliegende Bericht fasst die wichtigsten Ergebnisse der Phase 1 zusammen und konkretisiert das Vorgehen für Phase 2.

---

<sup>2</sup> vgl. die Zusammenstellung der Erwartungen an die Variantenevaluation in Anhang 2.

## 2. Umfeldanalyse

### Aviatic

Die folgende Tabelle fasst das Umfeld im Bereich Aviatic zusammen.

<b>Tabelle 1: Umfeld und aktuelle Situation</b>	
<b>Markt und Aviatic-Industrie</b>	
Marktumfeld	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Zivlaviatic in der Schweiz ist nach wie vor ein Wachstumsmarkt.</li> <li>▪ Pilatus agiert am Markt erfolgreich und hat mit dem PC-24 ein zukunftssträchtiges Produkt erfolgreich lanciert.</li> <li>▪ Verschiedene Flugplätze (z.B. Grenchen, Mollis) verfolgen eine moderate Wachstumsstrategie. Mit dem Entscheid des Bundesrates, an der Aviatic-Nutzung in Dübendorf festzuhalten, besteht dort Potenzial für einen Businessflugplatz. Ein wichtiger Markt für alle Flugplätze ist dabei das sog. Aircraft Management (Maintenance, Parking).</li> <li>▪ Die Nidwalden AirPark AG (NAPAG) ist ein Zusammenschluss verschiedener Akteure im Luftverkehr und verfolgt das Ziel, das 90'000 m<sup>2</sup> grosse Industrieareal der RUAG zu einem themenorientierten Industriepark für verwandte Unternehmen der Luftfahrtindustrie aus dem In- und Ausland als Ergänzung zur bestehenden Industrie zu entwickeln und aufzuwerten. Bis anhin liegt ein Gestaltungsplan vor.</li> </ul>
Aktuelle Situation Flugplatz Nidwalden	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aktueller Status gemäss SIL: Zivil mitbenutzter Militärflugplatz (max. 25'000 Bewegungen). Mit dem Stationierungskonzept der Armee vom 1.6.2005 betreibt die Luftwaffe den Flugplatz als ‚Sleeping Base‘.</li> <li>▪ Die Betriebsbewilligung stammt aus dem Jahr 1982 und wurde mehrfach ergänzt. Das Betriebsreglement ist provisorisch und stammt aus dem Jahr 2002.</li> <li>▪ Bewegungen 2013: 14'000 Flugbewegungen, davon 26% Segelflugzeuge, 38% Pilatus, 22% ABAG, und 14% Militär. Die Anzahl ist etwa gleich hoch wie 2003, mit Schwankungen. Spitzenjahr war 2011 mit 16'650 Bewegungen.</li> <li>▪ Der neue Tower ist in Betrieb. Er ist so gebaut, dass er auch örtlich verschoben werden könnte.</li> <li>▪ Das Anflugsystem GNNS ist in Betrieb.</li> <li>▪ Zudem finden auf dem Areal verschiedene Events statt (z.B. lokale Feste, Pilatus-Anlässe, Auto-Testfahrten).</li> </ul>
Investitionsvorhaben Flugplatz und Betriebsbewilligung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pilatus investiert im Moment in Produktionshallen auf dem Pilatus-Areal (Land von den Korporationen). Grundsätzlich ist die Maintenance weiter am Wachsen und mit dem PC-24 wird der Bedarf weiter steigen. Deshalb hat Pilatus das Bedürfnis nach einer neuen Halle (Flächenbedarf 7'000 m<sup>2</sup>) angemeldet.</li> <li>▪ ABAG: Der Ersatz des Betriebsgebäudes, des Zelthangars und des Betankungsplatzes sind wichtige Investitionsvorhaben und aus Sicht ABAG zeitlich kritisch. Insgesamt besteht Bedarf nach zwei neuen Hangars.</li> </ul>
Zukunft ‚Sleeping Base‘	<p>Seitens Armee besteht grundsätzlich die Absicht, die ‚Sleeping Base‘ aufzugeben. Formale Entscheide werden im Rahmen des Entscheids zum Stationierungskonzept der Armee fallen (frühestens 2015).</p> <p>Es ist davon auszugehen, dass sich die Armee vom Flugplatz bis 2019 zurückzieht und die ‚Sleeping Base‘ aufgehoben wird. Gleichzeitig ist aber zu beachten, dass der Flugplatz von armasuisse finanzielle Beiträge für den Unterhalt erhält.</p>

## Planerische und eigentumsrechtliche Situation

<b>Tabelle 2: Planerische und eigentumsrechtliche Situation</b>	
Eigentumsverhältnisse Flugplatz	Die Hauptpiste ist weiterhin im Besitz der armasuisse. Der Kanton NW und armasuisse handeln derzeit eine Nutzungsvereinbarung aus. Die Korporationen haben insgesamt eine Fläche von 237'500 m <sup>2</sup> von der armasuisse zurückgekauft.
Planerische Festlegungen	Massgebend sind nach wie vor die Sachpläne des Bundes (SIL, SPM) und der kantonale Richtplan. Die 2014 abgeschlossene Richtplanrevision hat die Festlegungen des Richtplans 2009 übernommen.
Nutzungsverhältnisse Flugplatz	Die Festlegung der Nutzungsverhältnisse ist Gegenstand laufender Verhandlungen; die finalen Nutzungsverhältnisse sind abhängig vom Ergebnis des Variantenstudiums. Die Nutzungsrechte für die Swissint-Halle laufen bis 2019.
Erschliessung, Sicherheit	Die Erschliessung des Flugplatzes ist im Agglomerationsprogramm 2. Generationen als Eigenleistung (Realisierung 2015-2018) erwähnt.
Rekultivierung und ökologischer Ausgleich	Die Rekultivierungsarbeiten sind von den Korporationen aufgenommen worden. Von Seiten BAZL besteht die Zusage, dass eine Rekultivierung im Aa Mündungsgebiet (Aa-Delta) als ökologischer Ausgleich ausreichend wäre, vorbehaltlich der Zustimmung des BAFU. Die inhaltliche Zustimmung des BAFU liegt schriftlich vor, jedoch keine formale Genehmigung. Die eigentumsrechtlichen Voraussetzungen sind nicht gegeben. Das entsprechende Projekt ‚Aa-Delta‘ wurde im 2012 sistiert. Ebenso wurde die Arbeitsgruppe (Vertreter der Korporationen und der Fachstelle Natur- und Landschaftschutz), welche Alternativen für den ökologischen Ausgleich prüfte, sistiert.

Die folgenden Abbildungen zeigen die aktuelle Situation:

Abbildung 1: Flugplatzperimeter gemäss SIL

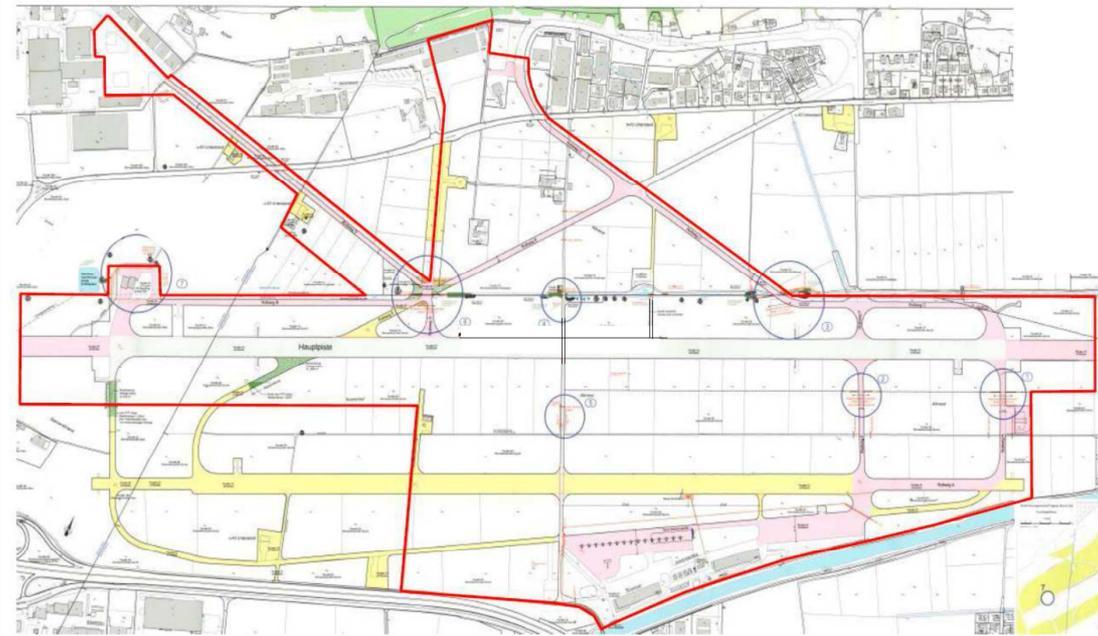
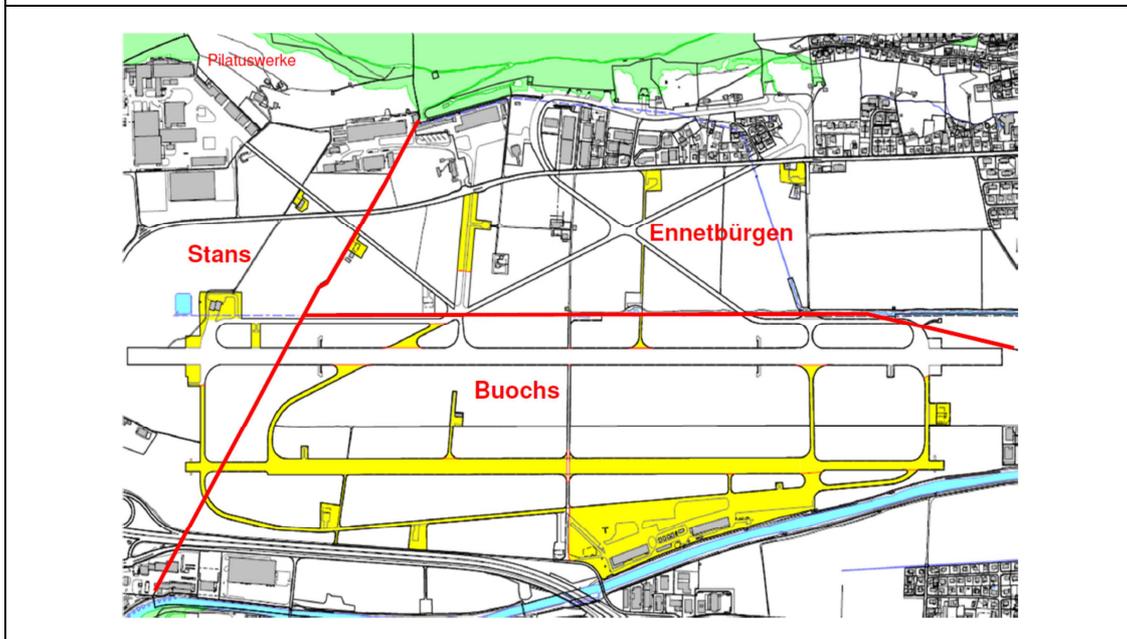


Abbildung 2: Von den Korporationen zurückgekaufte Flächen



### Kritische Punkte und Handlungsbedarf

- **Aviatische Potenziale und Klumpenrisiko Pilatus:** Pilatus ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für den Kanton Nidwalden. Gleichzeitig ist die Wettbewerbsposition von Pilatus abhängig von der globalen Entwicklung im Bereich Aviatik und von der Entwicklung des Flugplatzes. Ein Rückbau des Flugplatzes könnte die Position von Pilatus gefährden. Eine Akquise weiterer Nutzungen könnte allenfalls auch Konkurrenz erzeugen.
  - Für die verschiedenen Akteure ist Planungssicherheit zu erzeugen.
  - Der wirtschaftlich wichtigste Akteur ist Pilatus. Weitere Nutzungen (NAPAG) sind momentan noch unsicher.
- **Status des Flugplatzes:** Die Spielräume sind nach oben (25'000 Bewegungen) und nach unten (Werkflugplatz für Pilatus) begrenzt. Die Kernfrage lautet, mit welcher Minimalausrichtung (auf Werkflugplatz) mit allfälligen Nebennutzungen ein wirtschaftlicher Betrieb erzielt werden kann bzw. wie eine Ausweitung der aviatischen Tätigkeiten aussieht, wie sie finanziert werden kann und welchen volkswirtschaftlichen Nutzen sie hat.
- **Nutzungskonkurrenzen:** Die Hauptkonkurrenz besteht zwischen aviatischer Nutzung, landwirtschaftlicher Nutzung und Freizeit/Erholung. Hinzu kommen potenzielle Nutzungseinschränkungen infolge der Lärmbelastung (Baubeschränkungen infolge Überschreitung der Planungswerte). Neben dem Status des Flugplatzes spielt das Regulativ (max. Bewegungszahl, Absperrungen, Durchgangsrechte, Betriebszeiten, Bewilligungspraxis Events) eine wichtige Rolle.
- **Finanzierung der Investitionen:** Je nach Status und Perimeterdefinition stehen unterschiedliche Investitionen an. Abhängig von den betriebswirtschaftlichen Ausrichtungen können sie auch unterschiedlich finanziert werden.
- **Umgang mit Abschöpfung Mehrwert:** Zwischen den Hauptakteuren (Kanton, Korporationen) bestehen unterschiedliche Auffassungen, wieviel Mehrwert erzeugt werden kann, wer das Risiko der Realisierung des Mehrwertrealisierung tragen soll und wofür der Mehrwert einzusetzen ist. Gemäss Kaufvertrag zwischen Korporationen und armasuisse vom 20.12.2013 sind die Korporationen verpflichtet, wesentliche Flächen im westlichen Teil des Areals innert 10 Jahren nach Vorliegen der rechtskräftigen Betriebsbewilligung vollständig zu rekultivieren. Falls darüber hinaus ein realisierbarer Mehrwert verbleibt, besteht Gesprächsbereitschaft von Seiten der Korporationen für die Verwendung dieses Mehrwerts.

### 3. Zielsystem und Beurteilungskriterien

#### 3.1. Ziele

Basierend auf den bereits früher formulierten Zielen des Regierungsrats und der Korporationen (2011) werden folgende gemeinsamen Ziele formuliert:

##### **Allgemeine Ziele und Grundsätze**

- Es sind sowohl wirtschaftliche, gesellschaftliche und Umweltziele zu berücksichtigen.
- Der Flugplatz ist zu erhalten und massvoll auszubauen, um die Wirtschaftskraft des Kantons zu stärken und Arbeitsplätze zu schaffen. Priorität haben die Bedürfnisse von Pilatus. Gleichzeitig sind Synergien zu weiteren aviatischen Nutzungen zu schaffen.
- Der Flugplatz soll eigenwirtschaftlich betrieben werden können, d.h. für den Betrieb sollen keine öffentlichen Gelder eingesetzt werden.
- Es ist ein Nutzungsmix zu erzielen und dabei die verschiedenen Bedürfnisse (Aviatik, weitere Arbeitszonen, Landwirtschaft, Freizeit/Erholung) angemessen zu berücksichtigen.
- Für die Entwicklung des Flugplatzes und der Arbeitszonen sind optimale planerische Voraussetzungen zu schaffen. Der Perimeter soll so weit als möglich verkleinert werden.
- Die Rekultivierung von Teilen der Redundanzpiste und der ökologische Ausgleich sind zu gewährleisten.
- Die Sicherheit hat eine hohe Priorität. Die Sicherheitsanforderungen des Bundes sind mit geeigneten Massnahmen zu erfüllen.

Folgende Grundsätze gelten für die Umsetzung der Ziele:

- Die gesetzlichen Vorgaben sind eingehalten.
- Ausgewogenheit: Der angestrebte Nutzungsmix (Aviatik, Gewerbe, Landwirtschaft, Naherholung, terrestrische Nutzung etc.) ist zu gewährleisten.
- Vertrauen: Die Ausrichtung des Flugplatzes muss langfristig gesichert werden können. Unerwünschte Entwicklungen müssen mit geeigneten Massnahmen verhindert werden.
- Transparenz und Governance: Die Rollenteilung zwischen den verschiedenen Akteuren muss klar gemacht werden.

### Spezifische Ziele für die Flugplatzentwicklung

- **Wirtschaftliche Entwicklung/Branchenmix:** Anzustreben ist eine Diversifikation, um Klumpenrisiken zu vermeiden. Diese soll die Standortvoraussetzungen optimal nutzen (komparativer Vorteil), aber nicht einseitig auf weitere aviatische Nutzungen ausgerichtet sein. Die Nutzungen sollen eine hohe Wertschöpfungsintensität aufweisen, den Luftraum wenig beanspruchen und keine Konkurrenz zu Pilatus erzeugen. Ein zweiter Flugzeughersteller ist nicht erwünscht. Es ist deshalb sinnvoll, mögliche Industrie- und Gewerbeareale nicht ausschliesslich für einzelne Aviatik-Nutzungen zu reservieren, da die Potenziale (mit Ausnahme der Bedürfnisse der Pilatus-Werke selbst und des Hangaring) sehr schwierig einzuschätzen sind. Es ist zu berücksichtigen, dass die Steuerung von Unternehmensansiedlungen durch die Raumplanung, die Wirtschaftsförderung und durch die Konditionen bez. dem Erwerb von Grundeigentum sowie der Veräusserung von Baurechten erfolgen kann.
- **Landwirtschaft:** Die Anliegen der Landwirtschaft im Flugbetrieb sind gebührend zu berücksichtigen. Die Flugbewegungen müssen landwirtschaftsverträglich sein.
- **Terrestrische Nutzungen:** Diese sollen (gemäss ROK) möglich sein, um Zusatzerträge zu generieren. Dabei sind aber Vorgaben für einen allfälligen Ausschluss von unerwünschten Veranstaltungen zu prüfen.
- **Naherholung:** Das Areal soll als Naherholungsgebiet aufgewertet werden. Die heutigen Langsamverkehrsverbindungen sind zu erhalten. Bei neuen Velowegen sind mögliche Zielkonflikte mit Kulturland und Sicherheit zu berücksichtigen.
- **Lärm:** Der im SIL verankerte Lärmperimeter gibt den Rahmen vor. Dieser darf nicht überschritten werden. Einzubeziehen sind neuere Entwicklungen gemäss dem zu erwartendem Flugzeugmix. Zu berücksichtigen sind auch die Lärmbelästigungen durch terrestrische Nutzungen. Der Verkehrslärm (bei grossen Anlässen) stellt kein grosses Problem dar.
- **Ökologischer Ausgleich:** In jedem Fall sind die gesetzlichen Anforderungen zu erfüllen. Die verschiedenen Möglichkeiten und Spielräume sind in den Varianten aufzuzeigen. Entscheidend wird die ökologische Qualität sein.
- **Eigenwirtschaftlichkeit und Finanzierung:** Der zukünftige Flugplatzbetrieb soll eigenwirtschaftlich sein und keine weiteren Beiträge der öffentlichen Hand bedingen.
- **Finanzierung der Investitionen und Rekultivierungen:** Die Kostenfolgen sind transparent auszuweisen. Für die Finanzierung sind folgende Grundsätze zu berücksichtigen:
  - Die Nutzniesser der Investitionen sind in angemessener Form an der Finanzierung zu beteiligen, allen voran die Aviatik-Akteure.
  - Das Mehrwertpotenzial der Nutzung der Grundstücke und die Möglichkeiten der Finanzierung sind auszuloten. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Korporationen verpflichtet sind, den Mehrwert grundsätzlich für die Finanzierung der Rekultivierungsmassnahmen

men einzusetzen. Ob nebst den in der Vereinbarung und den Kaufverträgen zugesagten Verpflichtungen eine finanzielle Unterstützung des Flugplatzes z.B. in Form von Land mit reduziertem Baurechtszins angeboten werden kann, muss mit den betroffenen Korporationen einzeln ausgehandelt werden und ist nur möglich, wenn die geplanten Umzonungen durch die Gemeinden vorgenommen werden und sich andere Nutzniesser ebenfalls finanziell angemessen beteiligen. Die Korporationen sind nicht bereit, das Auslastungsrisiko zu tragen.

## 3.2. Beurteilungskriterien

Aus den Zielen lassen sich folgende Beurteilungskriterien für die Varianten ableiten.

<b>Tabelle 3: Zielsystem und Beurteilungskriterien: Auslegeordnung</b>			
<b>Ziele</b>	<b>Postulate</b>	<b>Beurteilungskriterium</b>	<b>Kommentar</b>
<b>Gesellschaft</b>			
Sicherheit	Gewährleistung der Sicherheit der aviatischen Nutzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Unfallrisiko Luftverkehr</li> <li>▪ Unfallrisiko Aviatik und terrestrische Nutzungen</li> </ul>	Unter Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben des Bundes
Naherholung	Aufwertung des Areals als Naherholungsgebiet	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ausmass Langsamverkehrsverbindungen</li> <li>▪ Zugangs- und Nutzungsrechte</li> </ul>	Unter Berücksichtigung möglicher Konflikte mit Kulturland/Landwirtschaft/Sicherheitsrechte
Perimeter	Reduktion des Flugplatzperimeters	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Perimeterfläche</li> </ul>	Unter Berücksichtigung Zukunft 'Sleeping Base'
<b>Wirtschaft</b>			
Selbsttragender Flugplatzbetrieb	Zukünftige Kosten der aviatischen Nutzung können aus eigenen Mitteln mit privatwirtschaftlichen Anreizen erwirtschaftet werden.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Investitionskosten</li> <li>▪ Betriebswirtschaftliches Potenzial (Aviatik, terrestrische Nutzungen) auf Basis Eckwerte Business-Plan</li> </ul>	Unter Berücksichtigung der Finanzierungsbeiträge der einzelnen Nutzniesser. Der Businessplan ist für die Bestvariante auszuarbeiten
Volkswirtschaftliches Potenzial Aviatik	Befriedigung der aviatischen Bedürfnisse der heutigen Nutzer. Sicherung der Arbeitsplätze und massvoller Ausbau der Zivilluftfahrt.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Flächenverfügbarkeit zivilaviatische Bedürfnisse (Pilatus, weitere)</li> <li>▪ Wertschöpfungs- und Beschäftigungspotenziale</li> </ul>	Unter Berücksichtigung der Wahrscheinlichkeit der Realisierung der Potenziale
Volkswirtschaftliches Potenzial Gewerbe und Industrie	Weiterentwicklung Arbeitszonen und Sicherung des Entwicklungsspielraums für die umliegenden Gemeinden	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Flächenverfügbarkeit I+G</li> <li>▪ Wertschöpfungs- und Beschäftigungspotenziale</li> </ul>	Unter Berücksichtigung der Wahrscheinlichkeit der Realisierung der Potenziale
Sicherung Landwirtschaft	Sicherung der landwirtschaftlichen Bedürfnisse	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Flächenverfügbarkeit Landwirtschaft</li> <li>▪ Landwirtschaftsverträglicher Flugbetrieb</li> </ul>	Unter Berücksichtigung der betrieblichen Potenziale
<b>Umwelt</b>			
Kulturland	Positive Flächenbilanz Kulturland	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Flächengewinn</li> </ul>	Unter Berücksichtigung der Kosten für die Rekultivierung
Lärm	Lärmverträglichkeit und Entwicklungsspielraum, Wohnen für die Gemeinden	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lärmbelastete Flächen und Personen</li> <li>▪ Lärmbelästigende Aktivitäten</li> </ul>	Unter Berücksichtigung des zu erwartenden zukünftigen Flugzeugmix und möglichen Einschränkungen bei terrestrischen Nutzungen
Ökologischer Ausgleich und Vernetzung	Sicherung der ökologischen Anforderungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sicherung der Vorgaben (Flächen, Vernetzungskorridore)</li> </ul>	Unter Berücksichtigung der Vorgaben des Bundes

### 3.3. Beurteilungsmethodik

Für die Beurteilung der einzelnen Varianten in Phase 2 werden folgende Schritte vollzogen:

- Analyse der Auswirkungen in Bezug auf die einzelnen Beurteilungskriterien. Zu quantifizieren sind insbesondere die Flächenbilanz, der Finanzierungsbedarf, die betriebswirtschaftlichen Auswirkungen und die Lärmauswirkungen.
- Beurteilung der einzelnen Kriterien: Pro Kriterium wird folgende Skala angewendet:
  - 0: keine Zielerfüllung, Widersprüche
  - 1: geringe Zielerfüllung
  - 2: mittlere Zielerfüllung
  - 3: hohe Zielerfüllung
- Einschätzung und Aggregation der Kriterien:
  - Die Beurteilung der Varianten entlang der einzelnen Kriterien erfolgt durch den Projektausschuss.
  - Die drei Dimensionen Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt werden gleich gewichtet.
  - Innerhalb der drei Dimensionen besteht für die einzelnen Mitglieder die Möglichkeit, die Kriterien folgendermassen zu gewichten:
    - Gleichgewichtung aller Kriterien (einfache Addition der Punkte)
    - Verdoppelung des Gewichts für maximal 1 Kriterium pro Dimension
  - Die Aggregation erfolgt durch Zusammenzählen der Punkte.
- Machbarkeits- und Risikoeinschätzung: Pro Variante werden folgende Fragen separat behandelt und bei der Beurteilung der Varianten berücksichtigt:
  - Technische Risiken bez. Machbarkeit der Variante
  - Administrative Risiken (Bereitschaft Eigentümer, Bund)

## 4. Variantendefinition

### 4.1. Eckpunkte und Auslegeordnung

#### Eckpunkte der Varianten

- Flugplatz Zweck und Status:
  - Werkflugplatz ‚Plus‘ mit zusätzlicher Aviatiknutzung (Weiterentwicklung der heutigen Nutzungen auf einer nachhaltigen ökonomischen Basis).
  - Status ziviles Flugfeld ohne Flugzulassungszwang, d.h. kein Regionalflugplatz. Der Flugplatz ist demzufolge in der Lage, seine Entwicklung selbst zu steuern. Es besteht grundsätzlich keine Verpflichtung, weitere Nutzer aufzunehmen.

#### Begründung:

- Die aktuelle Nutzung geht bereits über einen reinen Werkflugplatz hinaus, mit den Aktivitäten für Parking/Hangaring von ABAG. Es ist sinnvoll, diese Aktivitäten in Zusammenarbeit mit Pilatus weiter zu entwickeln, um Zusatzerträge für den Betrieb zu erzeugen und einen kostendeckenden Betrieb zu ermöglichen.
- Der Status eines Regionalflugplatzes wäre zwar aufgrund der Grösse und Pistenlänge des Flugplatzes denkbar, weist aber keine Akzeptanz auf. Zudem ist die Konkurrenz für zivile Aviatik (z.B. Businessflüge) relativ gross.
- Anzahl Bewegungen: max. 20'000 Bewegungen pro Jahr, unter der Voraussetzung, dass eine landwirtschaftliche Bewirtschaftung und eine Nutzung als Naherholungsgebiet analog heutigem Zustand möglich bleibt.

#### Begründung:

- Die Grössenordnung von max. 20'000 Bewegungen stellt einen Kompromiss dar zwischen zwei Positionen (Status Quo und Maximalzahl von 25'000 gemäss SIL) und ermöglicht trotzdem ein gewisses Entwicklungspotenzial, das notwendig sein wird, um die anstehenden Investitionen und den Flugbetrieb finanzieren zu können.
- Aufgrund des neuen Status (ziviles Flugfeld) kann die Nachfrage gesteuert werden. Zentral ist die Einhaltung der gesetzlichen Lärmvorgaben (lärmrelevante Flugbewegungen).
- Länge der Hauptpiste und Nutzung der Rollwege: Die Pistenlänge von 2'000 Metern wird beibehalten.

#### Begründung:

- Die Piste weist eine erwartete Lebensdauer von weiteren ca. 20 Jahren auf. Eine Verkürzung ist deshalb ökonomisch nicht sinnvoll. Zu berücksichtigen wären auch die hohen Rekultivierungskosten. Je nach aviatischer Entwicklung kann die Pistenlänge zu gegebener Zeit nochmals hinterfragt werden.

- Eine Verkürzung ist aus Sicherheitssicht nicht sinnvoll (Pilatus führt u.a. auch Experimentalflüge durch). Dazu kommt das Argument, dass durch eine Verkürzung lärmoptimale Startverfahren verunmöglicht werden. Gemäss den sog. ‚PANS-OPS procedures‘ (ICAO-Vorschriften) dürfen in den vordefinierten Flugflächen für Start und Landungen keine Hindernisse (Gebäude, Erhebungen) auftreten.
- Der ICAO-Standard für die 2 km lange Piste ist auf einen seitlichen Abstand von 55m beidseits der Piste gesetzt. Es kann davon ausgegangen werden, dass hier mit einem Entgegenkommen gerechnet werden kann, da diese Vorgabe eigentlich für den Betrieb mit Grossraumflugzeugen gedacht ist. Das heisst der Perimeter um die Piste dürfte geringer ausfallen können.
- Eine Pistenverkürzung bedürfte der Zustimmung des Eigentümers (armasuisse).
- Denkbar ist, dass der südliche Teil (Dreieck) der nordöstlich der Hauptpiste liegenden Rollwege weiter benutzt werden könnte, um einen Rollweg entlang der Hauptpiste zur Verfügung zu haben.

#### **Fixe und zu variierende Parameter**

- Aus Sicht Aviatik sind die Bedürfnisse von Pilatus (Maintenance Halle) bei allen Varianten einzubeziehen, da ansonsten das Risiko besteht, dass Pilatus die Maintenance auslagert. Ebenfalls gesetzt ist ein neues Flugplatz-Betriebsgebäude, da das heutige den zukünftigen Anforderungen nicht genügt.  
Der Mehrwert von zusätzlicher Hangarierung (Bedürfnisse ABAG) ist hingegen in den Varianten gezielt aufzuzeigen. Dabei sind Mehrfachnutzungen der Gebäude zu prüfen.
- Die Gelände von Pilatus und RUAG/NAPAG befinden sich in einer Industrie-Zone. Wichtig ist vor allem der Zugang zur Piste via Rollweg. Das Gelände selbst kann sich auch ausserhalb des Perimeters befinden.
- Der Segelflugverein beeinträchtigt weder den Flugbetrieb, noch führt er zu nennenswerten Immissionen. Er ist deshalb gesetzt. Weitere Flugvereine sollen allerdings nicht zugelassen werden.
- Helikopter: Der Regierungsrat hat sich gegen eine Helikopter-Basis mit Fokus touristischer Personentransporte ausgesprochen (siehe ROK vom 19.04.2005). Das heisst die Bedürfnisse bezüglich Helikopter-Standplätze sind nicht prioritär. Eigene Flächen sind nicht vorzusehen.
- Der Modellflugverein kann den Flugplatz weiter benutzen, falls dadurch der kommerzielle Flugbetrieb, die Landwirtschaft und die Erholungsfunktion nicht beeinträchtigt werden. Die Modellflugbox soll je nach Variante an einem geeigneten Ort innerhalb oder ausserhalb des Flugplatzgeländes angeordnet werden.

Die folgende Tabelle zeigt die resultierenden fixen und variablen Parameter.

<b>Tabelle 4: Fixe und variable Parameter</b>		
	<b>Fix (für Varianten identisch)</b>	<b>Variabel (für Varianten veränderbar)</b>
<b>Infrastruktur</b>		
Infrastruktur Aviatic	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hauptpiste (heutige Länge)</li> <li>▪ Neues Betriebsgebäude</li> <li>▪ Geforderte Sicherheitsanforderungen (mindestens Tore)</li> <li>▪ Tower</li> <li>▪ Aufhebung „Sleeping Base“<sup>3</sup></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Perimeter</li> <li>▪ Ausrichtung Flugplatz: Nord-Süd</li> <li>▪ Ausmass der Flächen für zukünftige Aviatic-Nutzungen (betrifft v.a. Hangarierung)</li> </ul>
Sonstige Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbindung Herdernstrasse</li> <li>▪ Fadenbrücke</li> <li>▪ Bestehende Langsamverkehrsverbindungen (Flurhofstrasse, Verbindung entlang Scheidgraben)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ausgestaltung der Erschliessung gemäss Ausrichtung des Flugplatzes</li> <li>▪</li> </ul>
<b>Nutzungen</b>		
Aviatic	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Anzahl Bewegungen: max. 20'000 Flugbewegungen pro Jahr</li> <li>▪ Bedürfnisse Pilatus/Maintenance Halle</li> <li>▪ Beibehaltung Segelflugverein</li> <li>▪ Keine Helikopterbasis für touristische Personentransporte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Flugplatz-Ausrichtung</li> <li>▪ Weitere Bedürfnisse (ABAG Hangarierung)</li> </ul>
Events	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Nicht immissionsträchtige und regional relevante Events auf reduzierter Fläche (Wegfall Redundanzpiste)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stellenwert der Event-Nutzungen, wobei das Potential nach dem Rückbau eingeschränkter ist als heute</li> </ul>
Weitere Nutzungen (I+G, LW, Freizeit)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bereits vorgesehene Rekultivierungen</li> <li>▪ Heutige Nutzungen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Anteile im Vergleich zum Status Quo</li> </ul>

### **Vereinbarung zur Sicherung der fixen Parameter**

Die formulierten Ziele und Grundsätze sollen im Rahmen einer gemeinsamen Vereinbarung zwischen dem Kanton, den Korporationen und weiteren wichtigen Akteuren verankert werden und – als gemeinsames Commitment zwischen den Akteuren – die Grundlage für die Sicherung der Eckpunkte der Flugplatzentwicklung darstellen.

<sup>3</sup> Unter der Annahme, dass bis 2019 die Bundesbeiträge allmählich auslaufen. Allenfalls ist danach noch ein geringerer Beitrag der Armee weiterlaufend für die Option, die Piste sporadisch benutzen zu können.

*Form:*

- Vereinbarung, unterzeichnet von den folgenden Parteien:  
Kanton NW; Korporationen Buochs, Ennetbürgen, Stans; Gemeinden Buochs, Ennetbürgen, Stans; Pilatus AG, ABAG; RUAG, NAPAG, SBF, Flugplatzkomitee Buochs.
- Grundsätze sollen im kantonalen Richtplan und im angepassten Objektblatt SIL Eingang finden.

*Inhalt:*

Wichtigste Ziele, Eckpunkte und umsetzungsorientierte Aussagen, insbesondere:

- Grundsatz der ausgewogenen Flugplatzentwicklung und Wahrung des Gleichgewichts der Interessen.
- Status: ziviles Flugfeld ohne Flugzulassungszwang. Keine Entwicklung in Richtung Regionalflugplatz.
- 20'000 Bewegungen als Obergrenze.
- Wahrung der Interessen der Landwirtschaft und Freizeit/Erholung.

*Prozess*

- Vernehmlassung bei den einzelnen Akteuren.
- Unterzeichnung im März 2015, als gemeinsame Grundlage für die Variantenevaluation in Phase 2.

## 4.2. Definition Varianten: Infrastruktur/Nutzung

Grundsätzlich sind zwei Ausrichtungen (nördlich und südlich) zu unterscheiden.

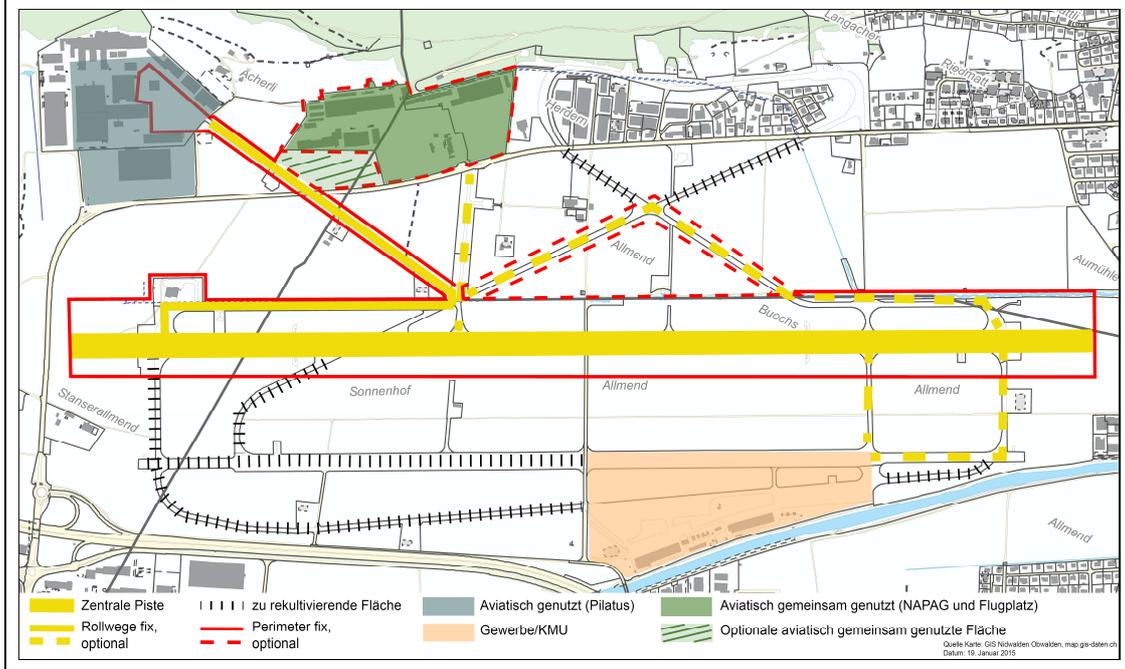
### Variante Nord: Flugplatz auf Gelände NAPAG/RUAG

Tabelle 5: Steckbrief Variante Nord	
Merkmal	Ausprägung
Lage	Vollständige Nordausrichtung (Areal RUAG <sup>4</sup> ); südlich der Hauptpiste werden Gewerbegebiete geschaffen.
Perimeter	Massive Verringerung: Hauptpiste und Zufahrten Pilatus im Perimeter. Das Areal südlich der Piste ist nicht mehr im Perimeter.
Standort Flugplatzrelevante Infrastrukturen	Betriebsgebäude, Unterhaltshalle Pilatus, Abstellplätze und Hangars auf dem Areal RUAG/NAPAG (Gewerbezone 90'000 m <sup>2</sup> ). Es ist sinnvoll, zusätzlich die Fläche südlich dieses Geländes zwischen Rollweg (Pilatus) und Kantonsstrasse einzubeziehen. Diese Fläche (ca. 20'000 m <sup>2</sup> ) ist heute Landwirtschaftsland und teilweise als Fruchtfolgefläche ausgeschieden; sie ist im Eigentum der Korporationen Stans und Ennetbürgen. Eine Umzonung bräuchte das Einverständnis der Gemeinden und eine 2/3-Mehrheit der Korporations-Mitglieder (Stans und Ennetbürgen). Die Flugplatzinfrastruktur nimmt etwa 50'000 m <sup>2</sup> in Anspruch. Entsprechend sind die Nutzungen NAPAG und Flugplatz aufeinander abzustimmen und Mehrfachnutzungen (mehrstöckig) zu prüfen. Der Tower wird auf die Nordseite der Hauptpiste verschoben.
Rollwege	Hauptrollweg via Pilatus-Gelände (niveaufreie Querung mit Tieferlegung Kantonsstrasse); Zugang vom neuen Flugplatzareal via Verbindungsweg. Die beiden Rollwege im Nordwesten werden aufgehoben (Zeitplan abh. von Zukunft ‚Sleeping Base‘). Von Süden her soll mindestens eine Rollwegverbindung beibehalten werden.
Weitere Nutzungen	Gewerbenutzung auf dem Areal RUAG/NAPAG (Doppelnutzungen über den Hangars). Im Süden werden die Areale für Industrie und Gewerbe entwickelt. Da Eventnutzungen im Norden nicht denkbar sind, ist eine Fläche für Eventnutzungen bei der Entwicklung einer Industrie- und Gewerbezone im Süden mitzudenken.
Erschliessung	Entflechtung Kantonsstrasse und Rollweg via Pilatusgelände. Beibehaltung Herdernstrasse. Neue Fadenbrücke für Erschliessung Gewerbezone im Süden des Flugplatzes.
Untervarianten <sup>5</sup>	Variante kompakt: ohne Nutzung des Zusatzgeländes südwestlich des RUAG Geländes. Beibehaltung zweiter Rollweg im Norden. Die direkten Verbindungen (Rollwegdreieck) südlich der Kantonsstrasse könnten allenfalls beibehalten werden. Verringerte Industrie-/Gewerbefläche südlich der Piste.

<sup>4</sup> Das Areal ist im Besitz der RUAG. NAPAG hat einen Nutzungsvertrag bis 2026. Infolge eines Rechtsstreits sind die Verfahren zur Zeit blockiert.

<sup>5</sup> Eine weitere Möglichkeit wäre die Anordnung der Flugplatzinfrastrukturen südlich der Kantonsstrasse. Dabei wären verschiedene Varianten für die Anordnung denkbar. Der Vorteil wäre die Vermeidung der Querung der Kantonsstrasse. Gravierender Nachteil wäre der massive Kulturlandverlust. Deshalb wird eine solche Variante zunächst nicht weiter verfolgt. Sie käme allenfalls als Rückfallebene für eine Nordausrichtung in Frage, falls das Areal RUAG/NAPAG nicht zur Verfügung stehen würde.

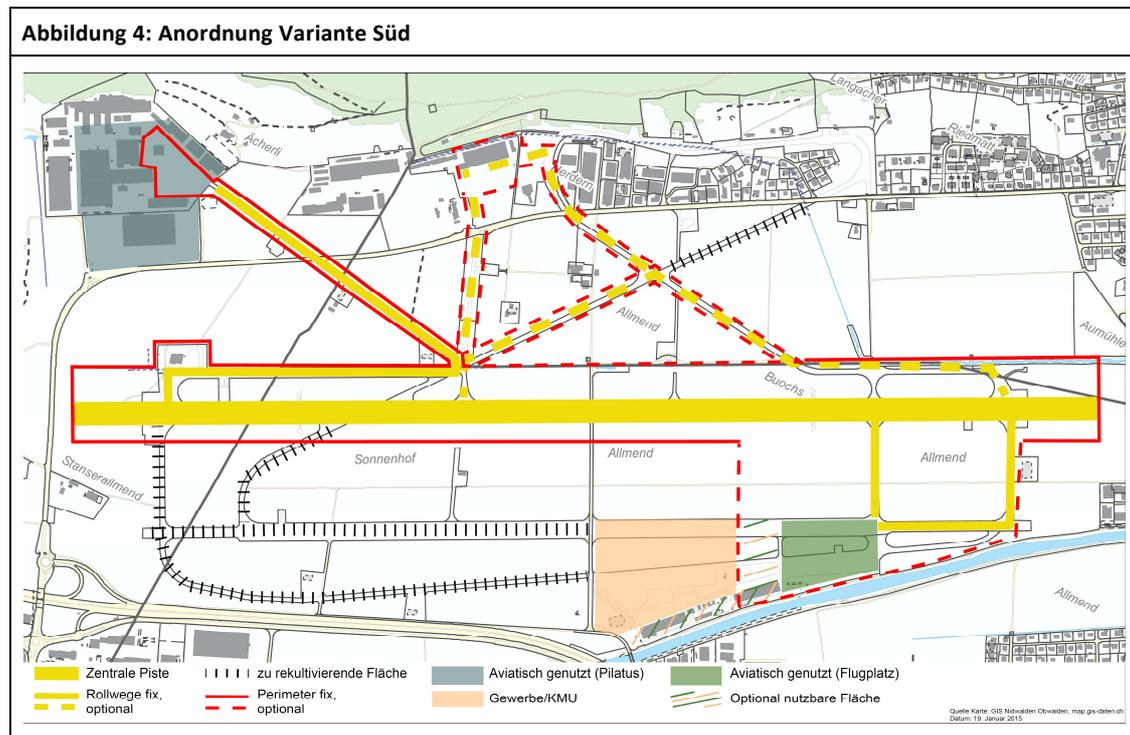
Abbildung 3: Anordnung Variante Nord



## Variante Süd: Anordnung Industrie westlich – Flugplatz östlich

Tabelle 6: Steckbrief Variante Süd	
Merkmal	Ausprägung
Lage	Ausrichtung wie heute sowohl Nord (für Pilatus) und Süd (Flugplatz und Industrie/Gewerbenutzung).
Perimeter	Massive Verringerung: Hauptpiste und Zufahrten Pilatus bzw. RUAG/NAPAG-Areal im Norden sowie Areal Flugplatz und Zufahrten zum Piste im Süden.
Standort Flugplatzrelevante Infrastrukturen	Betriebsgebäude, Unterhaltshalle Pilatus, Abstellplätze und Hangars im Südosten. Die Entwicklung erfolgt von Osten nach Westen. Der Tower bleibt am aktuellen Standort.
Rollwege	Beibehaltung des Rollwegs von Pilatus (bessere Sicherheit mittels Tore). Zudem braucht es einen Rollweg für das Areal NAPAG/RUAG. Ist in Variantenbetrachtung zu definieren wie genau. Beibehaltung Rollwege Südost.
Weitere Nutzungen	Um die Erreichbarkeit des Industrie-Geländes sicher zu stellen, ist eine westliche Ausrichtung der Zone (landside) sinnvoll (Entwicklungsrichtung West->Ost). Ein Mittelstreifen kann als Entwicklungsreserve dienen. Auch hier sollten über den Hangaren mögliche Business-Nutzungen (mehrstöckig) geprüft werden.

Tabelle 6: Steckbrief Variante Süd	
Merkmal	Ausprägung
Erschliessung	Beibehaltung Herdernstrasse und Velowege. Neue Fadenbrücke für Erschliessung Gewerbezone im Süden des Flugplatzes. Bei der Erschliessung der Aviatik von Westen her könnte Pilatus die neu benötigten Hallen (wegen Fortbestand Swissint-Halle bis 2019) mehr nach Osten schieben und/oder für spätere Erweiterung gegen Westen anbaubar gestalten.
Untervarianten	Variation der Flugplatzfläche (gewünschte Ausmasse 56'000 m <sup>2</sup> ; 70'000 m <sup>2</sup> ) Andere Anordnungen: z.B. - Abgewinkelte Gebäude mit Lärmschutzwirkung Richtung Buochs. - Flugplatzinfrastruktur nordwestlich und das Industriegebiet im Süden. Dabei müsste allerdings ein Teil der Redundanzpiste beibehalten werden.



### 4.3. Modelle Organisation und Finanzierung

Die Varianten werden primär bezüglich räumlicher Ausrichtung und Ausmass der aviatischen Nutzung festgelegt. Die Konsequenzen für die Organisation (wer besitzt und wer betreibt) und die Finanzierung (wer bezahlt Investitionen und Betrieb) ist auf Basis der betriebswirtschaftlichen Grundüberlegungen zu definieren. Dabei ist das Kriterium ‚selbsttragender Flugplatz‘ von zentraler Bedeutung. Die folgende Tabelle zeigt die möglichen Varianten:

<b>Organisation</b>	
Status/Organisation	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Betriebsgesellschaft wie heute (Beteiligung Kanton)</li> <li>▪ Infrastruktur öffentlich, Betrieb privat (Pilatus)</li> <li>▪ Unabhängige AG mit Beteiligung Dritter (allenfalls Submission)</li> </ul>
<b>Finanzierung</b>	
Finanzierung Investitionen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ durch Betrieb/Investor</li> <li>▪ durch Nutzniesser (insbesondere Pilatus, NAPAG-Nutzer)</li> <li>▪ durch allfällige Mehrwerte (aus Grundstücknutzungen über Rekultivierungsaufwand hinaus)</li> <li>▪ durch Kanton</li> </ul>
Finanzierung laufende Kosten	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ durch Flugbetrieb (Landegebühren, weitere Einnahmen) (Defizitbeitrag Aktionäre nur dann denkbar, wenn Eigenwirtschaftlichkeitsprinzip nicht umgesetzt werden kann)</li> </ul>

### 4.4. Bestvariante

Die inhaltliche und räumliche Festlegung der Bestvariante erfolgt auf Basis des Kriterienkatalogs: Entscheid bezüglich Nord- oder Südausrichtung und räumlicher Anordnungen der Nutzungen. Auf dieser Basis werden die Organisationsform evaluiert, die Finanzierungsmöglichkeiten konkretisiert und ein grobes Geschäftsmodell (Sicht Flugplatzbetreiber) ausgearbeitet.

## 5. Konzept Phase 2: Umsetzung und Entscheidvorbereitung

### 5.1. Ziel und Ergebnis

- › Die einzelnen Varianten sind detailliert bezüglich Ausprägung und Anforderungen (inhaltlich, wirtschaftlich, institutionell).
- › Die Auswirkungen der Varianten (betriebswirtschaftlich, volkswirtschaftlich, gesellschaftlich, Sicherheit, Umwelt) sind ermittelt.
- › Die Varianten sind mit einem Kriterienset nachvollziehbar bewertet und die Ergebnisse mit den verschiedenen Stakeholdern ausgetauscht. Daraus kann eine Bestvariante oder ein akzeptierter Kompromissvorschlag abgeleitet werden.
- › Die Ergebnisse sind in kommunikativer Form dargestellt.

### 5.2. Arbeitsschritte

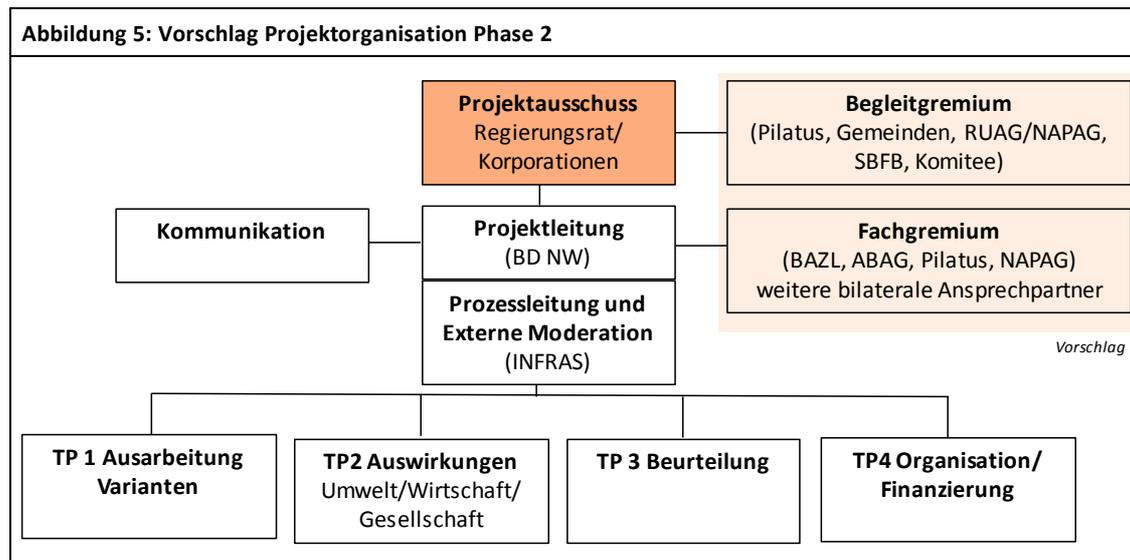
Die folgende Tabelle zeigt die zentralen Schritte.

<b>Tabelle 7: Vorschlag Arbeitsschritte Phase 2</b>		
<b>Arbeitsschritt</b>	<b>Grundlagen</b>	<b>Ergebnis</b>
1. Ausarbeitung der Varianten (TP 1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Variantenfächer Phase 1</li> <li>▪ Bisherige Überlegungen zu räumlichen Anordnungen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Detaillierte räumliche Anordnung</li> <li>▪ Spielräume und Untervarianten</li> <li>▪ Investitionen und Investitionskosten</li> <li>▪ Flächenbilanz</li> </ul>
2. Auswirkungen Umwelt (TP 2a)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Flächenbilanz</li> <li>▪ Lärmperimeter</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Einschätzung Lärmwirkung</li> <li>▪ Ökologische Ausgleichsflächen</li> </ul>
3. Auswirkungen Wirtschaft/ Gesellschaft (TP 2b)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erfolgsrechnung ABAG</li> <li>▪ Bisherige Berechnungen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Betriebswirtschaftliche Grundlagen</li> <li>▪ Volkswirtschaftliche Auswirkungen</li> <li>▪ Gesellschaftliche Auswirkungen</li> </ul>
4. Beurteilung (TP 3)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beurteilungsraster Phase 1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beurteilung der Varianten nach den einzelnen Kriterien</li> <li>▪ Eckpunkte für Optimierung</li> </ul>
5. Organisation und Finanzierung (TP 4)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bisherige Überlegungen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vorschläge Organisation und Finanzierung</li> </ul>
6. Bestvariante	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Obige Schritte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bestvariante ableitbar: Inhaltlich und Organisation/Finanzierung, Geschäftsmodell grob, Grundlagen für Businessplan/Finanzierungsbedarf.</li> </ul>
7. Vorbereitung nächste Phase	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rechtliche Vorgaben</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ablauf politische Entscheide und Umnutzungsverfahren</li> </ul>

### 5.3. Projektorganisation, Zeitplan und Budget

#### Vorschlag Organigramm und Aufgaben der einzelnen Gremien

Wie vorgesehen soll die Projektorganisation in Phase 2 erweitert werden, erstens durch den Einbezug der politischen Stakeholder, zweitens durch den Einbezug weiterer Fachleute.



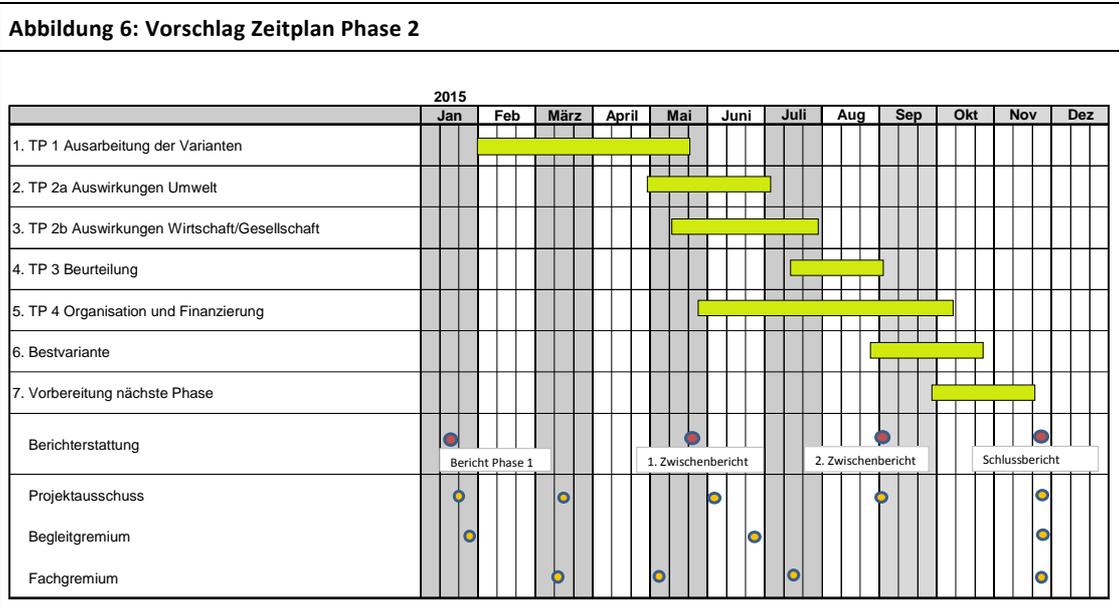
<b>Tabelle 8: Vorschlag Projektorganisation und Rolle der Gremien</b>		
<b>Gremium</b>	<b>Zusammensetzung</b>	<b>Aufgabe</b>
Projektausschuss	Wie heute: je 4 Personen Kanton und Korporationen	Gesamtverantwortung, Auswahl und Entscheid Konsensvariante
Begleitgremium	Vertretungen Wirtschaft und Politik (Gemeinden, SBFB, Komitee) und Einbezug Pilatus, RUAG (allenfalls auch NAPAG)	Inhaltliche Begleitung, Feedback
Projektleitung	Vertretung BD NW	Operative Projektverantwortung von Seiten Kanton
Externe Prozessleitung/Moderation	Fachbüro (INFRAS)	Prozessleitung und Moderation der Sitzungen und Anlässe
Kommunikation	Projektausschuss/BD NW	Kommunikation nach aussen, Öffentlichkeitsarbeit
Fachgremium	Vertreter ABAG, Pilatus, BAZL sowie NAPAG, kantonale/kommunale Fachabteilungen nach Bedarf	Unterstützung bei der Konkretisierung Varianten
TP 1: Ausarbeitung Varianten	Fachbüro (Bächtold & Moor)	Ausarbeitung der Ergebnisse je Arbeitsschritt
TP 2: Auswirkungen 2a Umwelt 2b Wirtschaft/Gesellschaft	Fachbüro Umwelt (Bächtold & Moor) Fachbüro Wirtschaft/Gesellschaft (INFRAS)	
TP 3: Beurteilung	Fachbüro (INFRAS)	
TP 4: Organisation und Finanzierung	Fachbüro (INFRAS)	

### **Partizipationsprozess**

Neben dem Einbezug der Stakeholder in den Gremien ist es sinnvoll, mindestens eine öffentliche Veranstaltung durchzuführen, sinnvollerweise nach Abschluss der Beurteilung der Varianten.

### **Zeitplan**

Die folgende Figur verdeutlicht den Zeitplan. Bis Ende 2015 soll das Projekt abgeschlossen sein und die Bestvariante vorliegen.



## Anhang

### Projekthistorie - Meilensteine

Die folgende Tabelle listet die wichtigsten Meilensteine in zeitlicher Abfolge auf:

<b>Tabelle 10: Flugplatz Nidwalden, Meilensteine</b>	
1938-1996	Die Schweiz. Eidgenossenschaft erwarb von den Korporationen Ennetbürgen, Buochs und Stans sowie von Dritten Land für den Bau eines Flugplatzes und von Werkhallen. Für Stans hat ein Ent eignungsverfahren stattgefunden; die beiden anderen Gemeinden haben anschliessend verkauft.
2004	Der Militärflugplatz Buochs wird zur ‚Sleeping Base‘. Der Kanton nimmt in Zusammenarbeit mit dem Bund die Aufgaben auf, die raumplanerischen Eckpunkte für den zivilen Flugbetrieb zu konkretisieren.
2005	Der Regierungsrat genehmigt am 19.4.2005 das Raumordnungskonzept für den Flugplatz. Es ent wirft Richtlinien für die zivilen terrestrischen Nutzungen und zeigt Szenarien für die Arbeitsplatz gebiete auf. Es dient als Grundlage für die Anpassung des kantonalen Richtplans.
2006	Das von der VD in Auftrag gegebene Nutzungskonzept macht Ausführungen zum Perimeter und zu den Eigentumsverhältnissen und macht einen Vorschlag für die Anordnung verschiedener Nutzungen und Erschliessungsvarianten.
2007	Der Bund beabsichtigt, die nicht mehr benötigten Flächen im Umfang von 237'500 m <sup>2</sup> zum Kaufpreis von 2.415 Mio. CHF zu verkaufen und macht ein entsprechendes Verkaufsangebot. Die armasuisse verzichtet dabei auf die Abschöpfung von Mehrwert. Auf einem Teil der Flächen besitzen die Korporationen ein Vorkaufsrecht. Die Verhandlungen zwischen Bund (armasuisse) und dem Kanton und den Korporationen beginnen und dauern in einer ersten Phase bis 2010.
2009	Der kantonale Richtplan vom April 2009 definiert den Zweck des Flugplatzes und legt Leitlinien für die Entwicklung für zivilaviatische Nutzungen fest. Insbesondere wird die Bewegungszahl auf max. 25'000 Flugzeuge dimensioniert und der Perimeter definiert. Dieser ist abgestimmt auf die Festlegungen in den Sachplänen des Bundes. Der Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) vom 1.7.2009 legt in seinem Objektblatt für den Flugplatz folgendes fest: Zweckbestimmung (zivil mitgenutzter Militärflugplatz); Perimeter (inkl. Zufahrten ab Pilatuswerke und ‚Sleeping Base‘ im Norden der Pisten), Rahmenbedingungen Flugbetrieb, Hindernisbegrenzung und Lärmbelastung (Basis 25'000 Bewegungen/a). Der Sachplan Militär vom 1.7.2009 setzt den Zweck (Sleeping Base) fest.

<b>Tabelle 10: Flugplatz Nidwalden, Meilensteine</b>	
2010	<p>Der Landrat stimmt dem Kaufvertrag zwischen Kanton und armasuisse zu und bewilligt einen entsprechenden Objektkredit für den Landerwerb (2.415 Mio. CHF) und für den Bau des Towers und die Sicherheit der Pisten (3.9 Mio. CHF). Die Korporationen gehen davon aus, dass der Kanton die Flächen anschliessend den Korporationen weitergibt. Unterschiedliche Auffassungen zwischen Kanton und Korporationen bezüglich Wahrung der Vorkaufsrechte der Korporationen (Weitergabe des Landes), und bezüglich Umgang mit dem Mehrwert, führen zum Abbruch der Verhandlungen. Armasuisse hält die Verkaufsoption bis Ende 2012 aufrecht.</p> <p>Die Korporationen machen sich eigene Gedanken zur Entwicklung des Flugplatzes und entwerfen die Strategie Werkflugplatz+. Dieser sieht eine auf die Bedürfnisse von Pilatus ausgerichtete Entwicklung vor und möchte den Perimeter minimieren, um den ökologischen Ausgleich zu minimieren und damit möglichst viel Kulturland gewinnen zu können.</p>
2011	<p>Der Kanton lässt ein Grundlagenpapier ausarbeiten, das die Entwicklungsstrategie, die Eigentumsrechte und das Business-Modell konkretisiert. Die sog. Strategie ‚AeroPlus‘ orientiert sich am Perimeter gemäss SIL und sieht vor, wertschöpfungsstarke Unternehmen anzusiedeln (u.a. aviatiknahe Betriebe, Forschung &amp; Entwicklung), die den Flugplatz benötigen, jedoch den Luftraum wenig beanspruchen. Aviatiknutzungen (z.B. beabsichtigte Nutzungen der NAPAG und Aircraft Management/Parking). Auch terrestrische Nutzungen (z.B. Grossevents) sollen punktuell möglich sein. Damit soll gemäss Berechnungen des Kantons ein kostendeckender Betrieb sichergestellt werden. Zu diesem Zweck sollen die Redundanzpiste teilweise rekultiviert werden, dafür südlich der Pisten weitere Flugplatzflächen (insgesamt 75'000 m<sup>2</sup>) östlich der heutigen Hallen geschaffen werden. Die Erschliessung soll durch eine neue Strasse (parallel zur heutigen Fadenbrücke) von Süden her sicher gestellt werden. Grundeigentümer sind die Korporationen. Der Kanton besitzt Bau- und Nutzungsrechte. Der Betrieb soll durch eine Flugplatz AG erfolgen. Die Finanzierung der Ausbauten (mit geschätzten Kosten von 15-25 Mio. CHF) soll durch Abschöpfung der Mehrwerte ermöglicht werden.</p> <p>Die Stossrichtung wird kontrovers aufgenommen. Die Korporationen äussern sich in ihrer Stellungnahme vom 30.11.2011 kritisch zum Grundlagenpapier und bemängeln insbesondere, dass sie in die Überlegungen nicht einbezogen worden sind, dass die wirtschaftlichen Auswirkungen (betriebs- und volkswirtschaftlich) nicht analysiert worden sind und dass keine Varianten aufgezeigt werden. Sie sind der Ansicht, dass eine redimensionierte Entwicklung (ausgerichtet auf einen Werkflugplatz v.a. für Pilatus, mit kleinerem Perimeter, weniger Entwicklungsflächen und dafür mehr Kulturland) zielführender sei.</p>
2012	<p>Obwohl in wichtigen Punkten (v.a. Grundbesitz) Annäherungen erzielt wurden, kommt keine Einigung bezüglich Umgang mit der Verkaufsoption armasuisse und der Entwicklung des Flugplatzes zwischen Kanton und Korporationen zustande.</p> <p>Die Regierung stellt dem Landrat den Antrag, die freierwerdenden Landflächen gemäss Landratsbeschluss vom 9.6.2010 zu kaufen, unter Wahrung der Vorkaufsrechte der Korporationen, und gleichzeitig das Variantenstudium aufzunehmen. Der Antrag enthält auch ein explizites Zielsystem. Aus politischen Kreisen (SVP Nidwalden) wird die Variante ‚Optima‘ ins Spiel gebracht. Sie sieht eine Reduktion des Perimeters und die Anordnung der Flugplatzflächen auf der Nordseite des Areals vor. So könnte der südliche Teil (heutige Hallen, Zufahrten, Redundanzpiste) gänzlich rekultiviert werden.</p> <p>Der Landrat heisst an der Sitzung vom 21.11. den Antrag von Landrat Odermatt gut und lehnt somit den Antrag des Regierungsrats ab. Damit wird der Regierungsrat ermächtigt, gegenüber der armasuisse dem Kauf der freierwerdenden Flächen an die Genossenkorporation zuzustimmen. Die Vereinbarung vom 6. November 2012 wird von den Korporationen Buochs, Ennetbürgen und Stans im November 2012 unterzeichnet. Diese Vereinbarung regelt insbesondere die Dienstbarkeiten zur Sicherung des Flugbetriebs und macht Ausführungen zur Erschliessung (z.B. Sicherung Herdernstr.). Sie enthält auch explizite Verpflichtungen für die Korporationen (Gewährung Nutzungsrechte, Verfügungsstellung von Land für Erschliessung im Gebiet Fadenbrücke und für den</p>

<b>Tabelle 10: Flugplatz Nidwalden, Meilensteine</b>	
	ökologischen Ausgleich) und für den Kanton (Anstrengungen zur Reduktion des Perimeters, Unterstützung bei den ökologischen Ausgleichsmassnahmen)
2013	<p>Der Kanton leitet einen runden Tisch ein (ohne Korporationen, Gemeinden) und befragt die Fraktionen/Parteien und die wichtigsten Institutionen/Organisationen zur Entwicklung des Flugplatzes. Das Ergebnis interpretiert er folgendermassen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Flugbetriebs wird nicht in Frage gestellt.</li> <li>▪ Ein Diskussionspunkt ist die Anzahl und Art der Flugbewegungen. Ein Grossteil unterstützt eine Grössenordnung von 20'000 Bewegungen. Einzelne Stellungnahmen befürworten eine spürbare Reduktion (auf 10-12'000 Bewegungen). Damit bestehen auch unterschiedliche Auffassungen bezüglich der Perimetergrösse des Flugplatzes.</li> <li>▪ Der Flugplatz soll grundsätzlich kostendeckend betrieben werden. Nicht einheitlich sind die Ansichten bezüglich der Grössenordnung und der Finanzierung der notwendigen Investitionen.</li> <li>▪ Der Kanton soll (zusammen mit den Korporationen) für optimale Rahmenbedingungen sorgen. Die Meinungen gehen auseinander, ob er sich an allfälligen Anfangsinvestitionen finanziell beteiligen soll. Konsens besteht dahingehend, dass der Betrieb des Flugplatzes keine öffentliche Aufgabe ist.</li> </ul> <p>Der Kanton unterzeichnet im Dezember 2013 die Vereinbarung mit den Korporationen vom 6. November 2012. Die Korporationen schliessen am 20.12.2013 mit der armasuisse den Kaufvertrag ab (gemäss Vereinbarung vom 6.11.2012). Sie verpflichten sich damit auch zur Rekultivierung der für den Flugbetrieb nicht mehr benötigten Flächen und zur Finanzierung der Entwässerung. Falls innerhalb von 5 Jahren (bis 31.12.2018) keine tragfähige und akzeptierte Lösung für die Entwicklung des Flugplatzes gefunden wird, behält sich der Bund das Recht vor, das Land zurückzukaufen. Die Korporationen erwerben die in der Vereinbarung bezeichneten Flächen inkl. Hochbauten und technische Anlagen.</p>
2014	<p>Der Kanton schreibt ein Mandat für die Variantendiskussion aus.</p> <p>Die Arbeiten zur Festlegung der verschiedenen Nutzungsverträge sind angelaufen. Neben den Dienstbarkeitsverträgen für die einzelnen Grundstücke arbeitet der Kanton mit dem Bund eine Vereinbarung für die zivilaviatische Nutzung der Hauptpiste aus.</p> <p>Die Vorarbeiten zur Rekultivierung erster Teilflächen sind aufgenommen worden. Die prioritären Flächen sind bezeichnet (Teil der Redundanzpiste und Rollwege im Südwesten des Areals). Zur Verfügung stehender Humus (aus anderen Bauprojekten) kann für die Rekultivierung eingesetzt werden. Die Federführung liegt bei der Korporation Buochs.</p>

## Ergebnisse Sondiergespräche

Aus den bisherigen Gesprächen lassen sich folgende Anforderungen an die zu vertiefenden Varianten zusammenfassen:

- Weder ein reiner Werkflugplatz (mit ausschliesslicher Nutzung durch Pilatus) noch ein Regionalflugplatz (mit Nutzungen für Business Passagiere mit Zulassungszwang und Entlastungsfunktion) ist vorgesehen. Angestrebt wird der Status ‚Privates Flugfeld‘.
- Der Perimeter soll verkleinert werden.
- Die geäusserten Bedürfnisse von Pilatus und ABAG sind als mittelfristige Bedürfnisse (in den nächsten 10 Jahren) zu interpretieren.
- Es ist ein optimaler Nutzungsmix zu evaluieren (Aviatik, Events, Industrie/Gewerbe, Landwirtschaft, Freizeit/Erholung) und die unterschiedlichen Auswirkungen auf den Businessplan und die Finanzierungsbedürfnisse und –möglichkeiten aufzuzeigen.
- Die Anforderungen an die Anzahl der lärmrelevanten Bewegungen sind unterschiedlich. Das Spektrum geht von Stabilisierung auf heutigem Niveau (max. 15'000) bis 25'000 (gemäss SIL). Aus Sicht Schutzverband ist auch eine Reduktion der Pistenlänge zu prüfen.
- Die Ausrichtung des Flugplatzes (Nord, Süd) ist zu vertiefen. Bei einer reinen Nordausrichtung wäre eine Entflechtung der Zufahrten zwingend vorzusehen.
- Die heutigen Verkehrsverbindungen (Herdernstrasse, Langsamverkehrsverbindungen) sollen erhalten bleiben.
- Auf immissionsträchtige Events sei zu verzichten (Gemeinden, Schutzverband).
- Die Varianten müssen sicher stellen, dass sie langfristig gelten und keine Entwicklungsoptionen in Richtung Regionalflugplatz ermöglichen (Schutzverband).
- Betreibermodell: Ein Rückzug der öffentlichen Hand aus der Betreibergesellschaft ist zu prüfen.