



GRUNDLAGENPAPIER FLUGPLATZ NIDWALDEN



Zusammenfassung für den Landrat und die Medien

Inhalt

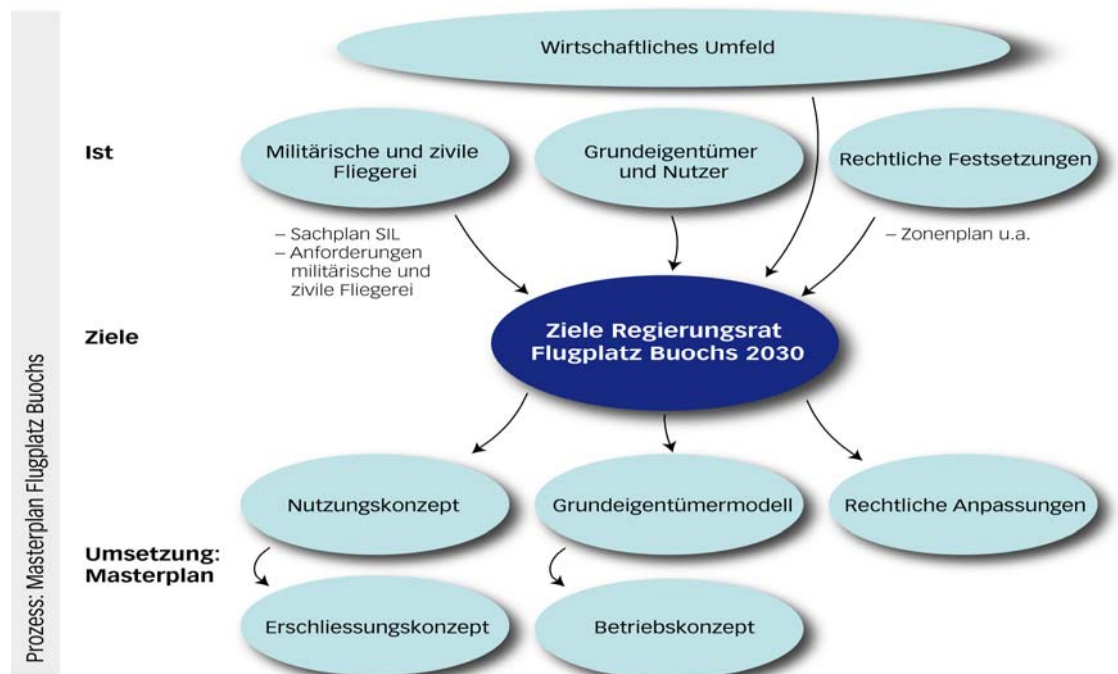
1	Die Ausgangslage.....	3
2	Perimeter.....	4
3	Standortqualität / Umfeld.....	4
4	Anforderungen der Nutzer und Betreiber.....	4
5	Zielsetzungen.....	5
6	Lösungsansätze – Flugplatzinfrastruktur.....	7
7	Stossrichtungen flugplatzrelevante Flächen: Eigentum, Rechte und Betrieb.....	9
8	Stossrichtungen nicht flugplatzrelevante Flächen: Eigentum.....	10
9	Finanzierungskonzept – notwendige Investitionen.....	11
10	Nutzung Flugplatzareal.....	12
11	Umsetzung: Eckpunkte eines Masterplans.....	13
12	Schwerpunkte der Umsetzung Flugplatz Nidwalden.....	14

1 Die Ausgangslage

Der Kanton Nidwalden strebt aufgrund des Angebotes der armasuisse Immobilien den Kauf des Flugplatzes Buochs und der für den Betrieb der «Sleeping Base» nicht mehr benötigten Flächen an. Verschiedene Studien und Grundlagen sind bereits erarbeitet sowie Gespräche mit Grundeigentümern, Nutzern, Gemeinden und Korporationen geführt worden. Da die Rahmenbedingungen komplex und die Anforderungen der verschiedenen Beteiligten und Betroffenen unterschiedlich sind, konnte bisher keine klare Zielsetzung und Nutzungsstrategie für den Flugplatz Buochs formuliert werden. Das Grundlagenpapier soll darüber Klarheit schaffen und als Grundlage für die weiterführenden Prozesse dienen.

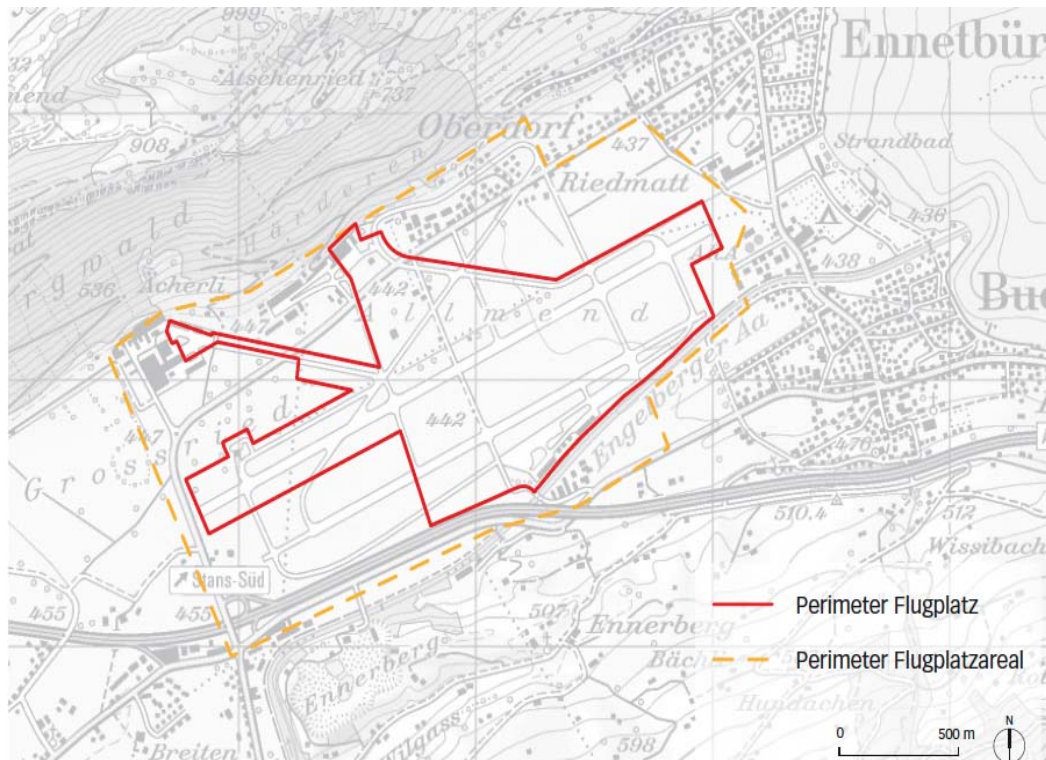
Der Auftrag umfasste folgende Punkte:

- Sichten und Beurteilen der bestehenden Grundlagen und Rahmenbedingungen.
- Führen von Vertiefungsgesprächen, insbesondere mit dem BAZL, der ABAG, mit Pilatus, mit der RUAG sowie mit kantonalen Ämtern.
- Formulieren von Zielen und Erarbeiten von Lösungsansätzen für den Flugplatz Nidwalden.
- Aufzeigen der Eckpunkte eines Masterplans und eines Ablaufschemas mit den notwendigen Entscheiden.
- Formulieren von Empfehlungen zum Flugplatz Buochs und zum weiteren Vorgehen.



2 Perimeter

Es wird zwischen dem Flugplatz und dem Flugplatzareal unterschieden. Die entsprechenden Perimeter sind aus nachfolgender Abbildung ersichtlich.



3 Standortqualität / Umfeld

- Die Standortqualitäten des Kantons Nidwalden sind heute überdurchschnittlich gut aber nicht gesichert → Standortqualität für Zukunft sichern
- Nidwalden befindet sich am Rand der grossen Arbeitsmarktregion der Schweiz → vermehrte Wahrnehmung des Kantons Nidwalden als Teil des Wirtschaftsraums Zentralschweiz
- Lebensqualität, Freizeit, Bildung und Sicherheit sind von grosser Bedeutung
- Wirtschaftlich weist der Kanton Nidwalden eine Tendenz zur Monostruktur auf → Pilatus Flugzeugwerke sind sowohl „Motor“ als auch „Risiko“
- Diversifizierung und Weiterentwicklung mit der Strategie AeroPLUS (siehe Kapitel 5.5)

4 Anforderungen der Nutzer und Betreiber

Der Übergang vom militärischen zum zivilen Flugfeld verlangt Anpassungen. Je nach angestrebter Nutzung bedingt dies verschiedene neue bauliche und technische Einrichtungen sowie eine Erhöhung der Sicherheit.

- Bestehende Hauptpiste (2000 x 40 m) ist zu erhalten
- Kontrollturm und Steuerung → Erneuerung der Anlagen
- Langfristiger Sicherheitsbedarf → Reduktion der Rollwege, Bau von Barrieren
- Pistenbefahrung: Hindernisbeleuchtung in Umgebung → Nachrüsten (ICAO konform)

- Nachtbefeuerung Taxiways → Rollwege A, D und F ausrüsten
- Winterdienst: Ab Winter 2013/14 ist die Enteisung der Piste zu organisieren
- Sicherheit Luft:
 - Vertrag zwischen skyguide und Pilatus beibehalten/ausbauen
 - Einführung einer speziellen TRA-Struktur (Temporary Restricted Airspace)
 - Für die An- und Abflugverfahren mit IFR (Instrumentenflugregeln) sind entsprechende Lufträume auszuscheiden
 - Eine annähernd wetter- und jahreszeitunabhängige Operation zwischen FL490 und Boden ist zwingend
 - Anflugwinkelhilfe (PAPI): ICOA konformes System → Die Leuchten sind neu auszurichten
 - Blindflug: Der Flugplatz ist mit einem GNSS Anflug Nord zu erschliessen

5 Zielsetzungen

5.1 Allgemeine Zielsetzungen

Zielsetzungen aus dem Kantonalen Richtplan:

- Beibehalt und massvoller Ausbau der Zivilluffahrt auf dem Flugplatz Buochs unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Bevölkerung und des Tourismus. Ein Ausbau des Flugplatzes, insbesondere zu einem konzessionierten, dem öffentlichen Verkehr dienenden Flugplatz, wird jedoch u.a. aufgrund der Festsetzungen im SIL abgelehnt.
- Gewährleistung der Sicherheit der aviatischen Nutzung.
- Schrittweiser Rückbau und Rekultivierung der nicht mehr benötigten Anlage-teile.
- Standortgerechte Raumnutzung des Flugplatzes und der angrenzenden Ge-biete.
- Terrestrische Nutzungen auf dem Flugplatzareal sollen möglich sein (Interes-sen der militärischen und zivilen Aviatik gehen vor).

5.2 Ergänzende Zielsetzungen

- Schaffung optimaler Voraussetzungen im Bereich Aviatik für die bestehenden und künftigen Unternehmen im Kanton Nidwalden (Produktion und Vertrieb sowie Geschäftsverkehr).
- Schaffung planungs- und baurechtlich optimaler Bedingungen für die Weiterentwicklung der Arbeitszonen im näheren und weiteren Umfeld des Flugplatzes. D.h. es werden aviatiknahe Betriebe oder Betriebe gesucht, welche einen ähnlichen Arbeitsmarkt oder Anforderungen aufweisen. Es sollen insbesonde-re Unternehmen angesiedelt werden, welche den Flugplatz benötigen, jedoch den Luftraum wenig beanspruchen (siehe Kapitel 5.5 Strategie AeroPLUS).
- Erhalt von Kulturland und Aufwertung des Areals als Naherholungsgebiet u.a. durch die Schaffung von attraktiven Langsamverkehrsverbindungen.

5.3 Grundeigentum

Das Grundeigentum ist derart auszugestalten, dass die aviatischen, die wirtschaftlichen und raumordnungspolitischen Ziele möglichst optimal erreicht werden können. Im Grundsatz gilt: Die öffentliche Hand ist nur dort Eigentümerin oder Inhaberin der Rechte, wo dies zur Erreichung der Zielsetzungen unabdingbar ist.

5.4 Betrieb

Der Betrieb muss den Erhalt der Zivilluffahrt auf dem Flugplatz Buochs gewährleisten. Im Grundsatz gilt:

- Der Betrieb soll möglichst privat organisiert werden können. Der Betrieb eines nicht konzessionierten, d.h. nicht öffentlichen Flugplatzes ist keine kantonale Kernaufgabe.
- Der Betrieb sollte möglichst kostendeckend erfolgen. D.h., die Betreiberin muss über gewisse wirtschaftliche Entwicklungsmöglichkeiten verfügen können.
- Gleichzeitig muss der Betrieb auch die umweltrechtlichen Anforderungen insbesondere betreffend Lärm erfüllen und die Bedürfnisse der Bevölkerung sowie des Tourismus berücksichtigen.

5.5 Strategie AeroPLUS

Diese Strategie beinhaltet die Beibehaltung und Ansiedlung von wertschöpfungsstarken Unternehmen, welche den Flugplatz benötigen, jedoch den Luftraum wenig beanspruchen (insbesondere aviatiknahe Betriebe und Betriebe im Bereich Forschung und Entwicklung). Mit dieser Strategie soll die Zielsetzung verfolgt werden, dass mehr Unternehmen und mehr spezialisierte Fachkräfte die Wirtschaftskraft des Kantons stärken und die Wirtschaftsstruktur diversifizieren. Weiter beinhaltet die Strategie AeroPLUS die Nutzung von Synergien mit dem Ausbildungsstandort Luzern. An der Fachhochschule Luzern (FHZ) soll ein Forschungsbereich für Aviatik entstehen.

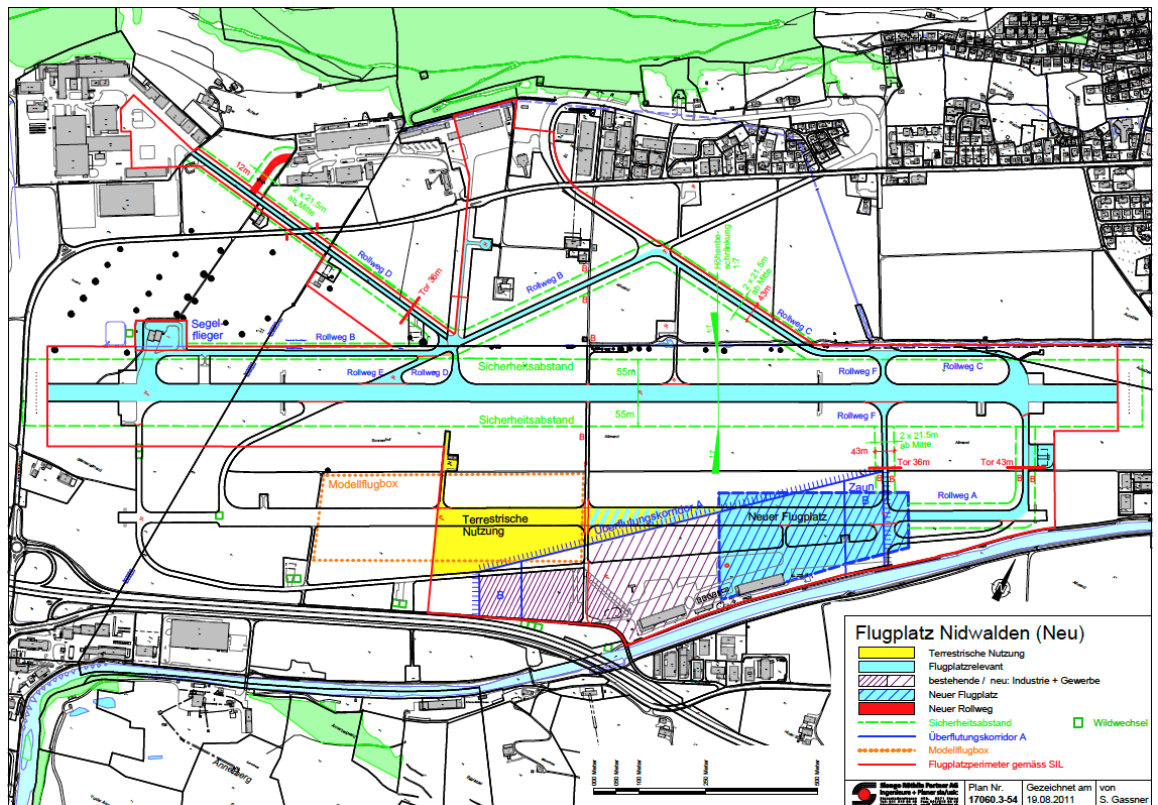
6 Lösungsansätze – Flugplatzinfrastruktur

6.1 Infrastrukturen / Flächen

Der Kanton Nidwalden verhandelt mit der armasuisse Immobilien über eine Teilübernahme des Flugplatzes Buochs zur zivilen Nutzung. Von armasuisse zum Kauf freigegeben wird heute eine Fläche von rund 24 ha (Redundanzpiste und Rollwege südlich der Hauptpiste) sowie verschiedene Bauten: Die Hallen 2 und 3, diverse Baracken, fünf Unterstände sowie zwei grosse Unterstände (Segelflieger, Flugzeuggarage). Dazu gehören alle technischen Anlagen.

6.2 Flugplatz Nidwalden NEU

Mit der Teilübernahme von Flächen von armasuisse Immobilien zur zivilen Nutzung soll u.a. auch eine Optimierung der Flugplatzinfrastrukturen erfolgen. Ein neuer Rollweg zwischen dem RUAG-Areal und dem Rollweg D (Pilatus Flugzeugwerke) soll erstellt werden. Damit können Kreuzungen mit der Stanser- und der Herdernstrasse aufgehoben werden. Zudem soll der zukünftige Flugplatz Nidwalden neu angeordnet sein. Der angestrebte Zustand ist nachfolgend dargestellt:



6.3 Flugplatz Nidwalden / Anordnung NEU

Der Flugplatz soll im östlichen Teil des Gebietes Faden angeordnet werden. In diesem Gebiet könnte neben dem neuen Kontrollturm beispielsweise auch die Maintenance der Pilatus Flugzeugwerke angesiedelt werden. Die Flugplatzleitung, das skyguide-Büro sowie der Technikraum sollen in einem neuen Flugplatzgebäude eingerichtet werden. Als Flugzeugabstellplätze werden die Zelthangare I und II durch einen neuen Hangar ersetzt. Zudem soll die Möglichkeit für zusätzliche Hangare geschaffen werden. Die Planung und Realisierung ist Sache der neuen Betriebsgesellschaft. Im westlichen Teil des Gebietes Faden soll sich wertschöpfungsstarke Industrie niederlassen.

Die gesamte flugplatzrelevante Fläche (ohne Hauptpiste und Rollwege nördlich davon) ist rund 9.2 ha gross. Der neue Flugplatz weist eine Fläche von rund 6.7 ha auf.

7 Stossrichtungen flugplatzrelevante Flächen: Eigentum, Rechte und Betrieb

Im Folgenden werden drei Stossrichtungen in Bezug auf das Grundeigentum, auf das Bau- und Nutzungsrecht sowie auf den Betrieb aufgezeigt:

	<i>Stossrichtung A</i>	<i>Stossrichtung B</i>	<i>Stossrichtung C</i>
Betrieb (besitzt flugplatzrelevante Bauten und Anlagen und unterhält diese oder lässt sie unterhalten)	Flugplatz AG¹ (Beteiligung Kanton, Firmen, ev. Körperschaften) → Gebäude und Anlagen → Flugbetrieb → notwendige Drittnutzungen → Grossanlässe	Flugplatz AG¹ (mit oder ohne Beteiligung Kanton) → Gebäude und Anlagen → Flugbetrieb → notwendige Drittnutzungen → Grossanlässe	Flugplatz AG¹ (mit oder ohne Beteiligung Kanton) → Gebäude und Anlagen → Flugbetrieb → notwendige Drittnutzungen → Grossanlässe
Bau- und Nutzungsrecht (besitzt Bau- und Nutzungsrechte)	Kanton	Kanton (armasuisse begründet bei Verkauf an Korporationen Baurecht zugunsten Kanton)	Flugplatz AG
Grundeigentum (besitzt Boden)	Kanton	Korporationen	Flugplatz AG

¹ Sicherung der Interessen des Flugplatzes durch Aktionärsbindungsverträge

7.1 Beurteilung der Stossrichtungen und Vorschlag

Bei der Stossrichtung A liegt das Grundeigentum im Besitz des Kantons. Mit dieser Stossrichtung können die volkswirtschaftlichen Interessen am besten gewahrt werden. Aus der Sicht des Kantons wäre die Stossrichtung A optimal. Der Kanton könnte den Mehrwert, welcher durch die Einzonung von Flächen im Bereich Faden generiert werden kann, für die Finanzierung der notwendigen Infrastrukturen für den Flugplatz Nidwalden einsetzen.

Auf dem Grossteil der Flächen, welche heute von armasuisse zum Verkauf stehen, haben die Korporationen ein Vorkaufsrecht. Aus diesem Grund wird eine Stossrichtung B vorgeschlagen, bei der die Korporationen das Grundeigentum besitzen. Es besteht keine zwingende Notwendigkeit, dass die flugplatzrelevanten Flächen im Eigentum des Kantons sind. Wichtig ist jedoch, dass der Kanton die Bau- und Nutzungsrechte besitzt.

Um die volkswirtschaftlichen Interessen wahren zu können wird vorgeschlagen, für die flugplatzrelevanten Flächen folgende Stossrichtung weiterzuverfolgen:

- **Grundeigentum:** Korporationen (Flächen, welche z.Z. von armasuisse zum Verkauf stehen). Armasuisse begründet bei Verkauf an Korporationen Baurecht.
armasuisse (Hauptpiste und Rollwege nördlich davon)
- **Bau- und Nutzungsrechte:** Kanton (beschränkt auf 99 Jahre)
- **Betrieb:** «Flugplatz Nidwalden» (mit Beteiligung Kanton)

Die heute zum Verkauf freigegebenen Flächen werden durch armasuisse mit Zustimmung des Kantons direkt an die Korporationen verkauft. Diese treten als Grundeigentümer die Nutzungs- und Baurechte über die flugplatzrelevanten Flä-

chen an den Kanton ab. Der Kanton tritt die Rechte oder Unterbaurechte an die «Flugplatz Nidwalden» ab. Diese Betriebsgesellschaft mit Beteiligung des Kantons, der Pilatus Flugzeugwerke und allenfalls Dritter stellt den Flugbetrieb, die Investitionen in die Betriebsanlagen des Flugplatzes (nach Verursacherprinzip) sowie die Flächen für die terrestrische Nutzung sicher.

Bei dieser Stossrichtung muss der Kanton zum Verkauf der Flächen durch armasuisse direkt an die Korporationen seine Zustimmung geben. Diese Zustimmung ist möglich, wenn über diverse Punkte wie beispielsweise ökologischer Ausgleich, terrestrische Nutzung, Aufteilung der sich ergebenden finanziellen Mehrwerte etc. ein Verhandlungsergebnis erzielt wird.

8 Stossrichtungen nicht flugplatzrelevante Flächen: Eigentum

Betreffend Eigentum der nicht flugplatzrelevanten Flächen, welche von armasuisse verkauft werden (Redundanzpiste und Rollweg Süd / Gewerbe-/ Industrieflächen), sind folgende Varianten denkbar:

Grundeigentümer		Vorteile	Nachteile
Kanton	<ul style="list-style-type: none"> – Der Kanton gibt die Flächen im Baurecht frei. – Der Kanton verkauft die Flächen. 	Der Kanton kann direkt steuern, welche Nutzungen angesiedelt werden (Auflagen in Bezug auf das Nutzungsprofil)	Die Korporationen können beim Verkauf an den Kanton ihre Vorkaufsrechte geltend machen.
Korporationen / Private		Der Kanton wird von zusätzlichen Aufgaben entlastet.	Der Kanton hat keinen Einfluss auf die Nutzung der Flächen ausser bei Umzönungen oder Bebauungsplänen oder durch vertragliche Regelung.

→ Auch bei den nicht flugplatzrelevanten Flächen besteht keine Notwendigkeit, dass der Kanton diese besitzt.

→ Eine vertragliche Verpflichtung Kanton – Korporationen ist anzustreben.

Option: Aufhebung «Sleeping Base»

Sollte der Flugplatz Buochs als Sleeping Base aus dem Sachplan Militär entlassen werden, würde die militärische Nutzung ganz dahinfallen. Ehemalige militärische Immobilien mit einem zivilen Nutzungspotenzial werden von der armasuisse grundsätzlich öffentlich ausgeschrieben und an den Meistbietenden verkauft, wenn eine zivile Nachnutzung planungsrechtlich möglich ist. Für den Flugplatz Nidwalden würde das bedeuten, dass die Hauptpiste und die weiteren flugplatznotwendigen Flächen mit den Einschränkungen gemäss SIL-Objektblatt von der armasuisse zum Verkauf freigegeben würden. Möglich wäre aber auch die Vergabe von Baurechten.

Ziel im Fall einer Entlassung und eines Verkaufs der entsprechenden Flächen muss sein, dass alle zu diesem Zeitpunkt flugplatzrelevanten Flächen dieselbe Eigentümerin haben. Im Fall der im Grundlagenpapier vorgeschlagenen Stossrichtung wären es die Korporationen.

9 Finanzierungskonzept – notwendige Investitionen

Der Übergang vom militärischen zum zivilen Flugfeld bringt zum Teil höhere Anforderungen und verschiedene Anpassungen mit sich. Mehrere neue bauliche und technische Einrichtungen sind notwendig. Andererseits wird eine verbesserte Situation für die zivile Fliegerei angestrebt. Die Anlageteile, welche künftig erneuert, angepasst oder ersetzt werden müssen sind nachfolgend aufgeführt. Die entsprechenden Investitionen belaufen sich je nach Ausbaustandard bei einem mittel- bis langfristigen Ausbau des Flugplatzes gesamthaft auf schätzungsweise 15 bis 25 Mio. Franken.

Anlageteile	
Nachtbefeuerung Taxiways Pilatus Flugzeugwerke und Rollweg A	
BOWET: Rechner, Messsonden	
Blindflugsystem GNSS (RRB 503)	
Kontrollturm	<i>1. Priorität, Kredit vom Landrat bereits gesprochen</i>
Tore / Zäune	
Hangar für Ersatz Zelte	
Hangar neu	
Flugplatzgebäude	
Betankung	
Tarmac	
Befeuerung sowie Anpassungen Piste, Rollwege und Objekte an ICAO Norm	
GEP Anpassungen	
– Piste	
– Rollwege (Nord 220'000, Süd 390'000)	
Erschliessung	
Ökologischer Ausgleich (separates Projekt)	

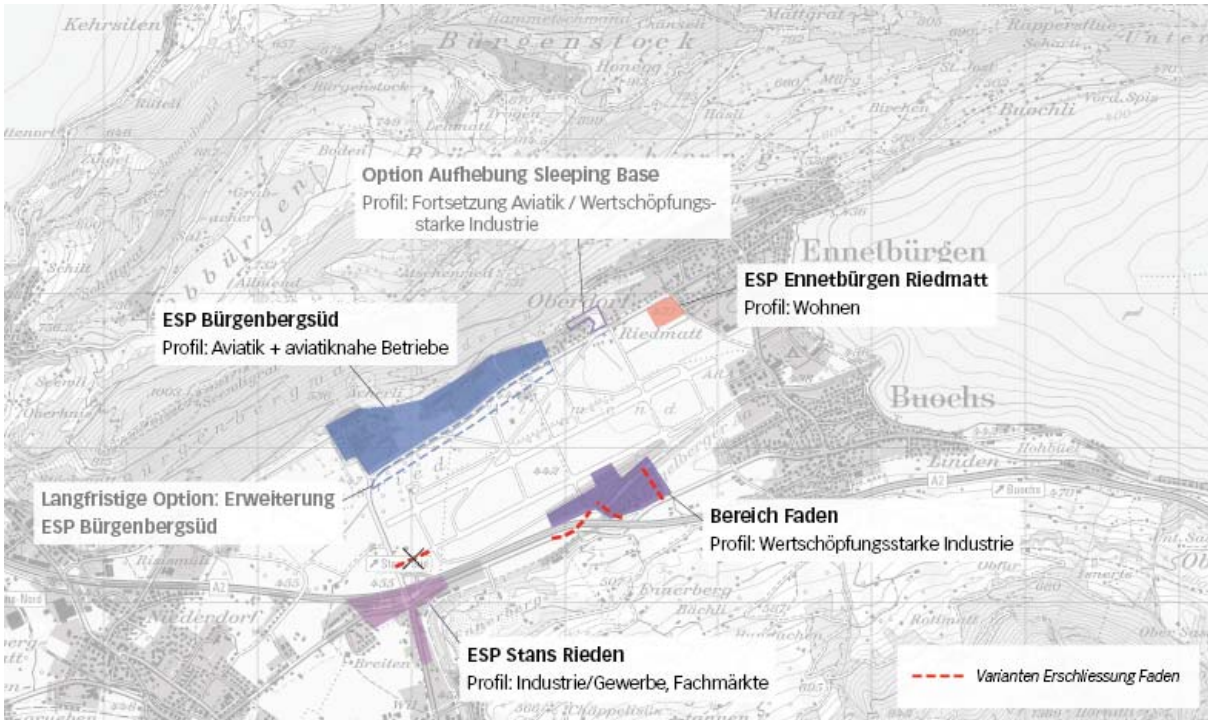
→ Der mittel- bis langfristige Investitionsbedarf von rund 15 – 25 Mio. Fr. führt zu hohen Kapital- und Abschreibungskosten.

→ Durch die Einzonung von rund 6 ha Landfläche in eine Bauzone entsteht ein beträchtlicher Mehrwert. Dieser soll ganz oder teilweise zur Entwicklung des Areals Faden verwendet werden.

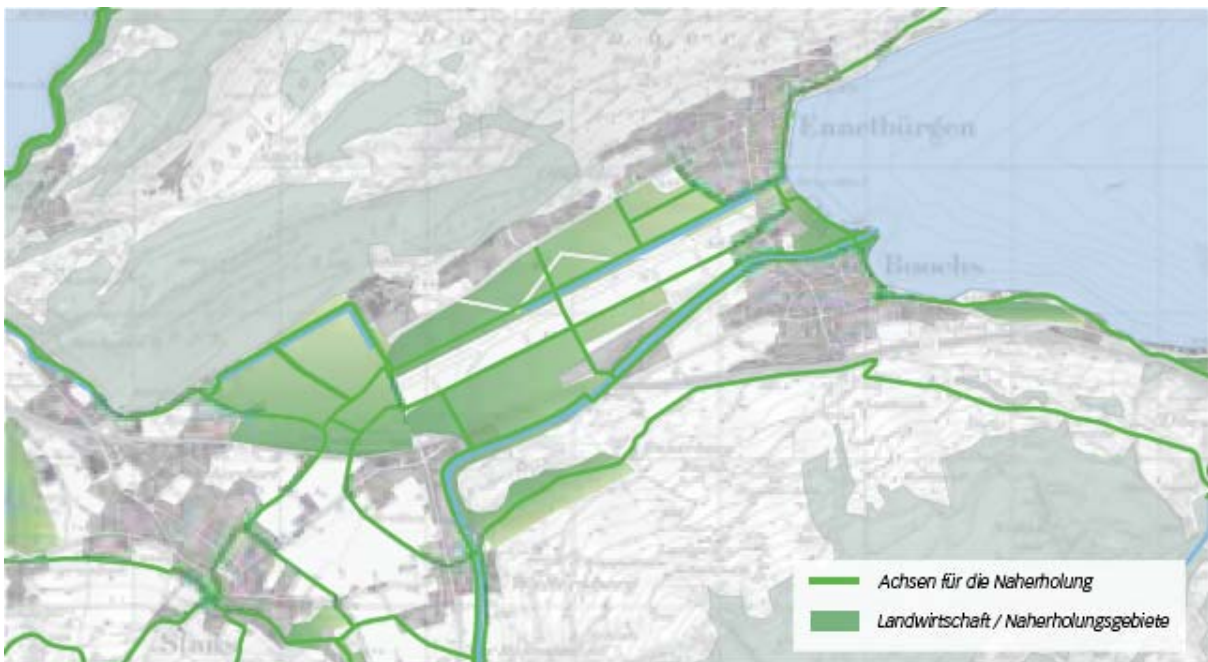
→ Es ist ein Lösungsansatz zu suchen, wonach durch Investitionsbeiträge der Aktionäre die Kapital- und Abschreibungskosten für die Betriebsgesellschaft möglichst tief gehalten werden können.

10 Nutzung Flugplatzareal

10.1 Arbeiten/Wohnen und Erschliessungsvarianten



10.2 Landwirtschaft und Naherholung



11 Umsetzung: Eckpunkte eines Masterplans

Nachfolgend werden für den zukünftigen Flugplatz Nidwalden die wichtigsten Umsetzungsschritte in Bezug auf das Eigentümer-, das Betriebs- und das Nutzungskonzept erläutert.

11.1 Abtretung des Grundeigentums und Begründung der Bau- und Nutzungsrechte

Die Abtretung des Grundeigentums durch armasuisse an die Korporationen sowie die Begründung der Bau- und Nutzungsrechte zugunsten des Kantons sind zwei wichtige Schritte, welche möglichst rasch erfolgen sollen.

Die Abtretung des Grundeigentums sowie die Begründung der Bau- und Nutzungsrechte sind zusammen in einem Vertrag festzulegen. Die Abtretung des Grundeigentums ist mit verschiedenen Regelungen zu verbinden (siehe Stossrichtungen flugplatzrelevante Flächen). Diese sind von Seiten des Kantons in Zusammenarbeit mit den Korporationen vorgängig im Detail zu erarbeiten.

Im Vertrag können auch obligatorische Bestimmungen (z.B. zukünftige Eigentümer der Hauptpiste bei einer Aufhebung der «Sleeping Base») integriert werden. Dieser Vertrag muss durch einen Notar öffentlich beurkundet werden. Das Grundeigentum sowie die Bau- und Nutzungsrechte sind ins Grundbuch einzutragen.

11.2 Betriebsgesellschaft

Ein weiterer wichtiger Schritt stellt die Gründung der neuen Betriebsgesellschaft dar (bisher ABAG), die in Zukunft sämtliche Investitionen tätigen soll - auch eine Umbenennung wäre möglich und muss noch abgeklärt werden. Dazu wird eine neue Aktiengesellschaft «Flugplatz Nidwalden» mit Beteiligung des Kantons Nidwalden, der Pilatus Flugzeugwerke und allenfalls Dritter gegründet. Dies kann parallel zur Erarbeitung des Vertrags zum Eigentum und zu den Rechten erfolgen. In diesem Schritt sollen auch Aktionärbündungsverträge erarbeitet werden.

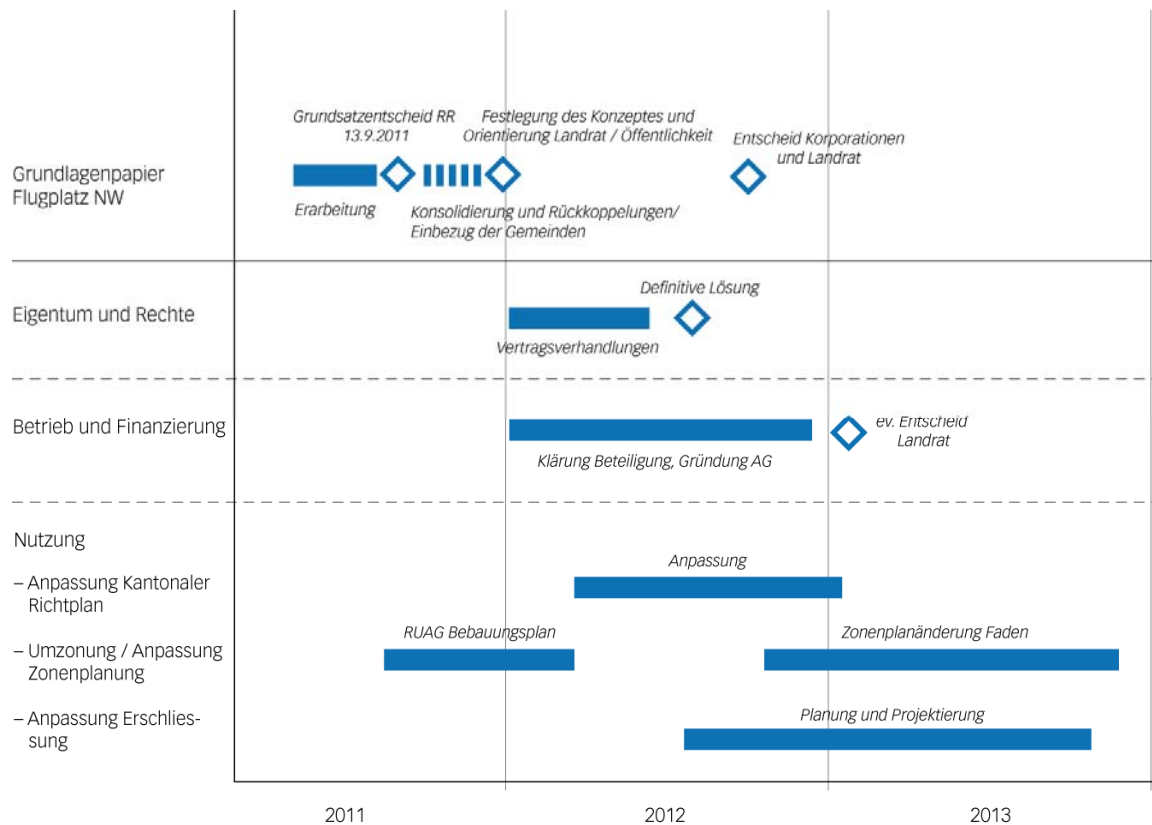
11.3 Verkauf der Flächen durch armasuisse

Die heute zum Verkauf freigegebenen Flächen werden durch armasuisse mit Zustimmung des Kantons direkt an die Korporationen verkauft.

11.4 Anpassungen der Nutzung

Der Kantonale Richtplan wird insbesondere im Bereich Entwicklungsschwerpunkte und Wildkorridore angepasst. Sobald das Eigentum sowie die Bau- und Nutzungsrechte vertraglich geregelt sind, können die notwendigen Umzonungen im Bereich Faden vorgenommen werden.

Die verschiedenen Umsetzungsschritte sind aus nachfolgendem Ablaufschema ersichtlich:



12 Schwerpunkte der Umsetzung Flugplatz Nidwalden

Zusammenfassend eine Auflistung der wichtigsten Empfehlungen:

- Konzentration des künftigen Flugplatzes im östlichen Bereich des Gebiets Faden
- Ansiedlung von wertschöpfungsstarker Industrie im Bereich Faden
- Neuer Rollweg zwischen RUAG und Pilatus (Planung und Realisierung im Rahmen des Projektes NAPAG durch die Interessierten) → Optimierung der Anordnung der Anlagen und Erhöhung der Sicherheit
- Eigentum der Flächen (flugplatzrelevant / nicht flugplatzrelevant) aufgrund Vorkaufsrechte bei den Korporationen → Kauf und Zustimmung des Kantons mit verschiedenen Regelungen zu verbinden
- Bau- und Nutzungsrechte beim Kanton
- Investitionen möglichst konzentrieren → nur über Betreibergesellschaft «Flugplatz Nidwalden»
- Die Finanzierung der Entwicklung im Gebiet Faden erfolgt durch Mehrwertausgleich
- Verhandlungen mit den Hauptnutzern betreffend finanzieller Beteiligung