

# Flugplatz Buochs

## Organisation und Finanzierung



Medienkonferenz vom 23. Mai 2017 zur Vorlage an den Landrat

# RR Res Schmid

## Vorsitzender Projektausschuss Flugplatz Buochs

---

# Ablauf

- Meilensteine
- Ausgangslage
- Standort Flugplatz
- Öffentliches Interesse und Beteiligungsvarianten
- Investitionsbedarf
- Antrag an den Landrat
- Weiteres Vorgehen
- Fragen

## Meilensteine (1)

- Festsetzung **Sleeping Base** (2004) → Änderung Status & zunehmende zivile Nutzung → steigende Anforderungen Sicherheit
- Kaufangebot Bund an **Kanton** (2009)
- **Objektkredite** Landrat (2010): Landerwerb, Infrastrukturanlagen, Projektbegleitung → Sicherstellung zivile Nutzung Flugplatz unter Regie des Kantons
- **Kein Kaufabschluss**, da Korporationen Vorkaufsrechte geltend machen (2010)
- **Entscheid Landrat**: Zustimmung Verkauf Landflächen an Korporationen (Nov. 2012)

## Meilensteine (2)

- **Stationierungskonzept der Armee** (Nov. 2013) sieht Aufhebung Sleeping Base vor → Umnutzung vom zivil mitbenutzten Militärflugplatz zum zivilen Flugplatz erforderlich
- **Kauf der Flächen** durch Korporationen (Dez. 2013) → Rückkaufsrecht armasuisse ab 2019
- **Variantendiskussion** (2014/2015) und Evaluation **Bestvariante**
- Klärung **Organisation und Finanzierung Bestvariante** (2016)

## Ausgangslage

- **Rückzug** der Armee / Aufhebung Sleeping Base
- Umnutzung vom Militärflugplatz zum **zivilen Flugfeld**
- Investitionen in **Sicherheit**
- **Besitzverhältnisse** der Flugplatzbetreiberin ABAG:
  - 50% Pilatus Flugzeugwerke AG / 50% Kanton (Aktionärbindungsvertrag)
- Umnutzungsverfahren erfolgt **parallel und unabhängig** von den geplanten Investitionen
- **Hauptpiste** bleibt im Besitz des Bundes (strategische Reserve)

# Ablauf

- Meilensteine
- Ausgangslage
- **Standort Flugplatz**
- Öffentliches Interesse und Beteiligungsvarianten
- Investitionsbedarf
- Antrag an den Landrat
- Weiteres Vorgehen
- Fragen

## Ergebnis Phase 1 - Vereinbarung Flugplatzentwicklung zwischen Kanton, Gemeinden und Korporationen (April 2015)

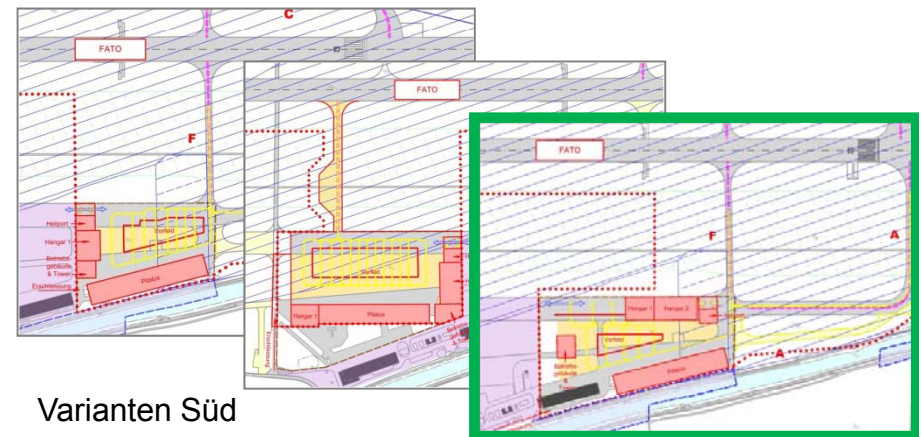
Absicht	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bekenntnis zum Standortfaktor und zu gemeinsamen Grundsätzen</li> </ul>
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Massvolle Flugplatzentwicklung</li> <li>▪ Eigenwirtschaftlichkeit</li> <li>▪ Angemessener Nutzungsmix</li> <li>▪ Priorität Sicherheit</li> </ul>
Eckpunkte	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Status: Ziviles Flugfeld ohne Zulassungszwang</li> <li>▪ Verkleinerung Perimeter, Rekultivierung und ökolog. Ausgleich</li> <li>▪ Hauptzweck: Werkflugplatz Pilatus 'Plus'</li> <li>▪ Max. 20'000 Bewegungen / a</li> <li>▪ Berücksichtigung Bedürfnisse Landwirtschaft, Freizeit/Erholung und Anwohner; z.B. Herdernstr.</li> <li>▪ Beibehaltung Länge der Hauptpiste</li> <li>▪ Helikopternutzung auf Rettungs- und Arbeitsflüge fokussiert</li> <li>▪ Nutzungsrecht für Segelfluggruppe NW</li> </ul>
Umsetzung	Berücksichtigung in Reglementen, KRP und SIL



## Varianteevaluation Phase 2

Ziel: Zukünftige **Situierung und Ausgestaltung** des Flugplatzes konkretisieren, Konsens zu Bestvariante

→ **Verschiedene Varianten** (nördlich und südlich der Hauptpiste) wurden detailliert **untersucht**, auf der Basis eines **Kriterienkatalogs bewertet** und im Rahmen eines Begleit- und Fachgremiums mit den verschiedenen Akteuren **diskutiert**

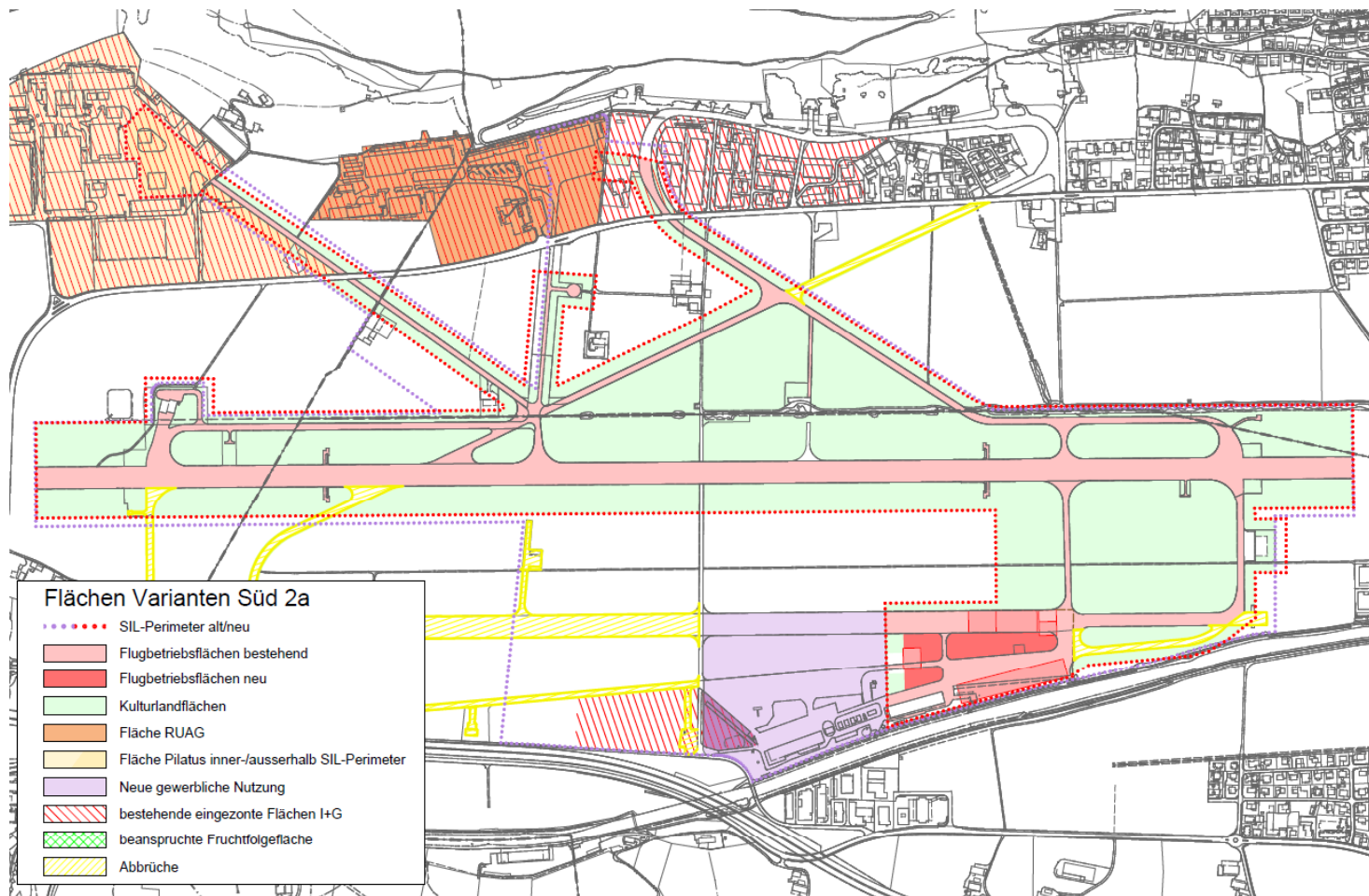


## Beschluss Bestvariante

Der Projektausschuss beschliesst einstimmig (Okt. 2015):

- Ansiedlung Flugplatz erfolgt **südlich der Hauptpiste**, Nordvarianten werden nicht mehr weiter verfolgt
- Entwicklung Flugplatzgelände erfolgt von Osten, Entwicklung I&G-Gebiet von Westen her. Basis für Anordnung Flugplatzgebäude ist Variante **Süd 2a**
  - Korporationen Ennetbürgen und Stans scheiden aus PA aus: Finanzierungsdiskussion wird mit Korporation Buochs geführt

# Übersicht Bestvariante Süd 2a (Stand 11.1.2016)



## Vorteile Variante Süd 2a

- Kurze Wege zur Hauptpiste und **hohe Sicherheit**
- Keine exorbitanten **Zusatzkosten**
- Gute **Erschliessungsmöglichkeiten** der aviatischen und I+G Flächen
- Starke Verringerung **SIL-Perimeter** (> 36 %)
- Gute **Kulturlandbilanz**
- Gute **Etappierbarkeit und Entwicklungsmöglichkeit** der aviatischen Bedürfnisse und für I+G
- Betriebswirtschaftlich optimalste Lösung (realistische Möglichkeit für **selbsttragenden Flugplatzbetrieb**)
- Keine Konflikte mit **Halle 3**



KANTON  
NIDWALDEN

# RR Othmar Filliger

## Volkswirtschaftsdirektor

---

# Ablauf

- Meilensteine
- Ausgangslage
- Standort Flugplatz
- **Öffentliches Interesse und Beteiligungsvarianten**
- Investitionsbedarf
- Antrag an den Landrat
- Weiteres Vorgehen
- Fragen

## Warum agiert der Kanton auf dem Flugplatz Buochs?

Es liegen **öffentliche Interessen** vor, die von der öffentlichen Hand wahrgenommen werden müssen. **2 zentrale Aspekte:**

### **Aspekt Umwelt & Gesellschaft**

- **Wie viel** wird geflogen?
- **Wann** wird geflogen?
- **Welche** Flugzeugtypen werden geflogen?

### **Aspekt Volkswirtschaft**

- **Wie** kann der Flugplatz als zentrale Infrastruktur für die Pilatus Flugzeugwerke auch in Zukunft gesichert werden?
- **Wie** kann der kantonale Standortvorteil «Flugplatz» für Firmen und Private gepflegt werden?

# Optionen der kantonalen Einflussnahme auf ABAG

## Fünf untersuchte Optionen:

Direkte Einflussnahme	Indirekte Einflussnahme		
<b>Option A1)</b> <b>Miteigentum /</b> <b>Beteiligung zu 50%</b> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Wie bisher</li></ul>	<b>Option B)</b> <b>Mitfinanzierung</b> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Besitz der Basisinfrastruktur bei Kanton (Fremdkapitalgeber)</li><li>▪ Pilatus als Alleineigentümer der ABAG</li></ul>	<b>Option C)</b> <b>Planungsrechtliche Ebene</b> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Keine Beteiligung an ABAG</li><li>▪ Öffentlich-rechtliche Instrumente (SIL, Richtplan, Betriebsreglement)</li></ul>	<b>Option D)</b> <b>Privatrechtliche Ebene</b> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Keine Beteiligung an ABAG</li><li>▪ Privatrechtliche Vereinbarungen</li></ul>
<b>Option A2)</b> <b>Miteigentum /</b> <b>Beteiligung &lt;50%</b> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Minderbeteiligung</li></ul>			



## Einflussmöglichkeiten Kanton je Option

Optionen	Besitz Kanton an Flugplatz		Einfluss Kanton über			
	Mitbesitz ABAG	Besitz Kerninfrastruktur	Gesuche	Betrieb	Öffentlich-rechtlich (SIL, Klage)	Privat-rechtliche Vereinbarung
Option A1	✓ (50%)	(✓)	✓	✓	✓	X
Option A2	✓ (<50%)	(✓)	(✓)	(✓)	✓	X
Option B	X	✓	X	X	✓	(✓)
Option C	X	X	X	X	✓	X
Option D	X	X	X	X	✓	✓

### **Ergebnis**

- Option A1 ermöglicht **schnellsten und direktesten** Einfluss
- B und C mit öffentlich-rechtlichem Weg sehr verzögert und geringerem Einfluss
- Option D griffiger als B/C, aber in Controlling verzögert. Geht als Einzeloption nicht

## Analysierte Beteiligungsvarianten

### **Kanton als Miteigentümer der ABAG**

- I.I) Kanton als gleichwertiger Miteigentümer mit Pilatus
- I.II) Kanton als Minderheitseigentümer neben Pilatus
- II) Öffnung Aktionariat für Dritte

### **Ohne Beteiligung Kanton an ABAG**

- III) Betrieb Privat durch Pilatus / Infrastruktur öffentlich
- IV) Pilatus Alleineigentümer & Investor (Werkflugplatz)
- V) Neue Investoren als Eigentümer

# Chancen / Risiken nach Beteiligungsvarianten

## Variante I.I – Kanton als gleichwertiger Miteigentümer (weiter-wie-bisher)

### Stärken / Chancen

- Direkter Einfluss Kanton zur Wahrung der öffentlichen Interessen
- Gestaltungsspielraum für Kanton
- Eingespielte Abläufe (Organisation, Entscheidungsträger, etc.)
- Balance zwischen kantonalen Vorgaben und Risikoübernahme
- Explizite Bemühungen für Standortattraktivität Pilatus

### Schwächen / Gefahren

- Kanton trägt Unternehmensrisiko (Betriebsdefizit, Investitionen)
- Fehlende Unabhängigkeit des Kantons bei politischen Entscheiden



# RR Alfred Bossard

## Finanzdirektor

---

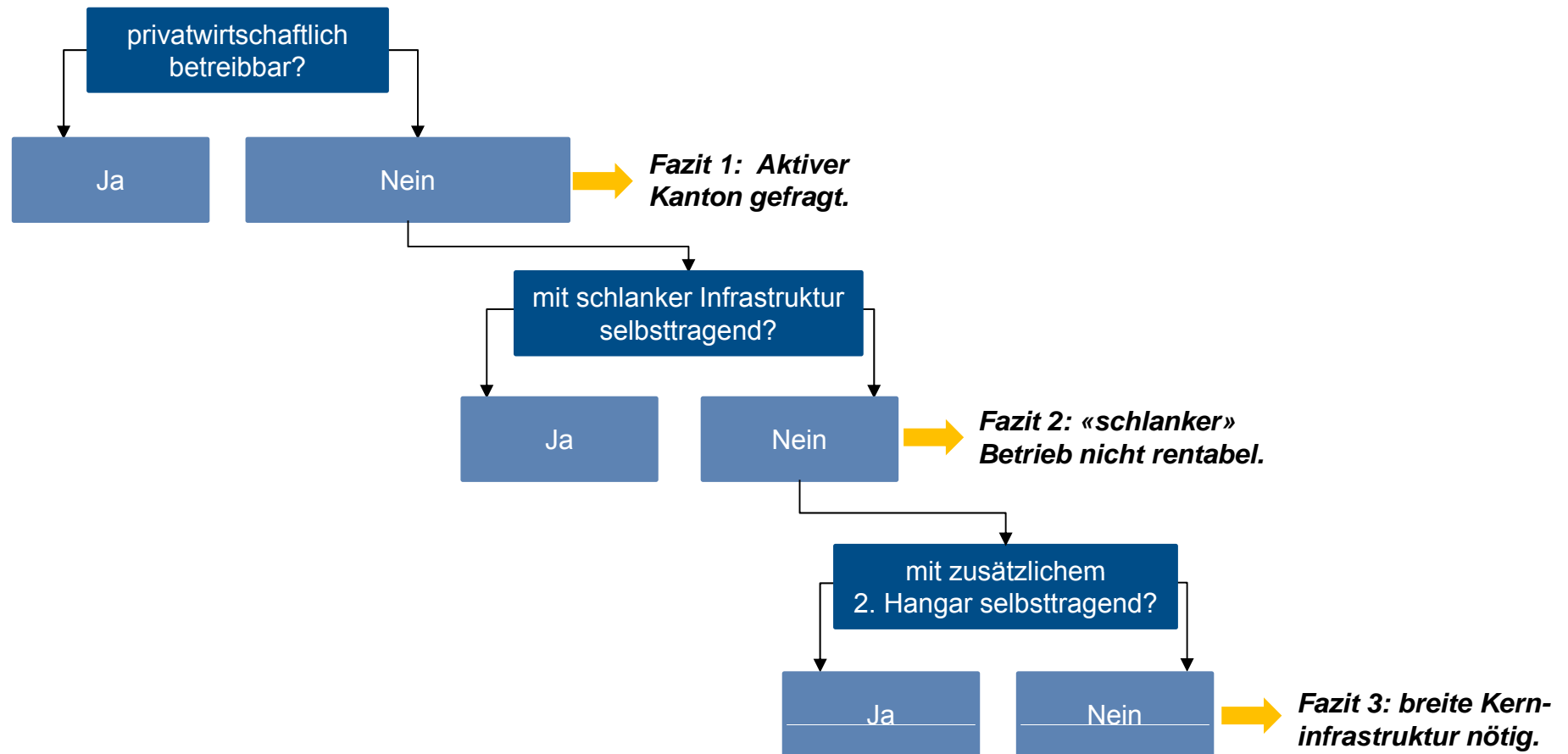
# Ablauf

- Meilensteine
- Ausgangslage
- Standort Flugplatz
- Öffentliches Interesse und Beteiligungsvarianten
- **Investitionsbedarf**
- Antrag an den Landrat
- Weiteres Vorgehen
- Fragen

## Allgemeine Grundsätze

- Kostendeckender Betrieb: Betriebsgesellschaft muss **schwarze Null** erzielen können
- Kosten für Ertüchtigung des Geländes (Erschliessung, Entflechtung, Rückbau, ökol. Ausgleich) sollen nach **Verursacher- bzw. Nutzniesserprinzip** finanziert werden
- Faire Aufteilung der **Mehrwerte** (durch Umzonung) zwischen Korporation und Kanton resp. Flugplatzbetreiber

# Fragen zur Organisation/Finanzierung ABAG



## Übersicht über die Investitionen

	Kosten (Mio. CHF)
<b>Flugplatz Basisinfrastruktur (Total)</b>	<b>20.0</b>
Flugbetriebsflächen (Tarmac)	8.4
Betriebsgebäude	1.5
Hangar 1 + 2	7.2
Sicherheit	1.5
Aktivierung Tower	1.4
<b>Erschliessung (Total)</b>	<b>4.0</b>
Gebiet Faden	4.0
Herdernstrasse	0.0
<b>Umwelt (Total)</b>	<b>8.8</b>
Entwässerung Hauptpiste	1.7
Rückbauflächen	6.9
Ökologischer Ausgleich	0.2
<b>Weitere</b>	
Pilatus Maintenance Halle	15.8
Landkauf, Deponie, Rückbau etc.	5.8



# Überblick Kostenteiler anstehende Investitionen

Überblick Kostenteiler anstehende Investitionen			
	Kostentyp	Kosten	Finanzierung
Investitionen ABAG	<ul style="list-style-type: none"> <li>Investitionen betriebsnotwendige Basisinfrastruktur<sup>1)</sup></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>20.0 Mio. CHF</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Eigentümer ABAG anteilig (je hälftig), über Aufstockung Eigenkapital</li> </ul>
Erschliessung (Tiefbau)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erschliessung Gebiet Faden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>4.0 Mio. CHF</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Korp. Buochs, Gemeinde Buochs und Kanton</li> </ul>
Investitionen Pilatus	<ul style="list-style-type: none"> <li>Neue Maintenance-Halle</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>15.8 Mio. CHF</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pilatus</li> </ul>
Landkauf und Zugehöriges	<ul style="list-style-type: none"> <li>Investitionen gem. Vertrag armasuisse</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>5.8 Mio. CHF</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Korporationen Buochs, Stans, Ennetbürgen (Landpreis 2.42 Mio. CHF, sowie Kosten Deponie und weitere Investitionen)</li> </ul>
Umwelt	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entwässerung Hauptpiste</li> <li>Rückbauflächen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1.7 Mio. CHF</li> <li>6.9 Mio. CHF</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Korporation Buochs (1 Mio. Beitrag Bund)</li> <li>Korporationen Buochs, Ennetbürgen, Stans</li> </ul>
Feinerschliessung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Feinerschliessung (Verkehr, Werkleitungen etc.)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>n.a.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkaufserträge, Baurechtzinsen für Landbesitzer</li> </ul>

1) Tarmac, Betriebsgebäude, Hangar 1, Hangar 2, Sicherheit, Aktivierung Tower

## Eckpunkte Planerfolgsrechnung (PER)

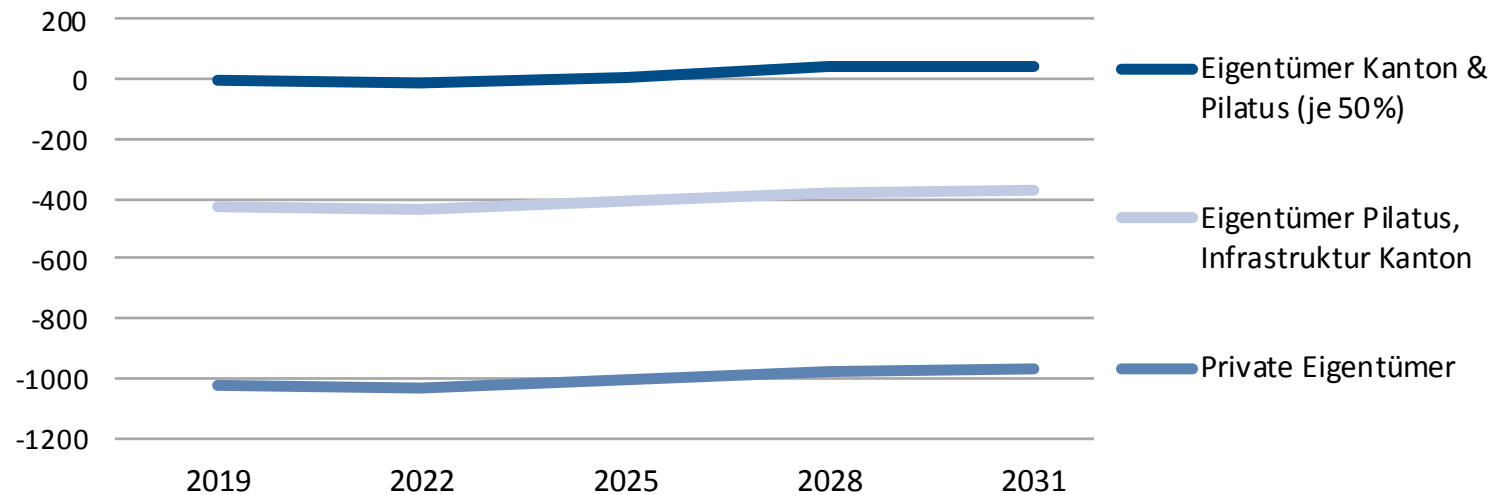
- PER geht von **heutiger Kapitalstruktur** aus (Aktienkapitalerhöhung je hälftig durch Aktionäre)
- Erträge «**terrestrische Nutzung**» nur mittelfristig möglich
- Zudem Wegfall bisheriger Vergütungen **armasuisse**
- Neue **Ertragsposten**: Hangaring, Landegebühren, Infrastrukturbeitrag Genossenkorporation
- Investitionen bedingen stark erhöhte **Abschreibungen**
- **Kosten** proportional zum Flugbetrieb

## Planerfolgsrechnung - Ergebnis

Jahr	IST	Businessvariante				
	2013-15	2019	2022	2025	2028	2031
ATM	11'200	15'000	16'500	18'000	19'500	20'000
<b>Total Ertrag</b>	<b>1'721</b>	<b>2'921</b>	<b>3'068</b>	<b>3'240</b>	<b>3'401</b>	<b>3'452</b>
<b>Total Kosten</b>	<b>1'874</b>	<b>2'927</b>	<b>3'078</b>	<b>3'229</b>	<b>3'361</b>	<b>3'404</b>
<b>Gewinn vor Abschreibungen (EBITDA)</b>	<b>-77</b>	<b>573</b>	<b>568</b>	<b>589</b>	<b>619</b>	<b>626</b>
<b>Betriebsergebnis</b>	<b>-153</b>	<b>-6</b>	<b>-11</b>	<b>10</b>	<b>41</b>	<b>48</b>

# Ergebnisse Planerfolgsrechnungen ABAG nach Varianten

Betriebsergebnis  
ABAG  
(1'000 CHF)



## Erkenntnisse aus Detailberechnungen

- Variante mit **Kanton und Pilatus** als Eigentümer ermöglicht ausgeglichene Betriebsrechnung in langer Frist (keine zusätzlichen Fremdkapitalkosten)
- Für **private Investoren** ist ausgeglichenes Ergebnis schwierig bis unmöglich zu erreichen (unter aktuellen betrieblichen Vorgaben)
- Zwei zentrale Aspekte für das unterschiedliche Abschneiden der Varianten
  - **Infrastrukturbeitrag/Erlasse Baurechtszinsen**: Nur gewährt bei Kanton als Eigentümer. Bei Finanzierung der Kerninfrastruktur durch Kanton wären Details mit Korporation noch zu klären.
  - **Zinsen** auf investiertes Kapital (Renditen).



KANTON  
NIDWALDEN

# RR Josef Niederberger

## Baudirektor

---

## Ablauf

- Meilensteine
- Ausgangslage
- Standort Flugplatz
- Öffentliches Interesse und Beteiligungsvarianten
- Investitionsbedarf
- **Antrag an den Landrat**
- Weiteres Vorgehen
- Fragen

## Ergebnis der Diskussionen

Betriebsgesellschaft mit den **gleichen Aktionären** (Kanton und Pilatus) sowie Finanzierung Investitionen durch **Kapitalerhöhung** und Gewinn/Verlust z.L./z.G. Aktionäre:

- **Bewährte Aktionärskonstellation** (Aktionärbindungsvertrag)
- **Öffentliche Interessen** bleiben gewahrt, Kanton profitiert vom Asset Flugplatz
- **Einflussnahme auf die Entwicklung** des Flugplatzes und **Steuerungsmöglichkeiten** des Kantons sind über Beteiligung gesichert



## Antrag des Regierungsrats an den Landrat

1. **Objektkredit** zur Erhöhung der Beteiligung an der ABAG von **10 Mio. Franken** für die Finanzierung der betriebsnotwendigen Basisinfrastruktur des Flugplatzes
2. **Veräusserung Kontrollturm** aus dem Verwaltungsvermögen und Verkauf an die ABAG

# Ablauf

- Meilensteine
- Ausgangslage
- Standort Flugplatz
- Öffentliches Interesse und Beteiligungsvarianten
- Investitionsbedarf
- Antrag an den Landrat
- Weiteres Vorgehen
- Fragen

## Weiteres Vorgehen LR-Vorlage

<b>Wann</b>	<b>Was</b>
23.5.2017	Verabschiedung LR-Vorlage im Regierungsrat
29.5. bis 1.6.2017	1. Beratung Kommissionen (BUL, BKV, FIKO)
21.6.2017	Informationsveranstaltung Landrat
30.6. bis 6.7.2017	2. Beratung Kommissionen (BUL, BKV, FIKO)
30.8.2017	Beratung und Verabschiedung Vorlage im Landrat
26.11.2017	Volksabstimmung

## Fazit

Das Ziel eines **sicheren, modernen und selbsttragenden** Flugplatzes kann mit der vorgeschlagenen Organisation und Finanzierung und im Konsens mit den beteiligten Partnern erreicht werden.

