

**Fragen und Antworten betreffend die Beteiligung des Kantons Nidwalden über 10 Millionen Frank an der Airport-Buochs AG für die Finanzierung der betriebsnotwendigen Basisinfrastruktur**

**1. Weshalb soll sich der Kanton am Flugplatz Buochs beteiligen?**

Tatsache ist, dass der Kanton bereits heute mit 50% am Flugplatz bzw. an der Betriebsgesellschaft Airport-Buochs AG (ABAG) beteiligt ist. Die Eigentumsverhältnisse betreffend Land, Pisten, Rollwege und Gebäude sind ebenfalls geregelt. Es geht demzufolge **nicht** um eine **neue** Beteiligung, sondern um eine Erhöhung der bestehenden Beteiligung beider Aktionäre (Kanton und PILATUS Flugzeugwerke AG). Dies mit dem Zweck, die betriebsnotwendige Basisinfrastruktur (Betriebsgebäude, Ersatz Zelthangar, zweiter Hangar, Tarmac, d.h. befestigte Flächen des Flugplatzes / Vorfeld) zu erstellen, damit der Flugplatz zukünftig gesetzeskonform und selbsttragend betrieben werden kann. Das bestehende joint-venture von Kanton und PILATUS ist die einzige Möglichkeit, sowohl die Interessen des grössten Arbeitgebers, als auch die volkswirtschaftlichen Gesamtinteressen im Kanton zu wahren. Damit kann der Einfluss des Kantons auf die weitere Entwicklung des Flugplatzes vollumfänglich gewahrt bleiben. In den vergangenen 16 Jahren hat im Übrigen die Konstellation des joint-venture's noch nie zu Problemen unter den Aktionären geführt.

**2. Warum soll sich der Kanton überhaupt beteiligen?**

Der Flugplatz Buochs ist ein wirtschaftlich bedeutender Standortfaktor im Kanton Nidwalden. Diese einmalige USP (= unique selling proposition) gilt es zu erhalten und sogar auszubauen. Dank dem Flugplatz profitieren tausende Menschen direkt oder indirekt. Hauptnutzerin, für die der Flugplatz unabdingbar ist, ist die PILATUS. Diese generiert aber nicht nur Arbeit und Arbeitsplätze für sich, sondern für viele andere KMUs und deren Beschäftigte im Kanton. Der Flugplatz ist zudem ein nicht unbedeutender Faktor für die Unternehmungen und deren Geschäftsführungen, die sich in den letzten 30 Jahren in Nidwalden ansiedelten wie z.B. Bettermann, Glas Trösch, Aerolite, Alpinlift, Rosen Swiss AG usw.. Auch die beiden neuen Resorts auf dem Bürgenstock und in Andermatt sind für ihre Gäste und für ihre Führung auf den Flugplatz angewiesen. Weitere Firmenansiedlungen sind wegen dem Flugplatz wahrscheinlich.

Mit einer 50% Beteiligung übernimmt der Kanton Aufsichts- und Steuerungsaufgaben wie dies z.B. bei der NKB, dem EWN, der NSV usw. auch der Fall ist. Er kann auf diese Weise Einfluss auf die strategische Ausrichtung, aber auch auf die operativen Bereiche (Anzahl

Flugbewegungen, Flugzeugtypen, terrestrische Anlässe, Sportfliegerei, Helikopterbetrieb etc.) nehmen.

Beispiel:

Der Flugplatzleiter (ABAG) muss jedem von auswärts anfliegenden Flugzeug eine Anflug- und Landebewilligung erteilen. Da es sich beim Flugplatz Buochs um ein ziviles Flugfeld handelt, ist die ABAG Betriebs- und Kontrollinstanz. Sie bestimmt mit anderen Worten wer, wann, wie und wie oft anfliegen darf. Die Anzahl Flugbewegungen und die Benutzung der Infrastruktur des Flugplatzes kann durch den Kanton als gleichwertigem Partner - neben der PILATUS - via ABAG beeinflusst und gesteuert werden.

### **3. Ist überhaupt ein volkswirtschaftlicher Nutzen absehbar und kann ein solcher beziffert werden?**

Es ist richtig, dass der ROI (= return on investment) des Flugplatzes nicht in Franken und Rappen beziffert werden kann. Aber Hand aufs Herz: Konnte man dies, als man den Bau des Gotthard Eisenbahntunnels und über hundert Jahre später des Gotthard Autobahntunnels in Angriff nahm. Die wirtschaftliche Bedeutung der Landesflughäfen in Zürich und Genf wird heute auch nicht mehr hinterfragt, da die nachhaltige Schaffung von Arbeit und Arbeitsplätzen unbestritten ist. Flugplätze gehören wie Strassen und Schienen zur Basisinfrastruktur ohne die es in unserem Land keinen Wohlstand gäbe. Diese Argumente sind es denn auch, die den Flugplatz sowohl im Richtplan Nidwalden, als auch in den entsprechenden Leitbildern des Kantons und der Standortförderung Nidwalden als strategisch wichtigsten Faktor aufführen.

Gemäss dem Variantenbericht vom 11. Januar 2016<sup>1</sup> kann die volkswirtschaftliche Bedeutung der Aviatik mit der Bestvariante Süd 2a theoretisch von heute knapp 2'000 Beschäftigten und 300 Mio. CHF Wertschöpfung um fast 70% gesteigert werden.

Hinzu kommt ein Gesamtpotenzial für Gewerbe und Industrie von rund 880 zusätzlichen Beschäftigten und gegen 136 Mio. CHF zusätzlicher Wertschöpfung *pro Jahr*.

### **4. Braucht es eine Mitwirkung des Kantons oder kann der Flugplatz nicht gerade so gut von Privaten betrieben werden, allen voran der PILATUS?**

Auch das ist richtig. PILATUS könnte den Flugplatz sowohl in finanzieller Hinsicht, als auch in betrieblicher Hinsicht selber führen, obwohl dies nicht das Kerngeschäft von PILATUS ist.

Für den Fall, dass der Kanton seinen Beitrag an den Flugplatz nicht leistet, wird er die 50% - Beteiligung an der ABAG verkaufen müssen. Aufgrund eines Aktionärsbindungsvertrages ist er verpflichtet, seine Aktien den PILATUS Flugzeugwerken anzudienen, die alle Aktien des Kantons zweifelsohne übernehmen werden.

---

<sup>1</sup> Infrac/Bächtold & Moor (2016): Flugplatz Nidwalden Variantendiskussion: Bericht Phase 2: Evaluation Bestvariante, Zürich/Bern, S. 89.

Somit besteht für private Dritte - ohne Zustimmung der PILATUS - keine Möglichkeit an die Aktien der ABAG heranzukommen. Umgekehrt kann auch der Kanton die Aktien der PILATUS erwerben, wenn diese verkaufen will.

Es liegt auf der Hand, dass PILATUS verständlicherweise eigene Interessen hat. Diese Interessen decken sich im Normalfall mit denjenigen des Kantons und den anderen Unternehmungen im Kanton. Sie können aber - je nach dem - auch voneinander abweichen. Eine Änderung in der Aktionärsstruktur und einhergehend damit in der Geschäftsleitung kann die heutige Situation massgebend verändern. Ein neues Management setzt vielleicht andere Prioritäten. Es verlagert z.B. Arbeitsplätze und Betriebsstätten ins Ausland und verkauft die ABAG an einen meistbietenden Dritten. In einem solchen Fall hat der Kanton keinerlei Möglichkeiten mehr, Einfluss auf den Betrieb und die Kunden der ABAG zu nehmen. Der Dritte macht - im Rahmen von Recht und Gesetz - das, was für ihn das Richtige ist und dies auch gegen allfällige Interessen des Kantons und seiner Bevölkerung. Dies kann nicht im volkswirtschaftlichen Interesse sein.

**5. Der Private muss ja nicht unbedingt nur PILATUS sein; können sich nicht auch Dritte an der Flugplatzgesellschaft beteiligen?**

Gestützt auf einen gültigen Aktionärsbindungsvertrag hat der Kanton seine Aktien beim Verkauf eines Teils oder seiner ganzen Beteiligung der PILATUS anzubieten. PILATUS will im Aktionariat der ABAG keine privaten Dritten und würde deshalb die Beteiligung in diesem Fall mit Sicherheit übernehmen und zu 100% Eigentümerin an der ABAG werden.

**6. Wie steht es mit den anderen Flugplätzen in der Schweiz? Sind diese im Privatbesitz oder ist die öffentliche Hand an diesen - wie in Buochs - beteiligt?**

Aufgrund der beiliegenden Übersicht sind - mit Ausnahme der Flugplätze Altenrhein (Flugplatz gehört zu 100% einem Investor) und Bern (Minderheitsbeteiligung Kanton und Gemeinde) - sämtliche regionalen Flugplätze in der Schweiz zum grössten Anteil oder gänzlich in der Hand der Öffentlichkeit. Die ABAG gehört dagegen nur zu 50% dem Kanton. Ferner ist die Öffentlichkeit (Kanton und Bund) auch bei den beiden Landesflughäfen Kloten und Genf-Cointrin ebenfalls mehrheitlich beteiligt.

**7. Warum reicht eine kleinere Beteiligung an der ABAG nicht, um die Interessen des Kantons ebenfalls wirksam zu vertreten?**

Die Meinung, dass der Kanton seine Interessen auch mit einer Minderheitsbeteiligung an der ABAG gleich vertreten kann wie bis heute ist realitätsfremd. Ein Aktionärsbindungsvertrag, der dem Kanton auch bei einer kleineren Beteiligung dieselben Mitbestimmungsrechte einräumt, ist illusorisch. PILATUS würde auf einen solchen Deal mit Bestimmtheit nicht eingehen. Im Übrigen hat sich PILATUS in einem Schreiben an den Regierungsrat vom 30.11.2016

klar und unmissverständlich geäussert, dass sich sowohl das Beteiligungsverhältnis, als auch der Aktionärsbindungsvertrag mit dem Kanton bestens bewährt habe. PILATUS ist bereit und hat sich schriftlich dazu verpflichtet, denselben Beitrag wie der Kanton zu leisten. Andererseits erwartet PILATUS vom Kanton, dass er sich ebenfalls an der finanziellen Erhöhung beteiligt. PILATUS lehnt eine Beteiligung von Privaten an der ABAG ausdrücklich ab.

**8. Reicht die vorhandene Infrastruktur nicht aus, um den bisherigen Betrieb weiterhin aufrecht zu erhalten?**

Da sich die Armee vom Flugplatz Buochs zurückgezogen hat, muss der Flugplatz in Zukunft den rechtlichen Vorschriften und technischen Anforderungen für zivile Benutzer genügen.

Gefordert ist schon lange ein gültiges Betriebsreglement. Ein solches bedingt ein aufwendiges Umnutzungsverfahren, einen neuen SIL (= Sachplan Infrastruktur Luftfahrt), die Einhaltung der umweltrechtlichen und technischen Standards, Gewässerschutzmassnahmen, Ökoausgleich usw. und v.a. Investitionen. Tatsache ist, dass die heutige Infrastruktur den gesetzlichen und technischen Anforderungen in keiner Weise mehr genügt und einem Gesuch für ein neues Betriebsreglement ohne grössere Anpassungen vom BAZL mit Sicherheit nicht entsprochen wird.

Widersprüchlich in diesem Zusammenhang ist, dass die Flugplatzgegner immer wieder ein neues Betriebsreglement fordern, andererseits alles unternehmen, die hierzu erforderlichen vorher aufgezählten Massnahmen mit Einsprachen, Beschwerden usw. ständig zu behindern.

**9. Warum kann der Flugplatz nicht durch die Grundeigentümer, d.h. die Genossenschaften finanziert und betrieben werden?**

Die Genossenschaften sind sowohl in finanzieller Hinsicht, als auch wegen mangelndem Know-How und fehlender Erfahrung nicht in der Lage, den Flugplatz zu führen. Sie würden ebenfalls auf die professionelle Unterstützung von PILATUS oder von Dritten angewiesen sein.

**10. Der Flugplatz kann wie in den vergangenen Jahren nicht wirtschaftlich betrieben werden; rechnet sich die Investition überhaupt?**

Gemäss Businessplan kann der Flugplatz bei rd. 16'000 bis 18'000 Flugbewegungen inkl. rd. CHF 580'000 Abschreibungen pro Jahr kostendeckend betrieben werden.

Die Haupteinnahmequelle ist die Vermietung der Hangarplätze. Sollten nicht alle Hangarplätze vermietet werden können, hat PILATUS die Miete der freibleibenden Plätze garantiert (siehe vorgenanntes Schreiben vom 30.11.2016).

**11. Ist die Beteiligung nicht ein à-fonds-perdu Beitrag, d.h. der Kanton sieht sein Geld nie wieder?**

Mit den CHF 20 Mio. werden das Betriebsgebäude, die beiden Hangare und der Tarmac (befestigte Flächen, Rollwege, Manövrier- und Abstellflächen) gebaut. Diese Bauten werden rechtlich in Baurechte gekleidet. Die Baurechte bilden Aktiven der ABAG und sind und bleiben werthaltig. Die Beteiligung hat somit einen Gegenwert. Die Aussage, dass es sich um einen à-fonds-perdu Beitrag handle, ist somit falsch.

**12. Wer garantiert, dass die Aktionäre nicht wie in der Vergangenheit wieder zur Kasse gebeten werden?**

Es gibt keine Garantie, dass die Aktionäre nicht wieder einen Defizitbeitrag leisten müssen. Bei der Beteiligung des Kantons an der ABAG handelt es sich um Risikokapital, welches dem Flugplatz zur Verfügung gestellt wird. Dies ist im Übrigen bei den Auto- und Eisenbahnen auch nicht anders. Das Risiko kann jedoch stark gemindert werden, indem dem Flugplatzhalter bedarfsgerechte Betriebsbedingungen zugestanden werden.

**13. Beim vorliegenden Projekt fehlen Angaben über die Eigentumsverhältnisse, die Übernahme der vorhandenen Aktiven (zum Nulltarif?), die rechtlichen Grundlagen (Verträge); wo ist der betriebswirtschaftliche Ansatz (Business Plan)?**

Ein Businessplan, aus welchem die Übernahme der vorhandenen Aktiven (und zu welchem Preis) klar ersichtlich ist, liegt vor und wird den Landräten ebenfalls zur Verfügung gestellt. Der Business-Plan stützt sich auf betriebswirtschaftliche Grundsätze, weshalb man davon ausgehen kann, dass beim Erreichen von 16'000 bis 18'000 Flugbewegungen der break-even erreicht wird, d.h. kein Defizit mehr entsteht. Die für das Projekt notwendigen Verträge werden zurzeit ausgearbeitet.

Wie üblich wird die Landratsvorlage mit den entsprechenden Unterlagen zuerst im Regierungsrat verabschiedet, bevor diese an den Landrat überwiesen werden kann.

**14. Könnte die Hauptpiste nicht verkürzt und so Kosten eingespart werden?**

Die Hauptpiste ist nach wie vor im Besitz der Eidgenossenschaft, vertreten durch armasuisse und wird es voraussichtlich auch über die Zeit der sleeping base hinaus bleiben. Armasuisse und die Luftwaffe haben immer klar kommuniziert, dass die Hauptpiste in ihrer vollen Länge und Breite Bestand haben soll. Auch benötigt PILATUS für ihre Flugversuche aus Sicherheitsgründen die volle Pistenlänge. Letzteres hat PILATUS auch in einem Schreiben vom April 2011 dem Regierungsrat bestätigt.

Weiter ist in der Vereinbarung zu den Grundsätzen für die Entwicklung des Flugplatzes klar festgehalten, dass die Hauptpiste in ihren Ausmassen, d.h. der ganzen Länge und Breite be-

stehen bleiben soll. Diese Vereinbarung wurde durch den Kanton und die betroffenen Gemeinden und Korporationen im April 2015 unterzeichnet und somit anerkannt.

Eine Verkürzung der Hauptpiste ist auch deshalb nicht sinnvoll, weil ein Teil der in Zukunft in Buochs stationierten oder Buochs anfliegenden Flugzeuge auf die volle Pistenlänge angewiesen sind. Mit einer Verkürzung der Hauptpiste würde sich die betriebswirtschaftliche Bilanz des Flugplatzbetreibers verschlechtern, weil grössere Flugzeuge nicht mehr landen könnten und so das Potenzial beschnitten und wichtige Einnahmen wegfallen würden.

Eine Redimensionierung der Hauptpiste wäre auch mit sehr hohen Kosten verbunden. Es wäre nicht nur mit Rückbaukosten in der Grössenordnung von 70-90 CHF/m<sup>2</sup>, d.h. ca. CHF 4 Mio., zu rechnen, sondern es müssten auch sämtliche elektrischen Installationen wie Anflughilfen, Pistenbeleuchtung etc. angepasst werden. Im Übrigen müssten die An- und Abflugverfahren neu gerechnet und zugelassen sowie die Publikationen angepasst werden. Auch dies würde hohe Kosten verursachen.

Die Umbauarbeiten könnten sicherlich nicht dem Flugplatzhalter belastet werden, sondern müssten anderweitig finanziert werden.

Eine Verkürzung der Hauptpiste sowie die Verlegung der Herdernstrasse wurden im Übrigen im Rahmen der Variantendiskussion eingehend geprüft und qualifiziert verworfen (vgl. sogenannte 'Slim' Varianten)<sup>2</sup>. Eine generelle Verkürzung der Hauptpiste wäre zwar grundsätzlich machbar, ist aufgrund der oben genannten Gründe jedoch nicht zweckmässig. Weiter ist eine operative Verkürzung der Hauptpiste mit temporärer Öffnung der bestehenden Gesamtlänge bei Bedarf gemäss BAZL nicht bewilligungsfähig.

#### **15. Wer ist für das Umnutzungsverfahren (Betriebsreglement, Anpassung SIL, Umweltbericht, Lärm- und Hindernisbegrenzungskataster etc.) verantwortlich und wer bezahlt die Kosten?**

Vorab ist festzuhalten, dass das Umnutzungsverfahren und der ökologische Ausgleich unabhängig von den neu zu erstellenden Bauten und dem Tarmac in jedem Fall durchzuführen sind. Die damit verbundenen Kosten sind nicht in den Investitionskosten von CHF 20 Mio. enthalten.

Für die Bauten und den Tarmac muss ein separates Plangenehmigungsgesuch (PGG=Baubewilligungsgesuch b. Bund) eingereicht werden. Die Kosten für dieses PGG sind jedoch in den Investitionskosten von CHF 20 Mio. enthalten.

Die Kosten für das umfangreiche und sehr komplexe Umnutzungsverfahren des zukünftigen Flugplatzbetriebs mit maximal 20'000 Flugbewegungen (inkl. Betriebsreglement, Umweltverträglichkeitsprüfung, Umweltbericht, Lärmbelastungs- und Hindernisbegrenzungskataster, ökologische Ausgleichsmassnahmen, diverse Fachberichte etc.) sowie für den Nachweis, dass für die militärischen Bauten, die zivil weitergenutzt werden, die zivilen Vorschriften eingehalten werden (Brandschutz, Gewässerschutz etc.), belaufen sich auf ca. CHF 500'000 (Umnutzungsverfahren) und ca. CHF 200'000 für den ökologischen Ausgleich. Diese Kosten, die in den Jahren 2017 und 2018 anfallen werden, hat die ABAG in jedem Fall zu tragen. CHF 100'000 wurden bereits der Rechnung 2016 belastet, sodass noch total CHF 600'000 verbleiben werden. Das Budget 2017 der ABAG rechnet daher mit einem Defizit von

---

<sup>2</sup> Infrac/Bächtold & Moor (2016): Kapitel 7 - 8

CHF 575'000, welches je zur Hälfte, d.h. je CHF 287'500, durch die beiden Aktionäre Kanton und PILATUS zu tragen ist.

Auch im 2018 ist aufgrund des Gesagten mit einem Defizit zu rechnen. Diese Kosten werden - wie gesagt - unabhängig von der Investition über CHF 20 Mio. in jedem Fall anfallen. Ohne abgeschlossenes, d.h. rechtskräftiges Umnutzungsverfahren wird ein neues Betriebsreglement vom BAZL nicht genehmigt.

**16. Warum soll die Finanzierung ausschliesslich über die Erhöhung der Beteiligung erfolgen; möglich wäre auch die Finanzierung über Darlehen (mit oder ohne Rangrücktritt)?**

Wir sind uns bewusst, dass es sich im Falle einer Beteiligung von 50% an der Aktienkapitalerhöhung um Risikokapital handelt. Ob die Mittel für das Flugplatzprojekt nun in der Form einer Beteiligung und/oder durch Darlehen zur Verfügung gestellt wird, ist noch offen. Es sind verschiedene Varianten möglich. Da der selbsttragende Betrieb des Flugplatzes mit einer marktkonformen Verzinsung allfälliger Darlehen nicht möglich ist, macht eine Kapitalbeteiligung in der Form von Darlehen allerdings keinen Sinn. Im Übrigen hat sich der Verwaltungsrat der PILATUS-Flugzeugwerke zu einer Beteiligung von 50% an der Erhöhung am Aktienkapital der ABAG vor einigen Monaten bereit erklärt.

**17. Könnte sich der Kanton nicht nur an einem Teil der Investitionen (z.B. zu 2/3) beteiligen und die Operation des Flugplatzes der Pilatus überlassen?**

Der Kanton kann sich selbstverständlich an den Investitionen z.T. oder ganz beteiligen. Wenn er dies tut, muss er aber entweder allein Baurechtsnehmer (Betriebsgebäude, Hangar und Tarmac) oder zusammen mit den Pilatus Flugzeugwerken Miteigentümer am Baurechtsgrundstück (z.B. 2/3 Kanton und 1/3 Pilatus) werden. Beide Lösungen bedürfen der Zustimmung der Genossenkorporation Buochs und/oder der Pilatus. Ganz abgesehen davon fragen wir uns, ob es richtig ist, dass der Kanton bloss Investor ohne Einflussmöglichkeiten sein soll. Ist der Kanton mit anderen Worten nicht an der ABAG beteiligt und mit den von ihm bestimmten Personen im Verwaltungsrat vertreten (wie bei der NKB, dem EWN oder der NSV) hat er überhaupt keine Einfluss- und Steuerungsmöglichkeit am Flugplatzbetrieb mehr. Wir verweisen hier auf das zu Ziff. 1, 2 und 4 Gesagte. Das Risiko für den Kanton ist mit einer Investition an einem grösseren Teil oder am ganzen Baurechtsgrundstückes dasselbe, wie wenn er die Investition über die ABAG tätigt.

Einziger Unterschied ist, dass sein Risiko bei der Lösung über die ABAG bei CHF 10 Mio. - im Gegensatz zu einer direkten Investition an einem grösseren Teil oder am ganzen Baurechtsgrundstückes - limitiert ist und dass er mit einer Beteiligung jederzeit Einfluss nehmen kann.