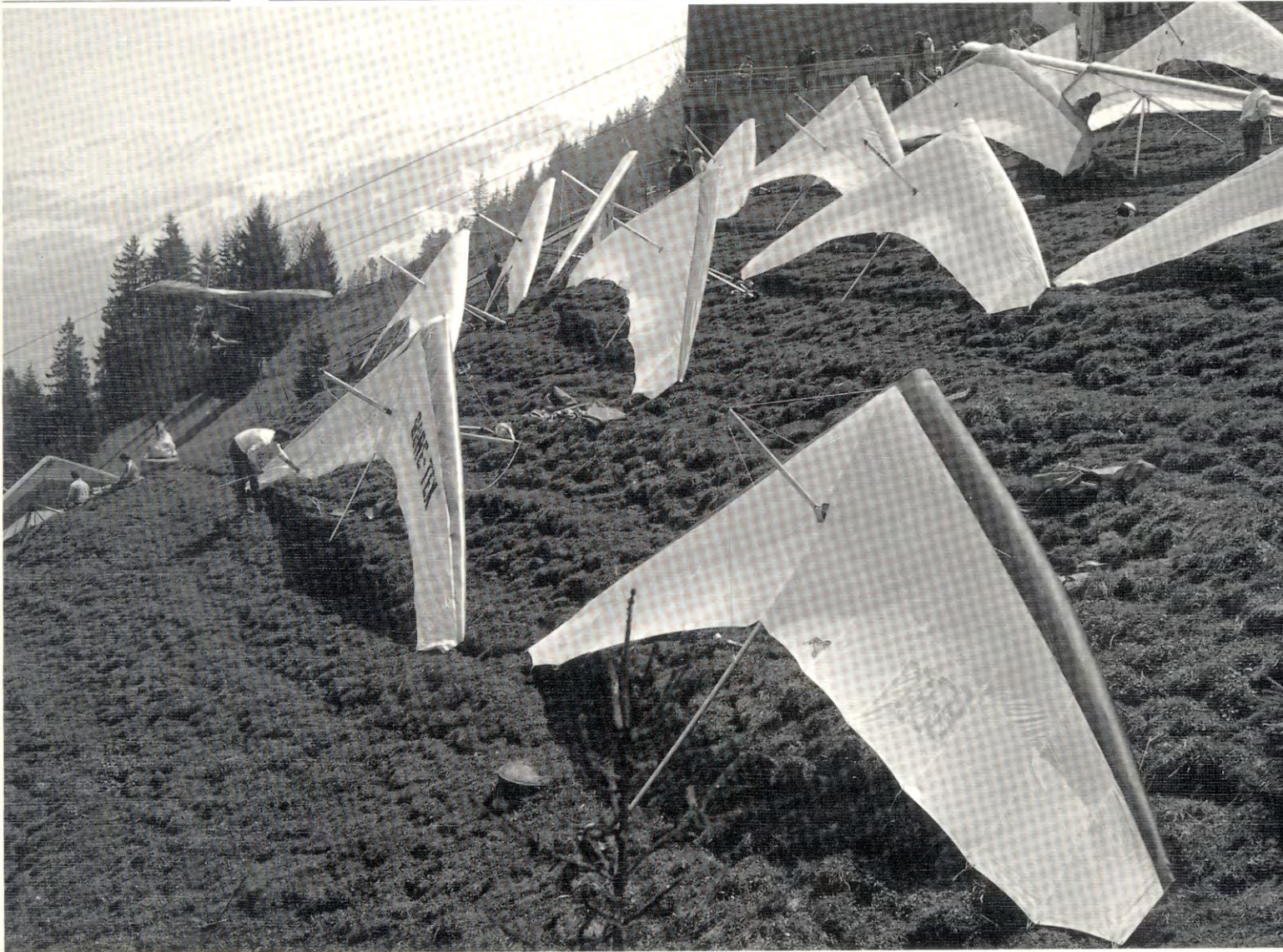




KANTON
NIDWALDEN

BAUDIREKTION



Kantonaler Richtplan

Teilrevision 2017 / 2018

Fassung für den Erlass durch den
Landrat / Stand, 21. Mai 2019



KANTON
NIDWALDEN

BAUDIREKTION

Kantonaler Richtplan

B3 – Raumentwicklungs- strategie 2040

(verbindlich)

Zentralitätsstruktur

- Regionalzentrum / Subzentrum
- Agglomerationsgemeinde 1 / 2
- Ländlich-touristische Gemeinde

Funktionale Räume und Beziehungen

- Perimeter Agglomeration Stans / Luzern
- Beziehungsraum Luzern
- Weitere Beziehungen

Siedlung

Siedlungsraum

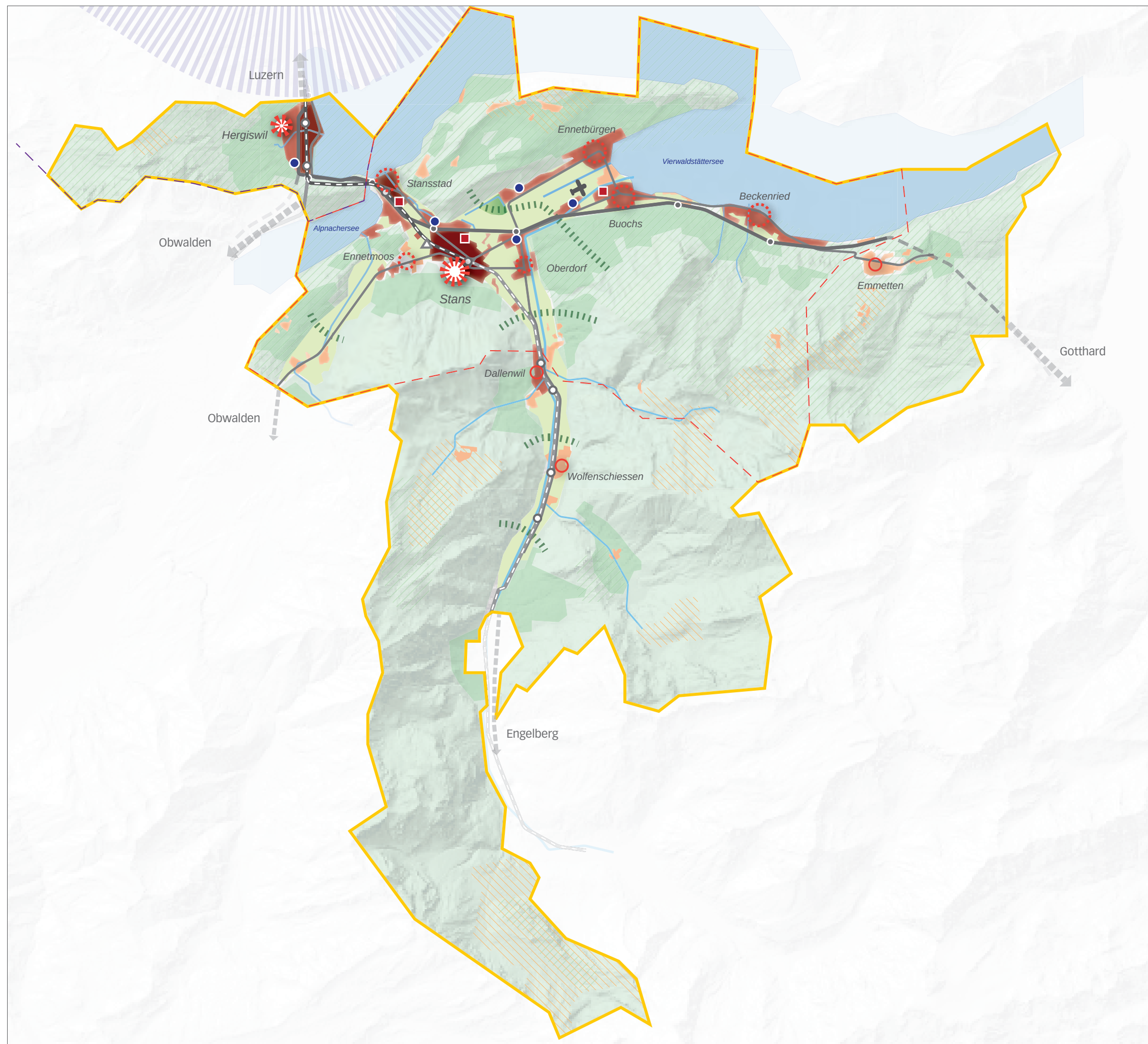
- Hohe, mittlere, niedrige Dichte
- Gemeinden mit ESP Wohnen
- ESP Arbeiten

Landschaft

- Talboden
- Kulturlandschaft (Hanglagen)
- Berglandschaft
- Vernetzungskorridore
- Gewässer
- Vorrang Natur im Talboden
- Landschaftsschongebiete (BLN-Gebiete und kantonale Landschaftsschutzzonen)
- Touristische Intensivnutzungsgebiete A und B

Verkehr

- Bahnlinie (Hauptachse / Nebenachse)
- Bahnhofstestelle
- Hauptverkehrsachse national
- Hauptverkehrsachse regional
- Neue Netzelemente Strasse regional
- Flugplatz





Querverweise:
 > Richtplankarte
 > Art. 15 RPG
 > Art. 8a RPG
 > B3-1
 > L1-2 Fruchtfolgeflächen

Koordinationsaufgabe S1-1

Siedlungsgebiet

Das in der Richtplankarte festgelegte Siedlungsgebiet orientiert sich an der erwarteten Entwicklung der nächsten 20–25 Jahren. Dies umfasst die heutigen rechtskräftigen Bauzonen, die Entwicklungsschwerpunkte Wohnen und Arbeiten sowie die langfristigen Siedlungserweiterungsgebiete gemäss Agglomerationsprogramm Nidwalden 2011 bzw. Siedlungsleitbilder der Gemeinden.

Die Erweiterung des Gesamtumfangs des Siedlungsgebiets oder eine flächenmässig grosse Verschiebung des Siedlungsgebiets (> 1.5 ha pro Gemeinde) bedingen eine Richtplananpassung.

Das Siedlungsgebiet kann im Rahmen des Siedlungsleitbildes und der anschliessenden Nutzungsplanung anders angeordnet werden, wenn eine insgesamt bessere Lösung möglich ist, übergeordnete Interessen wie insbesondere die Schonung von Fruchtfolgeflächen nicht beeinträchtigt werden und bei kumulativer Einhaltung folgender Punkte:

- Das Siedlungsgebiet wird insgesamt nicht vergrössert.
- Der neue Standort liegt am Siedlungskörper und ermöglicht ein kompaktes Siedlungsgebiet.
- Der neue Standort weist mindestens eine gleichwertige ÖV-Erschliessung auf bzw. er liegt mindestens in einer ÖV-Güteklasse D.
- Wichtige Natur- und Landschaftsräume werden nicht beeinträchtigt.

Federführung:	ARE NW
Beteiligte:	Gemeinden
Koordinationsstand:	Festsetzung
Priorität/Zeitraum:	A

Im Hinblick auf die Umsetzung des teilrevidierten RPG stellt das Siedlungsgebiet ein zentrales Thema dar. Der Kanton hat – im Sinne von Art. 8a Abs. 1 Bst. a – in einem planerisch-konzeptionellen Rahmen ein Siedlungsgebiet für die nächsten 20 bis 25 Jahre festzulegen. Das Siedlungsgebiet kann neben den bestehenden Bauzonen zusätzlich das für die künftige Siedlungsentwicklung vorgesehene Gebiet umfassen.

Als Grundlage für die Definition des Siedlungsgebietes, welches in der Richtplankarte dargestellt ist, dienten unter anderem die Überlegungen, welche im Rahmen des Agglomerationsprogramms Nidwalden 2011 vorgenommen wurden. Die Entwicklungsschwerpunkte Wohnen und Arbeiten sowie die langfristigen potenziellen Siedlungserweiterungsgebiete wurden damals im Rahmen von verschiedenen Workshops zusammen mit den Gemeinden definiert. Diese Gebiete sind grundsätzlich auch in den



vorhandenen Siedlungsleitbildern der Gemeinden und im kantonalen Richtplan vom 11. Juni 2014 enthalten. Neuere, vom Regierungsrat genehmigte Siedlungsleitbilder zeigen zum Teil zusätzliche Siedlungserweiterungsgebiete. Diese wurden entsprechend ebenfalls berücksichtigt. Dabei werden Siedlungserweiterungsgebiete Wohnen in Gemeinden mit Einzonungsbedarf und bei ausreichender Erschliessungsgüte als Festsetzung abgebildet. Die übrigen Siedlungserweiterungsgebiete werden als Zwischenergebnis dargestellt, benötigen also bis zur allfälligen Festsetzung und späteren Einzonung noch zusätzliche Abstimmung auf Stufe Richtplan.

Das Gebiet Stans West erscheint nicht mehr als Entwicklungsschwerpunkt, da es der Landrat im Rahmen der Teilrevision 2012/2014 aus dem kantonalen Richtplan gestrichen hat.

Heute ist im Kanton Nidwalden das Siedlungsgebiet im Bereich Wohn-, Misch- und Kernzonen rund 590 ha gross. Zwischen 2014 und 2040 wird mit einem Bevölkerungswachstum von knapp 12% (ca. +5'000 Einwohner) gerechnet. Der entsprechende Baulandbedarf beträgt zwischen ca. 85 und 90 Hektaren. Dieser kann grob wie folgt abgedeckt werden:

- Bauzonenreserven in Wohnzonen sowie Misch- und Kernzonen (Anteil): ca. 58 ha (davon rund 4 ha in Entwicklungsschwerpunkten)
- Verdichtungspotenzial: ca. 3 ha
- Neue Flächen in Entwicklungsschwerpunkten Wohnen: ca. 10 ha
- Langfristige Siedlungserweiterungsgebiete: ca. 28 ha

Die langfristigen Siedlungserweiterungsgebiete werden erst dann umgesetzt, wenn der Nachweis erbracht werden kann, dass vorhandene Reserven und Siedlungsverdichtungsgebiete aktiviert sind und ein Baulandbedarf vorhanden ist. Da sich gemäss Entwicklungsvorstellungen des Kantons Nidwalden das Regionalzentrum Stans, das Subzentrum Hergiswil sowie die Agglomerationsgemeinden stärker als die ländlich-touristischen Gemeinden entwickeln sollen und u.a. diese (die ländlich-touristische Gemeinden) über Bauzonenreserven weit über den erwarteten Bedarf für 2030 oder sogar über 2040 verfügen, ergibt sich mit den definierten Siedlungserweiterungsgebieten eine Bilanz für den Kanton Nidwalden von rund 10 Hektaren. Wie im entsprechenden Koordinationsblatt festgehalten, werden überdimensionierte Bauzonenreserven auf Auszonungen geprüft.

Das heutige Siedlungsgebiet für Arbeitszonen (Industrie- und Gewerbezone) umfasst rund 142 ha. Davon sind rund 15 Hektaren unüberbaut. Rund 3 ha unüberbaute Bauzonen befinden sich in kantonalen Entwicklungsschwerpunkten.

Bis 2040 wird mit rund 2'800 zusätzliche Arbeitsplätze (ca. +12%) gerechnet. Damit insbesondere an gut erschlossenen Lagen mehr Arbeitsplätze angesiedelt werden können, werden in kantonalen ESP rund 17 ha neue Flächen für Arbeiten ausgeschieden. Der grösste Anteil liegt im Bereich Buochs Fadenbrücke. Für den mittel- bis langfristigen Bedarf werden zusätzlich rund 11 ha neue Flächen in Siedlungserweiterungsgebieten als Zwischenergebnis definiert. Die definierten Siedlungserweiterungsgebiete lassen einen gewissen Spielraum für Standortentscheide und für den Abtausch mit Flächen an gut erschlossenen Lagen.



Raumwirksame Vorhaben
S1 Siedlung

S1-1

Für die künftige Siedlungsentwicklung gelten grundsätzlich folgende Prioritäten:

- a) Aktivierung der Innenentwicklungspotenziale
- b) Umsetzung der Entwicklungsschwerpunkte
- c) Umsetzung der langfristigen Siedlungserweiterungsgebiete



Querverweise:
> Richtplankarte
> B3
> S1-5
> L1-2 Fruchtfolgeflächen

Koordinationsaufgabe S1-8

Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Wohnen

Entwicklungsschwerpunkte Wohnen gelten als besonders geeignete Gebiete für eine Wohnnutzung. Sie sind gegenüber den langfristigen Siedlungserweiterungsgebieten prioritär zu behandeln. Die ESP Wohnen haben folgende Kriterien zu erfüllen:

- Grösse: mindestens 1 ha
- Erschliessung: Das Gebiet ist für alle Verkehrsteilnehmer zweckmässig erschliessbar
- Infrastruktur: Das Gebiet ist auf bestehende Infrastrukturen ausgerichtet bzw. auf effiziente Weise durch neue Angebote zu erschliessen
- ÖV-Güteklasse: Ziel C, jedoch mindestens D
- Minimale Dichte: Regionalzentrum: 0.8; Subzentrum: 0.7; Agglomerationsgemeinden: 0.6
- Landschaft: Wichtige Landschaftsräume werden berücksichtigt.
- Kulturland: Das Kulturland und insbesondere die Fruchtfolgeflächen werden berücksichtigt und möglichst geschont.

Bei der Planung von ESP Wohnen werden u.a. der Siedlungsentwicklung nach innen, einem angemessenen Wohnraumangebot und dem Langsamverkehr grosse Beachtung geschenkt.

Entwicklungsschwerpunkte Wohnen sind: (Standort / Koordinationsstand)

- Buochs Aadörfli / Festsetzung
- Stans Hostatt / Zwischenergebnis
- Stans Lehli / Zwischenergebnis
- Stans Milchbrunnen / Vororientierung
- Stans Obere Steinersmatt / Zwischenergebnis
- Stansstad Schürmatt / Festsetzung (nördlicher Teil), Vororientierung (südlicher Teil)
- Stansstad Unterfeld / Zwischenergebnis



Federführung:	Gemeinden
Beteiligte:	ARE NW
Koordinationsstand:	Festsetzung
Priorität/Zeitraum:	D

Die Standorte für Entwicklungsschwerpunkte Wohnen sind in Zusammenarbeit mit den Standortgemeinden und den betroffenen kantonalen Fachämtern definiert worden. Bei den festgesetzten ESP Wohnen (Buochs Aadörfli und nördlicher Teil des ESP Stansstad Schürmatt) handelt es sich um eingezonte Flächen, welche die Kriterien für ESP Wohnen gemäss kantonalem Richtplan erfüllen.

Mit Entwicklungsschwerpunkten im Bereich Wohnen wird insbesondere eine bessere Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr sowie eine qualitativ hochstehende Siedlungsentwicklung angestrebt.

Die Gemeinden fördern die Realisierung der ESP, indem sie auf der politischen und planerischen Ebene Einfluss nehmen. Sie fördern die Verfügbarkeit der ESP durch Motivation von Grundeigentümern (z.B. Gesprächsaufnahme, planerische Vorleistungen), Abbau von Hemmnissen (z.B. Anpassungen planungsrechtlicher Bestimmungen), Schaffung von Anreizen (z.B. (Vor-)Investitionen in Siedlungsausstattung), Information und nach Möglichkeit durch baulandpolitische Massnahmen. Die Gemeinden gewährleisten die zeitgerechte Realisierung der Infrastruktur. Der Kanton Nidwalden unterstützt die Umsetzung der ESP Wohnen.



Querverweise:
 > Richtplankarte
 > B3
 > L 8-2
 > S1-5
 > L1-2 Fruchtfolgeflächen

Koordinationsaufgabe S1-9

Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Arbeiten

Die Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten sind Gebiete, die aufgrund ihrer Lage, Grösse und Erschliessung sowie ihrem Entwicklungspotenzial künftig einen wesentlichen Beitrag zur wirtschaftlichen Gesamtentwicklung des Kantons leisten. Neue Arbeitsstätten sollen primär in diesen Entwicklungsschwerpunkten angesiedelt oder ausgebaut werden. Eine Verlagerung weg von der bestehenden, gemeindespezifischen Baulandpolitik hin zu einer regionalen Sichtweise wird dabei vollzogen.

Da ESP als Vorhaben mit erheblichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt gelten, haben sie folgende Kriterien zu erfüllen:

- Lage: eher zentrale Lage
- Erschliessung/Infrastruktur: Das Gebiet ist sehr gut auf das bestehende Verkehrsnetz ausgerichtet oder die Erschliessung kann durch zweckmässige Ergänzung sichergestellt werden
- Die Entwicklung von Industrie- und Gewerbebauten soll vorallem auch in der Höhe stattfinden.
- ÖV-Güteklasse: mindestens C (Dienstleistung), mindestens D (Gewerbe / Industrie)
- Landschaft: Wichtige Landschaftsräume werden berücksichtigt.
- Kulturland: Das Kulturland und insbesondere die Fruchtfolgeflächen werden berücksichtigt und möglichst geschont.

Kantonale Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten sind (Standort / Koordinationsstand):

- Stans Rieden / Oberdorf Wiler Allmend / Buochs Fadenbrücke / Festsetzung
- Stans / Ennetbürgen, Bürgenbergsüd / Zwischenergebnis
- Stans Nord / Festsetzung (westlicher Teil); Zwischenergebnis (östlicher Teil)

Einzonungen in ESP Arbeiten erfolgen im Rahmen der kantonalen Arbeitszonenbewirtschaftung (S-1-10).

Es ist eine aktive Zusammenarbeit zwischen Kanton, Standortgemeinden sowie Grundeigentümern/Korporationen und den Interessen des Natur- und Landschaftsschutzes erforderlich, damit durch zielgerichtete und koordinierte Massnahmen vor allem im organisatorischen Bereich vielseitig nutzbare und sofort verfügbare Standorte geschaffen werden können.

Federführung:	WIF
Beteiligte:	Gemeinden, ARE NW, AFU



Koordinationsstand:

Festsetzung

Priorität/Zeitraum:

D

Das verfügbare Bauland ist in Nidwalden praktisch auf den Talboden beschränkt und es besteht eine Konkurrenzsituation zwischen Wohn- und Arbeitsgebieten. Für eine langfristige Stärkung des Wirtschaftsstandortes Nidwalden soll die Entwicklung der Arbeitsplätze mit derjenigen der Wohnbevölkerung Schritt halten. Mit der Festsetzung von Entwicklungsschwerpunkten werden Standorte definiert, an denen die Anforderungen der Unternehmen, der Raumplanung und des Umweltschutzes optimal aufeinander abgestimmt werden können. Nicht der Wunsch von einzelnen Gemeinden nach eigenen Industrie- und Gewerbezonon steht dabei im Vordergrund, sondern der volkswirtschaftliche Nutzen für den gesamten Kanton.

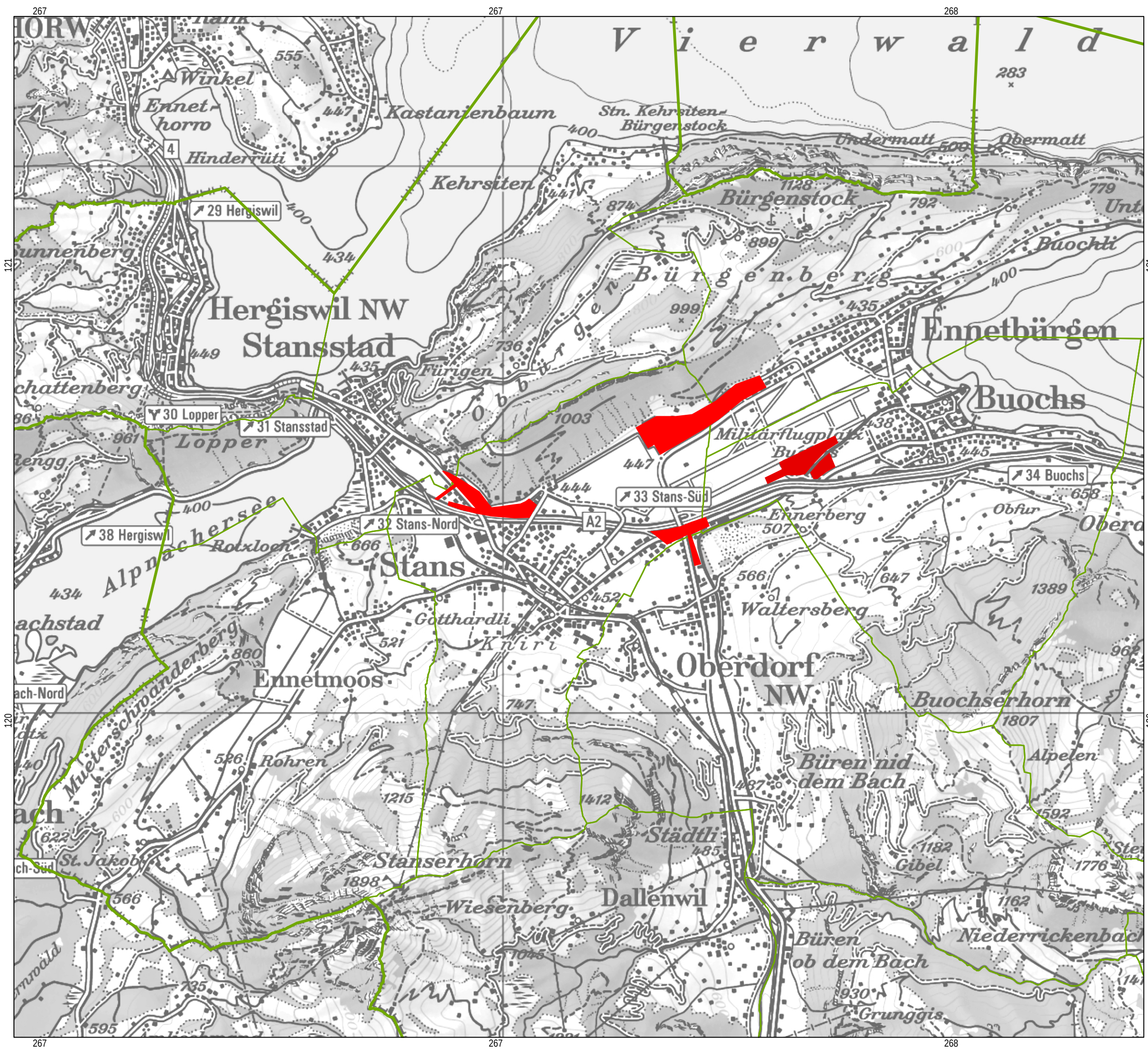
Damit für die Entwicklungsschwerpunkte zielgerichtete und koordinierte Massnahmen eingeleitet werden können, bedarf es einer engen Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Partnern (Kanton, Standortgemeinden und Grundeigentümer). Die Form dieser Zusammenarbeit und der gemeinsamen Planung ist grundsätzlich offen.

Die Standorte für Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten sind in Zusammenarbeit mit den Standortgemeinden und den betroffenen kantonalen Fachämtern definiert worden. Bei den festgesetzten ESP Arbeiten (Stans Rieden/Oberdorf Wiler Allmend/ Stans Nord und Buochs Fadenbrücke) handelt es sich um (grösstenteils) eingezonte Flächen, welche die Kriterien für ESP Arbeiten gemäss kantonalem Richtplan erfüllen. Bei einer Einzonung des östlichen Teils des ESP Arbeiten Stans Nord (Zwischenergebnis) werden Fruchtfolgeflächen beansprucht.

Dem Standort Buochs Fadenbrücke wird gemäss aktuellem Projektierungsstand zur Weiternutzung des Flugplatzes eine grosse Bedeutung zufallen. Bei der Ansiedlung neuer Betriebe ist der ESP ebenso für die Umsetzung der kantonalen Entwicklungsstrategie bedeutsam. Dabei sollen einerseits wertschöpfungsstarke, arbeitsplatzintensive Unternehmen angesiedelt werden, die einen komparativen Vorteil aus dem Flugplatz Buochs für ihre Geschäftstätigkeit erzielen können. Andererseits sind gleichermassen Unternehmen ohne oder mit geringem Bezug zur Aviatik erwünscht.

Beim ESP Stans/Ennetbürgen Bürgenbergsüd ist im Hinblick auf eine Festsetzung folgenden Aspekten Rechnung zu tragen: Erschliessung und Fruchtfolgeflächen.

Die Ausscheidung zusätzlicher Gewerbeflächen für lokales Gewerbe soll durch die Ausscheidung dieser ESP nicht unterbunden werden.



KANTON
NIDWALDEN

BAUDIREKTION

Kantonaler Richtplan

Entwicklungs- schwerpunkte (ESP) Arbeiten

(zu S1-9 / orientierend)

-  ESP Arbeiten kantonal
-  Kantonsgrenze
-  Gemeindegrenze



1:40'000

0 1.5km

© Amt für Raumentwicklung Kanton Nidwalden

Kartendaten PK100:
© Bundesamt für Landestopografie
Nachführungsstand der Landeskarte 2010



Querverweise:

- > Art. 30 RPV
- > B3
- > S1-4
- > S1-9

Koordinationsaufgabe S1-10

Arbeitszonenbewirtschaftung

Im Kanton Nidwalden wird eine Arbeitszonenbewirtschaftung eingeführt mit dem Ziel, die Nutzung der Arbeitszonen im Sinne der haushälterischen und zweckmässigen Bodennutzung laufend zu optimieren.

Die Arbeitszonenbewirtschaftung beinhaltet folgende Aufgaben:

- Erstellung einer Übersicht über die Arbeitszonenflächen (Bauzonenreserven und Verdichtungsgebiete / Umstrukturierungspotenziale)
- Monitoring / Controlling über die Arbeitszonenflächen
- Steuerung und Mithilfe bei der Arealentwicklung insbesondere bei den ESP Arbeiten

Vor der Einzonung von neuen Arbeitszonen ist der Bedarf zu begründen und alternative Standorte in den bestehenden Arbeitszonen sind zu prüfen.

Federführung:	ARE NW (Übersicht und Monitoring/Controlling Bauzonenreserven) / ARE (Monitoring/Controlling ESP) / Wirtschaftsförderung (Steuerung/ Arealentwicklung) / Gemeinden unter Einbezug des Kantons (Prüfung von alternativen Standorten)
Beteiligte:	Gemeinden
Koordinationsstand:	Festsetzung
Priorität/Zeitraum:	B/D

Das teilrevidierte RPG hat – zusammen mit der ebenfalls revidierten RPV und den neuen Technischen Richtlinien Bauzonen (TRB) des Bundes – u.a. die Zielsetzung die Arbeitsgebiete überkommunal zu koordinieren und zu bewirtschaften. Die TRB geben vor, dass für Neueinzonungen zukünftig eine sogenannte Arbeitszonenbewirtschaftung (AZB) in den Kantonen vorhanden sein muss, die den entsprechenden Bedarf begründet.

Gemäss TRB zählen zu den Aufgaben der AZB beispielsweise das Führen der regionalen Übersicht und die aktive Steuerung der Nutzung der Arbeitszonen auch im Hinblick auf die Nutzung von Synergiepotenzialen.

Im Kanton Nidwalden beinhaltet die AZB folgende Aufgaben:

- Übersicht: Erstellung einer Übersicht der Bauzonenreserven und der Verdichtungsgebiete/Umstrukturierungspotenziale im Bereich Arbeiten (im Zusammenspiel mit dem Projekt Siedlung+).



- Monitoring / Controlling: Dieses beinhaltet insbesondere die periodische Aktualisierung der Übersicht sowie die Ermittlung der Entwicklung der Arbeitszonenflächen. Steuerung / Arealentwicklung: Die Mithilfe bei der Arealentwicklung beinhaltet u.a. den Austausch mit den Behörden, die Steuerung der Nutzung von ausgewählten Arbeitszonen (inkl. Nutzung der Synergiepotenziale) und die Unterstützung bei der Nutzungsplanung. Diese Aufgaben konzentriert sich primär auf die Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten.

Vorgehen bei Einzonungen von Arbeitszonen

Je nach Bedeutung der Arbeitszone gelten unterschiedliche Anforderungen an Einzonungen. Bei Einzonungen in ESP und in Siedlungserweiterungsgebieten (ohne Betriebserweiterung von untergeordneter Bedeutung) gilt folgender Ablauf:

- Begründung des Bedarfs (Ist der Bedarf aus Sicht ESP bzw. aus regionaler Sicht ausgewiesen?)
- Prüfung von Alternativen in unüberbauten Arbeitszonen innerhalb und ausserhalb der Gemeinde (Wenn Alternativen vorhanden sind: Weshalb kommen sie nicht in Frage?)
- Vorprüfung / Genehmigung

Bei Betriebserweiterung von untergeordneter Bedeutung gilt folgender Ablauf:

- Begründung des Bedarfs (Ist die Betriebserweiterung von untergeordneter Bedeutung? Gibt es ein aktueller Bedarf des Betriebs (Realisierungshorizont max. 5 Jahre)? Befindet sich die Fläche angrenzend an den Betrieb?)
- Prüfung von Alternativen bzw. Optimierungsmöglichkeiten am bestehenden Standort
- Vorprüfung / Genehmigung

Solche Einzonungen sollen dazu dienen, bestehenden Betrieben eine massvolle Erweiterung zu ermöglichen. Die untergeordnete Bedeutung ist aufgrund der Verhältnismässigkeit zu beurteilen (u.a. Verhältnis Grösse Neueinzonung zu Grösse bestehende Zone, Neuinvestition im Verhältnis zu bisheriger Investition, Verhältnis zwischen bestehenden und neuen Arbeitsplätzen).



Querverweise:

- > B3-22
- > S1-4
- > L3-6
- > E4-4
- > Richtplankarte

Koordinationsaufgabe L8-2

Wildkorridore

Bestehende Wildkorridore und Bewegungsachsen von nationaler und kantonaler Bedeutung sind zu erhalten und aufzuwerten, unterbrochene Korridore und Bewegungsachsen nach Möglichkeit wiederherzustellen. Im Rahmen der Nutzungsplanung ist der Raum für Wildkorridore zu sichern.

Federführung:	AJF
Beteiligte:	Gemeinden, ARE NW, ALW, FNL, AWE, AGM, AMO
Koordinationsstand:	Zwischenergebnis
Priorität/Zeitraum:	D

Von der Topografie des Kantons werden Bewegungsachsen vorgegeben, entlang denen Tiere wandern und sich ausbreiten können. Wildkorridore sind Engpässe in diesen Bewegungsachsen, die nicht unterbrochen werden dürfen. Bei künftigen Planungen und Projekten im Bereich der Wildkorridore sind diese zu berücksichtigen. Dabei wird insbesondere der Raum offengehalten und mit örtlich angepassten Massnahmen verbessert.



Querverweis:
 > Richtplankarte
 > L 3-1 (IANB)
 > L 3-3
 > S 3-4

Koordinationsaufgabe V2-4

Kehrsitenstrasse

Die Verkehrskapazität auf der Kehrsitenstrasse ist durch die Aufrechterhaltung der Bauzonenbegrenzung weiterhin zu gewährleisten.

Basierend auf dem beschlossenen Generellen Projekt zur Verbindungsstrasse Stansstad – Kehrsiten vom Februar 2017 sind folgende Massnahmen im Rahmen eines Bauprojektes umzusetzen:

1. Verbesserung der Verkehrsqualität mit zusätzlichen Ausweichstellen;
2. Erhöhung der Sicherheit vor Steinschlag;
3. Instandsetzung Strasse;
4. Schutz der Amphibien.

Federführung:	AMO
Beteiligte:	AWE, ARE NW, FNL AfU, Stansstad
Koordinationsstand:	Festsetzung
Priorität / Zeitraum:	B

Auf der einspurigen Strasse zwischen Stansstad und Kehrsiten bestand seit jeher ein Fahrverbot für den motorisierten Verkehr. Die Anwohner und Zubringer können jedoch mit einer Ausnahmegewilligung die Kehrsitenstrasse befahren. Mit der zunehmenden Überbauung in Kehrsiten zeichnete sich in der Vergangenheit eine Überschreitung der Kapazität ab. Mit der Begrenzung der Bauzone in den 80-er Jahren wird heute die hinreichende Kapazität der Strasse gewährleistet. Diese Errungenschaft ist weiterhin zu gewährleisten.

Die Überbauung der letzten Bauparzellen und die allgemeine Zunahme der gefahrenen Personenkilometer erhöht laufend die Konfliktsituationen beim Kreuzen von Autos sowie zwischen Autos und Langsamverkehr. Die Verkehrsqualität ist dadurch beeinträchtigt, was verschiedentlich beanstandet wird. Aus topografischen Gründen ist ein Strassenausbau weiterhin nur mit unverhältnismässigem Aufwand möglich. Eine seeseitige Verbreiterung ist im Bereich der steilen Felswände, aufgrund der Steinschlaggefahr, nicht möglich. Die Verkehrsqualität soll deshalb mit Ausweichstellen auf Sichtdistanz, soweit mit verhältnismässigem Aufwand machbar, verbessert werden. Dabei ist der gesamte Instandstellungsbedarf an der historischen Kehrsitenstrasse miteinzubeziehen. In einem Planungsprozess wurde bis im Februar 2017 das Generelle Projekt zur Kehrsitenstrasse (KV6 SST 0.7-4.0) erarbeitet und unter Gutheissung der Einwendungen im Juni 2017 beschlossen. Vorgesehen ist ein massvoller Ausbau der Strasse mit zusätzlichen LV-Nischen und PW-Ausweichstellen. Das bisherige



Verkehrsregime, Tempo 30 mit Fahrverbot ab RBBS km 1.155 wird erhalten. Die Risikoanalyse über die Steinschlaggefahr aller Kantonsstrassen zeigt ein erhöhtes Individualrisiko an der Kehrsitenstrasse. Die Steinschlagereignisse der vergangenen Jahre haben dies verdeutlicht. Die Steinschlaggefährdung an der Kehrsitenstrasse ist deshalb angemessen zu reduzieren. Die Kehrsitenstrasse ist im Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz mit viel Substanz enthalten und durchquert ein Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung. Die gesamte Strasse verläuft im BLN-Gebiet. Wenn das BLN-Gebiet durch das Projekt erheblich beeinträchtigt wird oder wenn sich in diesem Zusammenhang grundsätzliche Fragen stellen, so wird als Grundlage für die Interessenabwägung eine Begutachtung nach Art. 7 Abs. 2 NHG durch die eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission eingeholt. Die Kommission stützt sich bei ihrer Begutachtung auf das „BLN-Konzept Nidwalden“ gemäss Koordinationsaufgabe L3-3.

Basierend auf den vorangehenden Projektstufen sind die erarbeiteten Massnahmen betreffend Verkehrsqualität, Steinschlag, Instandsetzung Strasse und Schutz der Amphibien im Rahmen eines Ausführungsprojekts umzusetzen.



Querverweise:
 > Richtplankarte
 > V1-5
 > V2-6
 > V4-1

Koordinationsaufgabe V2-5

Wiesenbergstrasse

Der Landrat hat 2012 die Erschliessung von Wiesenberg und Wirzweli mit einer einspurigen, nicht wintersicheren Verbindungsstrasse mit Bergstrassencharakter sowie zwei Seilbahnen festgelegt. Die Strasse soll mit Fahrzeugen bis zu 32t befahren werden können. Das Generelle Projekt Instandsetzung Wiesenbergstrasse (Lourdesgrotte bis Abzweigung Wirzweli) wurde am 18. Dezember 2013 durch den Landrat genehmigt. Das Projekt sieht vor, die Strasse in 5 Abschnitten in 25 Jahren instandzusetzen.

Durch den Landrat wurde die Zusammenlegung der Abschnitte 2 und 3 im Juni 2018 genehmigt, somit verkürzt sich die Gesamtbauzeit auf rund 20 Jahre.

Jeder Abschnitt muss separat durch den Landrat genehmigt werden und einzeln ausgeschrieben werden.

Die Bauarbeiten im Abschnitt 1 starteten am 1. Mai 2017

Federführung:	AMO
Beteiligte:	Dallenwil, Kapo, AWE, AWS
Koordinationsstand:	- Abschnitt 1: Festsetzung - Abschnitte 2-5: Zwischenergebnis
Priorität / Zeitraum:	- Abschnitt 1: A - Abschnitte 2-5: B

Die Kantonsverbindungsstrasse KV7 von Dallenwil bis zum Ächerli (Kantonsgrenze) ist in einem sehr schlechten Zustand und dringend sanierungsbedürftig. Viele Bauten sind baufällig, der Strassenkörper ist schwach dimensioniert und sie muss instabiles Gelände durchqueren. Sie ist deshalb stellenweise nur noch für Fahrzeuge bis zu 8t Gesamtgewicht befahrbar und hat in den letzten Jahren unverhältnismässig hohe Unterhaltskosten verursacht. Nach der Planungsphase ist die Instandsetzung der Wiesenbergstrasse anfangs Mai 2017 mit der Realisierung des ersten Abschnittes gestartet. Vorgesehen ist der Erhalt der Wiesenbergstrasse als nicht wintersichere, einspurige Erschliessungs- und Verbindungsstrasse mit Bergstrassencharakter. Die maximal zulässige Nutzlast wird auf 32t erhöht. Aus logistischen und finanziellen Gründen war ursprünglich geplant, die Instandsetzung in fünf Abschnitten während je fünf Jahren (Gesamtbauzeit 25 Jahre) zu realisieren. Nach Abschluss der Bauarbeiten des ersten Unterabschnitts (Abschnitt 1.1) von Mai bis Ende Oktober 2017 konnten durch die Baudirektion Nidwalden erste Erfahrungen bzgl. der Effizienz der Bauarbeiten sowie



der Bau- und Sperrzeiten gemacht werden. Die Erfahrungen bzgl. der Bauarbeiten im Abschnitt 1.1 zeigten, dass eine effektivere Bauleistung erzielt werden kann.

Nachdem die projekt- und finanzierungstechnischen Fragen geklärt wurden, hat der Landrat auf Antrag des Regierungsrates die Zusammenlegung der Abschnitte 2 und 3 am 13. Juni 2018 genehmigt. Somit verkürzt sich die Bauzeit um fünf Jahre.



Querverweise:

- > Planungsstudie 2050 der zb, 18. November 2011
- > Karte zur Raumsicherung für Bahninfrastrukturen
- > Machbarkeitsstudie Doppelspurausbau Dallenwil Nord, 22.12.17

Koordinationsaufgabe V 3-7

Raumsicherung für künftige Angebotsausbauten auf der Schiene

Für die langfristige Angebotsentwicklung der zb, Zentralbahn sind Ausbauten oder Anpassungen der bestehenden Bahninfrastrukturen notwendig. Dafür sind die Schlüsselgelände raumplanerisch zu sichern. Zu diesem Zweck werden die Freihalteflächen im Rahmen der Revision der kommunalen Nutzungsplanungen umgesetzt. Im Raum Oberdorf ist die aktuelle Einspurstrecke der Zentralbahn auf Doppelspur zu erweitern, um die Voraussetzungen für den Halbstundentakt zwischen Luzern und Engelberg sicherzustellen.

Federführung:	AMO
Beteiligte:	ARE NW, zb,
Koordinationsstand:	Doppelspur Oberdorf: Festsetzung Freihaltebereich: Zwischenergebnis
Priorität/Zeitraum:	B

Im Bericht „Zentralbahn 2030“ vom Dezember 2009 wurde untersucht, wie sich das Angebot der Zentralbahn unter der Annahme eines im Richtplan abgebildeten Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums bis 2030 entwickeln wird. Es zeigte sich, dass die angestrebte Angebotsentwicklung bei der Bahn Anpassungen oder Ergänzungen bei der Infrastruktur (zB. Abstellanlagen, Trassekorrekturen, neue Haltestellen oder Doppelspurausbauten) notwendig macht. Im Hinblick auf die raumplanerische Sicherung von Schlüsselgeländen für die künftige Entwicklung der Bahninfrastrukturen der zb wurde die Planungsstudie 2050 Zentralbahn in Auftrag gegeben. Auftraggeber waren die Besteller-Kantone der zb (LU, OW, NW, BE). Der Zeithorizont wurde auf 2050 erweitert. Die Studie basiert auf dem Bericht „Zentralbahn 2030“ und zeigt die Möglichkeiten, für Angebotsausbauten mit den entsprechenden Infrastrukturveränderungen. Die Räume dafür sind grosszügig zu sichern. So ergibt sich entlang der zb-Strecke zwischen Stansstad und der Kantonsgrenze Nidwalden/Obwalden ein Korridor von 10 Metern Breite, mit je 5 Meter beidseitig ab der Gleisachse der aktuellen Linienführung der Zentralbahn, welcher für künftige Doppelausbauten oder Trassekorrekturen frei zu halten ist. Dies, weil verschiedene Rahmenbedingungen des künftigen Angebots und Betriebs noch ändern können (zB. Rollmaterial, Zuglängen, Anschlüsse in Luzern ans übergeordnete Netz) und deshalb beispielsweise Doppelspurinseln heute noch nicht abschliessend im Raum verbindlich positioniert werden können. Bereits positionierbar ist der geplante Doppelspurausbau Oberdorf (ab Gehren in Richtung Dallenwil). Dieser wird zur Realisierung des im STEP AS 30/35 vorgesehenen Halbstundentakts nach Engelberg erforderlich. Die Freihalteräume für die Bahn,



Raumwirksame Vorhaben
V3 Öffentlicher Verkehr

V 3-7

welche im Richtplan aufgeführt sind, werden von den Gemeinden in ihren Nutzungsplanungen verbindlich gesichert.



Ausgangslage	Koordinationsaufgabe	Querverweis
Siedlung		S
Siedlungsgebiet:		S1-1
	- Wohnzone / übrige Zone	S1-5
	- Industrie und Gewerbezone	S1-5
	- Zone für Sport und Freizeit	
	Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten	S1-9
	Entwicklungsschwerpunkt Wohnen	S1-8
	Landschaftlich empfindliches Siedlungsgebiet	S1-14
	Siedlungsbegrenzungslinie / Trenngürtel	S1-12
	Ortsbild von nationaler Bedeutung	S3-1
	Einkaufszentrum	
Verkehr		
	Nationalstrasse (offen / Tunnel) / Instandsetzung Ergänzung	V2-1
	Kantonsstrasse bestehend / Instandstellung / Ausbau geplant	
	Übrige Strassen von regionaler Bedeutung / Ausbau geplant	
	Knotenausbau / -instandsetzung	
	Bahnlinie (offen / Tunnel) / geplant	V3-1/V3-10
	Bahnhaltestelle	V3-1/V3-3
	Ziviler Flugplatz	V5-1/O1-2
	Schiffstation	
	Bootshafen	L6-8
	Touristische Transportanlage	L4-1
Versorgung, Entsorgung und weitere Raumnutzung		E
	Grundwasserschutzzone	E4-2
	Grundwasserschutzareal	E4-3
	Kraftwerk, Unterwerk	E3-1
	Elektrische Übertragsleitung (50kW)	E1-2
	Abbaugruben	E2
	Abfallanlage	E5-2
	ARA	E2-2/3
	Deponiestandort	
	Aushubverwertungsstelle	O1-1
	Waffen- und Schiessplatz	O2-2
	Regionale Sportanlage	



BAUDIREKTION

Kantonaler Richtplan

Richtplan-Karte



V4 Langsamverkehr

Leitsatz

Für Fussgänger und Wanderer sowie für Fahrradfahrer und Biker wird ein sicheres, zusammenhängendes und einheitlich signalisiertes Wegnetz bereitgestellt und unterhalten.

Ausgangslage

Bedingt durch die Siedlungs- und Landnutzungsstruktur verfügt Nidwalden über ein dichtes Netz von Strassen und Wegen, die geeignet sind, um vom Langsamverkehr benutzt zu werden.

Rad- und Fusswege dienen einerseits der Feinerschliessung der Siedlungsgebiete (Wohn- und Arbeitsgebiete) und andererseits der Verbindung von Siedlungsgebieten. Die Erschliessung innerhalb der Siedlungsgebiete ist Aufgabe der Gemeinden. Auf der Basis des kantonalen Radwegkonzeptes von 2008 wurden Radwege und Radstreifen, zur Verbindung der Siedlungsgebiete, realisiert.

Für Freizeit- und Erholungsbedürfnisse, aber auch zur gezielten Verlagerung des künftigen Verkehrsaufkommens weg vom motorisierten Verkehr, gewinnt ein gut ausgebautes und leistungsfähiges Langsamverkehrsangebot an Bedeutung. Wanderangebote und Mountainbikeangebote sind zudem ein Schwerpunkt des Tourismusbereiches. Durch die vermehrte Benutzung der Fuss- und Wanderwege durch andere Langsamverkehrsarten wie Skating und Mountainbike, ergeben sich vereinzelt Konflikte. Sicherheitsdefizite bestehen insbesondere beim Mischverkehr, infolge fehlender Alternativrouten, bei Bahnübergängen, Kreuzungen und aufgrund von fehlenden und ungeeigneten Verbindung kommunaler und kantonalen Langsamverkehrsnetze. Zudem beeinflussen ungenügende oder fehlende Fahrradabstellplätze den Modal Split negativ. Im Kanton Nidwalden werden durchschnittlich 68% der Arbeitswege mit dem Auto, 18% mit einem Langsamverkehrsmittel (inkl. Mofas) und 14% mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt.

Mit dem kantonalen Wanderwegplan 2017, dem kantonalen Radwegkonzept 2008 und den kommunalen Richtplänen verfügen der Kanton und die Gemeinden über ge-



eignete Planungsinstrumente. Zur Verdichtung der Radwegnetze innerhalb der Siedlungsgebiete, sind neben dem kantonalen Radwegkonzept kommunale Radwegkonzepte zu erarbeiten.

Die Zusammenarbeit mit Organisationen, die das übergeordnete Langsamverkehrsnetz fördern (z.B. Stiftung SchweizMobil), ist fortzusetzen. Die Stiftung SchweizMobil koordiniert das nationale und regionale Langsamverkehrsnetz, insbesondere für Freizeit und Tourismus, seit Jahren in einer erfolgreichen PPP (Public Privat Partnership), mit Unterstützung durch Bund, Kantone und Private.

Die Hauptkoordination des Langsamverkehrs liegt beim Amt für Mobilität. Für die Wanderwege ist die gleichnamige Fachstelle, des Amtes für Wald und Energie, zuständig. Die Verantwortlichkeiten sind folglich aufgeteilt:

- Fuss- und Fahrradwege, Mountainbike und Skating beim AMO
- Wanderwege beim AWE

Koordinationsaufgaben V4-1 bis V4-4 >>

Vollzugskontrolle und Controlling

- Anteil Wanderwege mit Hartbelag

Grundlagen

- > Kantonaler Wanderwegplan Nidwalden vom 09. Mai 2017
- > Fusswegnetze gemäss kommunalen Zonenplänen/Verkehrsrichtplänen
- > Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz IVS, vom 14. April 2010
- > Kantonales Radwegkonzept 2008
- > SchweizMobil
- > Agglomerationsprogramm Nidwalden vom 13. Dezember 2011



Querverweis:

- > S3-4
- > L3-1
- > L4-1
- > L4-5
- > V4-2
- > V4-4
- > kant. Wanderwegplan
- > Nachbarkantone a

Koordinationsaufgabe V4 - 1

Wanderwege

Das Wanderwegnetz ist im kantonalen Wanderwegplan von 2017 festgesetzt und wird laufend durch die Gemeinden und die kantonale Fachstelle für Wanderwege überprüft. Die Gemeinden sorgen für Unterhalt und Signalisation der Wanderwege. Die Attraktivität der Linienführungen darf nicht vermindert werden, der Hartbelagsanteil soll wo möglich reduziert werden. Das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS) wird angemessen berücksichtigt.

Federführung:	AWE, Fachstelle Wanderwege
Beteiligte:	Gemeinden, Nidwaldner Wanderwege, betr. Nachbarkantone
Koordinationsstand:	Festsetzung
Priorität / Zeitraum:	D

Der Kanton erstellt den Wanderwegplan. Das bestehende Wanderwegnetz ist in Ausmass und Substanz zu erhalten. Hartbelagseinbauten sind zu verhindern. Belagseinbauten sind bewilligungspflichtig. Müssen Wegabschnitte mit Hartbelag versehen werden (Asphalt, Beton), ist für gleichwertigen Ersatz mit Naturbelag zu sorgen. Ausserhalb der Siedlungsgebiete darf der Anteil der Wanderwege mit Hartbelägen (23 % im Jahre 1997) nicht erhöht werden.

Der kantonale Wanderwegplan wird alle fünf bis zehn Jahre aktualisiert (letztmals 2017) und in diesem Rahmen wird auch der Zustand des Wegnetzes fortgeschrieben. Bei der Festlegung oder Änderung von Wanderwegen, sind die Interessen der Gemeinden, der Landwirtschaft, der Forstwirtschaft, des Tourismus, des Naturschutzes, des Wildschutzes, usw. zu berücksichtigen.

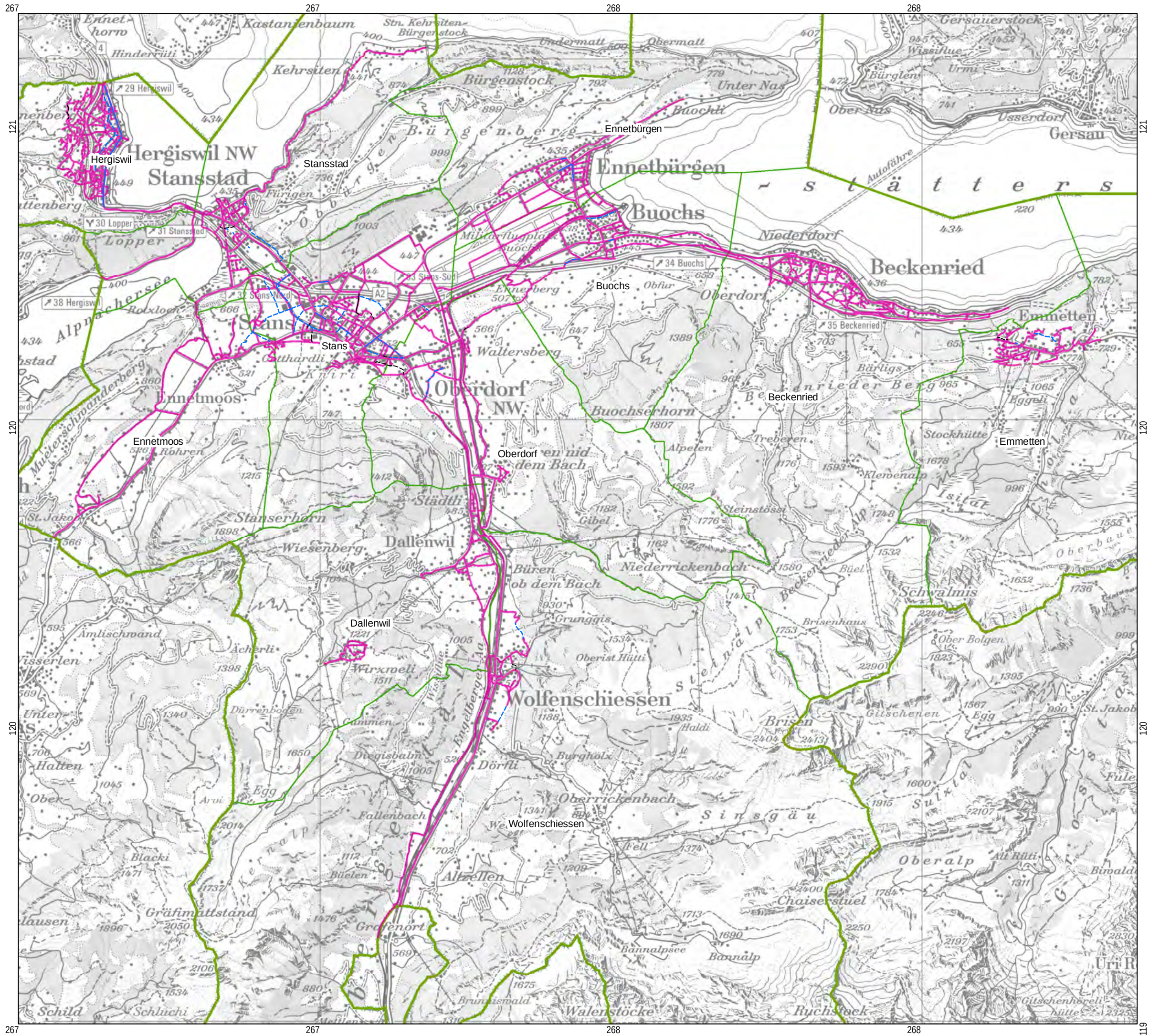
Auf dem Wanderwegnetz haben Wanderer Priorität. Die Koexistenz mit anderen Nutzergruppen (z.B. Mountainbikern) ist fallweise zu beurteilen, bzw. mögliche Konflikte sind zu lösen.

Im Kanton Nidwalden bestehen folgende konsolidierten und über SchweizMobil kommunizierten Wanderrouten:

- Via Alpina (nationale Route Nr. 1, Sargans-Montreux)
- Trans Swiss Trail (nationale Route Nr. 2, Porrentruy-Lugano)
- Via Jacobi / Jakobsweg (nationale Route Nr. 4, Rorschach-Genf)
- Sbrienz Route (regionale Route Nr. 40, Stansstad- Ponte(I))
- Obwaldner Höhenweg (regionale Route Nr. 57, Pilatus-Brünig-Melchsee)
- Nidwaldner Höhenweg (regionale Route Nr. 88, Stanserhorn-Jochpass-Niederbauen (Abschnitt Stanserhorn-Storegg geplant))



- Bärfallen-Panorama-Weg (lokale Route Nr. 565, Klewenalp-Niederrickenbach)
- Felsenweg (lokale Route Nr. 566, Bürgenstock Hotels-Honegg)
- Geoweg (lokale Route Nr. 567, Stanserhorn-Wirzweli)
- Wildbeobachtungspfad (lokale Route Nr. 568, Niederbauen-Klewenalp)
- Benediktusweg (lokale Route Nr. 569, Niederrickenbach-Engelberg)
- Nidwaldner Zentrums- und Zentrums- (lokale Route Nr. 570, Stans-Niederrickenbach-Buochs)
- Bruder Klausweg (lokale Route Nr. 571, Stans-Flüeliranft)
- Kappellenweg Wolfenschiessen (lokale Route Nr. 564, Wolfenschiessen-Ober- und Niederrickenbach, Rundweg)



KANTON
NIDWALDEN

BAUDIREKTION

Kantonaler Richtplan

Fusswegnetz

(zu V4-2 / orientierend)

Basisnetz

-  Fusswegnetz
-  Kantonsgrenze
-  Gemeindegrenze

Massnahmen

-  neues Netzelement Vorleistung
-  neues Netzelement
-  Erhöhung Sicherheit Vorleistung
-  Erhöhung Sicherheit

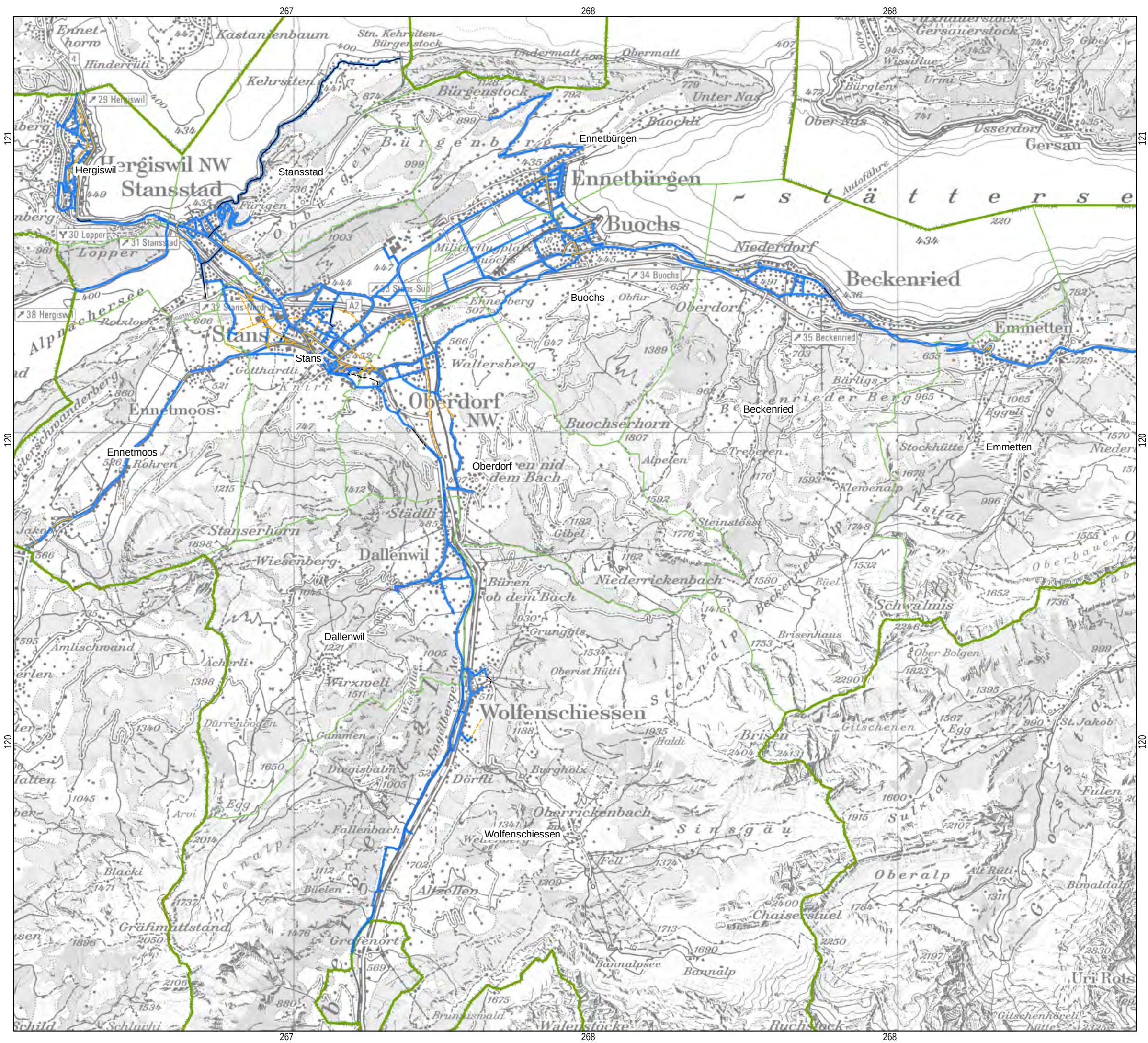


1:60'000

0 2.25km

© Amt für Raumplanung Kanton Nidwalden
LR 17. April 2002

Kartendaten PK100:
© Bundesamt für Landestopografie
Nachführungsstand der Landeskarte 2010



KANTON
NIDWALDEN

BAUDIREKTION

Kantonaler Richtplan

Radwegnetz

(zu V4-3 / orientierend)

Basisnetz

-  Radwegnetz
-  Kantonsgrenze
-  Gemeindegrenze

Massnahmen

-  neues Netzelement Vorleistung
-  neues Netzelement
-  Erhöhung Sicherheit Vorleistung
-  Erhöhung Sicherheit
-  Aufhebung best. Radnetz



1:60'000

0 2.25km

© Amt für Raumplanung Kanton Nidwalden
LR 17. April 2002

Kartendaten PK100:
© Bundesamt für Landestopografie
Nachführungsstand der Landeskarte 2010



V5 Zivilluftfahrt

Leitsatz

Die Zivilluftfahrt auf dem Flugplatz Buochs ist aufgrund ihrer Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Nidwalden beizubehalten und unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Wohnbevölkerung und des Tourismus massvoll auszubauen.

Ausgangslage

Räumliche Ordnung

Im Anschluss an die Melioration der Ebene zwischen Stans und Vierwaldstättersee wurde zwischen Buochs und Ennetbürgen in den 1940er Jahren ein Militärflugplatz erstellt. Diese militärische Infrastruktur ist für die Ebene zwischen Bürgenberg und Buochserhorn prägend. Dank der Nutzung als Flugplatz konnte die Weite dieser Ebene erhalten werden. Gleichzeitig bildet diese zusammenhängende Grünfläche gute Voraussetzungen für eine landwirtschaftliche Bewirtschaftung. Ein Teil des Flugplatzareals ist Bestandteil des kantonalen Kontingents an Fruchtfolgeflächen.

Entwicklung seit 1995

Die Nutzung der aviatisch genutzten Infrastrukturen in Buochs ist seit den 1990er-Jahren rückläufig, was sich im Rückgang der Anzahl Flugbewegungen zeigt. Dabei sind insbesondere die militärischen Flugbewegungen erheblich zurückgegangen. Auf Grund der Redimensionierung der Armee (Armee 95, Armee XXI, Armee WEA) werden die logistischen Kapazitäten des Bundes laufend abgebaut. Damit ergeben sich in den letzten Jahren tiefgreifende Änderungen bei den auf militärische Bedürfnisse ausgerichteten Aviatik-Betrieben. Seit 2004 nutzt die Armee den Flugplatz Buochs nur noch als „Sleeping Base“ in ausserordentlichen Lagen. Mit der Revision des Sachplans Militär (2017) hat der Bundesrat beschlossen, die militärische Nutzung des Flugplatzes aufzugeben. Dadurch ergeben sich verschiedene freiwerdende Bauten und Flächen rund um den ehemaligen Militärflugplatz. Aus raumplanerischer Sicht besteht ein Handlungsbedarf betreffend der Umnutzung des Flugplatzes Buochs zur zivilen Nutzung. Dabei zu berücksichtigen sind auch die nichtaviatischen Nutzungen (Rollerblades, Velos, Spaziergänger, Veranstaltungen), welche in den letzten Jahren kontinuierlich zugenommen haben.



Raumwirksame Vorhaben
V5 Zivilluftfahrt

Massgebende Planungs-
grundlage

Betreffend Lärmbelastung des zivilen Flugplatzes Buochs wird auf S5 Lärm (letzter Abschnitt der Ausgangslage) verwiesen.

Die massgebende Planungsgrundlage für die Infrastruktur und den künftigen Betrieb des Flugplatzes ist das behördenverbindliche Objektblatt des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt des Bundes (BAZL).

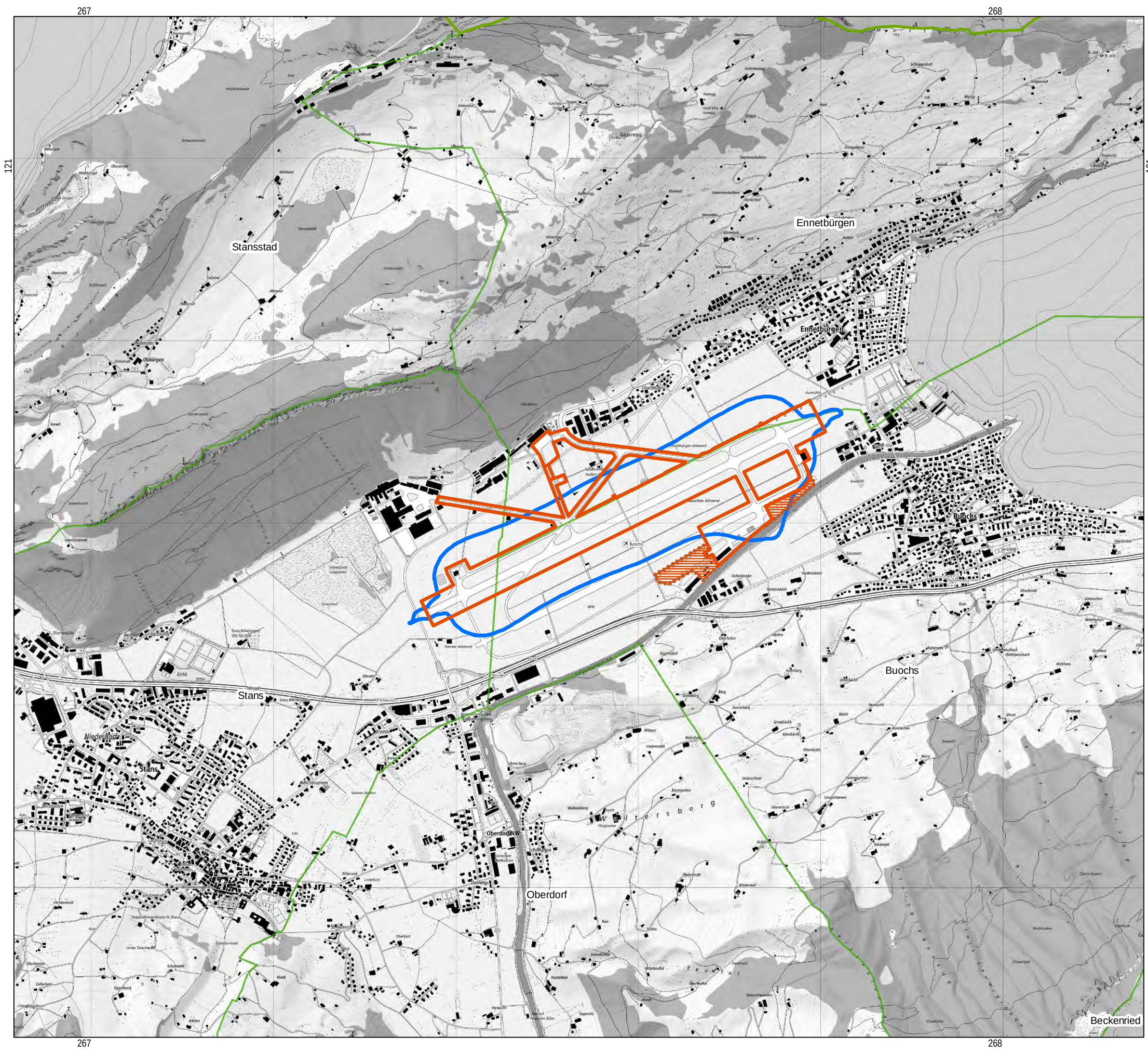
Koordinationsaufgabe V5-1 - V5-4 >

Vollzugskontrolle und Controlling

- Entwicklung militärische und zivile Flugbewegungen und deren Auswirkung auf die Lärmbelastung der Umgebung

Grundlagen

- > Entwurf SIL-Objektblatt Flugplatz Buochs vom 22. Oktober 2018 (Genehmigung voraussichtlich 2019)
- > Entwurf SIL-Konzeptteil Flugplatz Buochs vom 22. Oktober 2018 (Genehmigung voraussichtlich 2019)
- > SIL Koordinationsprotokoll Flugplatz Buochs vom Oktober 2017
- > Vereinbarung zu den Grundsätzen für die Entwicklung des Flugplatzes Nidwalden vom 22. April 2015
- > INFRAS/B&M, Variantendiskussion Flugplatz Nidwalden
 - Phase 1: Eckpunkte für die Variantenaufbereitung und -beurteilung vom 21. Januar 2015
 - Phase 2: Evaluation Bestvariante vom 11. Januar 2016
- > Sachplan Militär vom 08. Dezember 2017
- > Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) vom 18. Oktober 2000



Kantonaler Richtplan

Zivilluftfahrt (zu V5)

-  Flugplatzperimeter gemäss SIL Endzustand 2025
-  Flugplatzperimeter gemäss SIL Übergangsphase 2020
-  Gebiete mit Lärmbelastung gemäss SIL (Planungswert ES II) (noch nicht rechtskräftig)
-  Kantonsgrenze
-  Gemeindegrenze



Querverweis:

>V 5-2

> Vereinbarung zu den Grundsätzen für die Entwicklung des Flugplatzes Nidwalden vom 22. April 2015

> SIL-Objektblatt 2018

Koordinationsaufgabe V5-1

Zivile Nutzung des Flugplatzes Buochs

Der seit 2004 geltende Status des Flugplatzes Buochs als „Sleeping Base“ der Luftwaffe wird aufgehoben. Die Armee zieht sich vom bisherigen Militärflugplatz zurück, sporadische Einsatz- und Trainingsflüge der Luftwaffe bleiben aber weiterhin möglich. Der Kanton setzt sich dafür ein, dass nicht mehr benötigte Anlagenteile schrittweise zurückgebaut und renaturiert werden können. Im Zusammenhang mit der Schaffung und Erhaltung von Arbeitsplätzen (qualifizierte Wertschöpfung) soll der Flugplatz unter Berücksichtigung der Lebensqualität der betroffenen Region weiterhin zivil genutzt werden. Die Interessen der Aviatik gehen dabei den anderen Nutzungen des Flugplatzes vor.

Im Rahmen des breit angelegten Koordinationsprozesses (SIL) haben sich die beteiligten Korporationen, Standortgemeinden sowie der Bund und Kanton im September 2017 auf die Eckwerte des künftigen zivilen Flugbetriebes geeinigt. Als Grundlage diente die "Vereinbarung zu den Grundsätzen für die Entwicklung des Flugplatzes Nidwalden" vom April 2015, welche nach wie vor unverändert gilt. Mit der Umnutzung wird die Anzahl Flugbewegungen pro Jahr auf 20'000 (inkl. Segelflugbewegungen) begrenzt. Ein Ausbau der zivilen Nutzung zu einem konzessionierten Regionalflugplatz für die Zentralschweiz ist ausgeschlossen.

Federführung:	AWS
Beteiligte:	Bund, ARE NW, AMO, AFU, Ennetbürgen, Buochs, Stans, Flugplatzbetreiber, Wirtschaftsförderung, Korporationen
Koordinationsstand:	Festsetzung
Priorität / Zeitraum:	A

Seit 1995 verfolgt die Wirtschaftsförderungsstiftung der Region Nidwalden-Engelberg das Projekt einer erweiterten zivilen Nutzung des Flugplatzes Buochs. Damit sollen Arbeitsplätze erhalten und geschaffen werden. Der Regierungsrat hat sich dahingehend geäußert, dass er diese Initiative grundsätzlich unterstützt, dass er aber keinen Regionalflugplatz will. Aufgrund der Erfahrungen mit der bisherigen zivilen Nutzung, den Bedürfnissen der Pilatus Flugzeugwerke AG und der Entwicklung der militärischen Nutzung wurden die Flugbewegungszahlen im Rahmen der Variantendiskussion Flugplatz Buochs 2015/16 (Phase 1) und der Vereinbarung zu den Grundsätzen der Entwicklung des Flugplatzes Nidwalden 2015 neu beurteilt. Maximal sind künftig 20'000 Flugbewegungen pro Jahr (inkl. Segelflugbewegungen) möglich. Bei



mehr als 15'000 zivilen Flugbewegungen verlangt das Umweltrecht eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Dieser Bericht ist eine von mehreren Grundlagen für die Betriebsbewilligung und die Genehmigung des Betriebsreglements.

Die Lärmbelastung rund um den Flugplatz wurde Ende 2005 nach der Rückstufung des Militärflugplatzes Buochs als „Sleeping Base“ und dem Wegfall der Jet-Flugbewegungen der Luftwaffe letztmals beurteilt. Im Hinblick auf die Umnutzung zum zivilen Flugplatz und einem neuen Betriebsreglement wurden im Frühjahr 2018 neue Lärmberechnungen vorgenommen, die auf 19'100 Motorflugbewegungen beruhen. Sie dienen nun als Grundlage für die Umnutzung des Flugplatzes (zulässige Lärmimmissionen nach Art. 37a LSV) und der Festlegung der Gebiete mit Lärmbelastung im SIL-Objektblatt. Die neuen Lärmberechnungen zeigen, dass die Auswirkungen des Lärms der geplanten zivilen Flugbewegungen bezüglich Lärmgrenzwerten unproblematisch sind.

Die Zweckbestimmung der zivilen Flüge in Buochs richtet nach den Festsetzungen im SIL-Objektblatt des BAZL (Stand Entwurf Oktober 2018) und setzt sich wie folgt zusammen:

- Werkflüge von flugplatzansässigen Unternehmen sowie weiteren Aviatikbetrieben
- Geschäftsreise Flüge
- Rettungs- und Einsatzflüge
- Privatflüge im Zusammenhang mit der Tätigkeit von im Kanton bzw. in der Region ansässigen Unternehmen und Privatpersonen
- Segel- und Schleppflüge

Der Helikopterbetrieb ist auf Arbeits-, Werk-, Rettungs- und Einsatzflüge ausgerichtet. Grundsätzlich muss bei Helikopterflügen sowie der fliegerischen Grundschulung (Vultentraining), dem Luftschiffbetrieb und dem Para-Flugbetrieb Zurückhaltung geübt werden.

Der Flugplatz Buochs wird gemäss Sachplan Militär vom Dezember 2017 auch als „Sleeping Base“ aufgehoben. Die Luftwaffe kann aber nicht vollständig auf den Standort Flugplatz Buochs verzichten, weshalb dieser künftig für sporadische Flüge militärisch mitbenutzt werden kann.

Der zivile Flugbetrieb benötigt die Hauptpiste in ihrer ganzen Länge, das Rollwegsystem, den Start- und Landeplatz für Helikopter, die Flächen für die Flugzeugabstellplätze und die Hochbauten südlich der Piste sowie den fliegerisch genutzten Teil auf dem Areal RUAG. Der Flugplatzperimeter wird angepasst und gegenüber heute auf die minimal betriebsnotwendige Fläche verkleinert. Die Redundanzpiste und der Rollweg Süd sowie andere nicht mehr benötigte Anlagenteile werden schrittweise zurückgebaut.



- Querverweis:
 > V 5-1
 > Raumordnungskonzept
 Flugplatz Buochs 2005
 > Vereinbarung zu den Grundsätzen für die Entwicklung des Flugplatzes Nidwalden vom 22. April 2015

Koordinationsaufgabe V5 – 2

Zivile terrestrische Nutzungen

Nichtaviatische Nutzungen tragen zu einer besseren Ausnutzung der Flugplatz-Infrastrukturen bei und sollen grundsätzlich möglich sein. Die aviatische Nutzung besitzt gegenüber der terrestrischen Nutzung absolute Priorität. Die Sicherheit der aviatischen Nutzung muss jederzeit gewährleistet sein. Nutzungen mit übermässigen Immissionen sind zu vermeiden. Spezielle Bewilligungskriterien und -verfahren stellen dies sicher.

Federführung:	Flugplatzbetreiber
Beteiligte:	Bund, ARE NW, AMO, AFU, Ennetbürgen, Buochs, Stans, Korporationen
Koordinationsstand:	Festsetzung
Priorität / Zeitraum:	A

Der Flugplatz Buochs verfügt über umfangreiche Infrastrukturen (Rollwege, Abstellflächen und Flugpisten), welche für terrestrische Veranstaltungen oder als Parkplatz genutzt werden können.

Terrestrische Nutzungen bleiben auf dem Gelände des Flugplatzes Buochs weiterhin erlaubt. Die Möglichkeiten für Veranstaltungen und Anlässe, welche an anderer Stelle nicht oder nur schwer durchführbar sind, richten sich nach den dafür zur Verfügung stehenden nicht aviatisch genutzten Flächen auf dem Flugplatzgelände. Für die Modellfliegerei werden derzeit Lösungsansätze besprochen.

Terrestrische Veranstaltungen finden nach eigenen Bewilligungskriterien und -verfahren statt. Ein möglichst breit abgestütztes Bewilligungsgremium unter Einbezug der Gemeinden und Landeigentümer entscheidet über die Durchführung von Anlässen. Die entsprechenden Richtlinien werden vom Regierungsrat in Anlehnung an das Raumordnungskonzept (ROK) und die Vereinbarung Flugplatz Nidwalden erlassen.



Querverweis:
> SIL-Objektblatt 2018

Koordinationsaufgabe V5 – 3

Gewährleistung eines sicheren Flugbetriebs

Die Sicherheit der aviatischen Nutzung auf dem Flugplatz Buochs muss jederzeit nach den Vorgaben der Luftfahrtbehörde gewährleistet sein. Dazu sind auch Massnahmen wie beispielsweise die Verbesserung der Sicherheit bei Pistenquerungen und der landwirtschaftlichen Bewirtschaftung im Pistenstreifen umzusetzen. Entsprechende Massnahmen können nur unter Einbezug der Grundeigentümer erfolgen. Weiter sind die Hindernisfreihalteflächen der Piste und die Abstände zu den Rollwegen einzuhalten.

Federführung:	Flugplatzbetreiber
Beteiligte:	Bund, ARE NW, AFU, Ennetbürgen, Buochs, Stans, Korporationen
Koordinationsstand:	Festsetzung
Priorität / Zeitraum:	A

Nach der Aufhebung des Flugplatzes Buochs als „Sleeping Base“ wird der Flugbetrieb ausschliesslich durch den zivilen Flugplatzbetreiber sichergestellt. Für die Nutzung gelten zu wesentlichen Teilen die verbindlich verankerten Rahmenbedingungen im Entscheid zur Umnutzung - basierend auf dem SIL-Objektblatt - sowie die Vorgaben und Richtlinien des BAZL₂. Infrastrukturen und Organisation des Flugbetriebs sind darauf anzupassen. Dies hat zur Folge, dass Sicherheitsmassnahmen in Bezug auf Pistenquerungen, Zutritt unbefugter Personen sowie die landwirtschaftliche Bewirtschaftung im Pistenstreifen (Pachtlandarrondierung) zu prüfen und umzusetzen sind. Gemäss der "Vereinbarung zu den Grundsätzen für die Entwicklung des Flugplatzes Nidwalden vom April 2015" bleibt die Herdernstrasse für die Öffentlichkeit weiterhin als Verbindungsstrasse befahrbar. Das mit dem Übergang der Herdernstrasse über die Hauptpiste verbundene Sicherheitsrisiko ist mit dafür geeigneten Massnahmen zu minimieren.

Für die Hauptpiste sind die Hindernisfreihalteflächen und die Freihalteflächen der Pisten sowie die An- bzw. Abflugschneisen bei der Umsetzung der Nutzungszonen zu berücksichtigen.



Querverweis:

- > Vereinbarung zu den Grundsätzen für die Entwicklung des Flugplatzes Nidwalden vom 22. April 2015
- > Variantendiskussion Flgpl. Nidwalden (2015/16)
- > SIL-Objektblatt 2018

Koordinationsaufgabe V5 – 4

Standortgerechte Raumnutzung auf dem Flugplatzgelände und den angrenzenden Gebieten

Die gemeinsame Vereinbarung der Korporationen und Standortgemeinden (2015) und die Ergebnisse der Variantendiskussion Flugplatz Nidwalden (2015/16) bilden die Grundlage für die raumwirksame Entwicklung des Flugplatzgeländes Buochs. Massgebend für die Infrastruktur und den Betrieb des Flugplatzes sind die Festlegungen im SIL-Objektblatt.

Die Einmaligkeit der Weite und Offenheit des heutigen Flugplatzareals in der sonst kleinräumigen Region sind zu erhalten. Die Landwirtschaftsflächen und der Entlastungskorridor der Engelberger Aa sind ebenfalls zu erhalten. Der Kanton setzt sich dafür ein, dass nicht mehr benötigte Anlagenteile zurückgebaut und renaturiert werden. Für die Erholungsnutzung sind einzelne genau definierte Bereiche kontrolliert zur Verfügung zu stellen. Das bestehende Langsamverkehrsnetz ist zu erhalten. Ökologische und landschaftliche Aufwertungen und Ausgleichsmassnahmen sind gemäss Wegleitung des Bundes vorzunehmen. In den Flugplatzgemeinden (Stans, Ennetbürgen und Buochs) sind aus Gründen der haushälterischen Bodennutzung in erster Linie bestehende Bauzonen zu nutzen bzw. zu verdichten. Neue Industrie- und Gewerbezone sind südlich der Hauptpiste innerhalb des ESP Buochs Fadenbrücke zu konzentrieren.

Federführung:	ARE NW
Beteiligte:	Bund, AFU, Ennetbürgen, Buochs, Stans, Korporationen
Koordinationsstand:	Festsetzung
Priorität / Zeitraum:	A

Mit dem Aufheben der „Sleeping Base“ am Standort Buochs wird der Flugplatzperimeter auf die minimal betriebsnotwendige Fläche verkleinert. Dies gibt Spielraum für eine neue Entwicklung des Raumes in der Ebene des Flugplatzes. Dabei sind die verschiedenen Ansprüche an die Raumentwicklung (Landwirtschaft, Arbeitsgebiete, Flugbetrieb, Erholungsnutzung, ökologische Aufwertung usw.) zu berücksichtigen und zu koordinieren. Eine nachhaltige und auf die Lebensqualität sowie die Standortvorteile des Kantons abgestimmte Entwicklung ist anzustreben. Die einmalige Weite und Offenheit des heutigen Flugplatzareals in der sonst kleinräumigen Region sind zu erhalten. Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung sollen vor allem in unmittelbarer Umgebung des Flugplatzes mit guter Verkehrserschliessung angeboten werden.



Die für den Flugbetrieb notwendigen Hochbauten sowie neuen Industrie- und Gewerbebezonen sind auf dem Flugplatzareal südlich der Hauptpiste innerhalb oder angrenzend an den ESP Buochs Fadenbrücke zu konzentrieren. „Aviatische Arbeitsgebiete“ unterscheiden sich von den übrigen Arbeitsgebieten durch eine direkte Anbindung an das Rollwegsystem und die Hauptpiste. Für diese Arbeitsgebiete sind bei Bedarf geeignete Zonen auszuscheiden. Arbeitsgebiete sind zeitgerecht, sicher und möglichst einfach zu erschliessen. Wohn- und Arbeitsgebiete sind bei Bedarf in geeigneten Bauzonen auszuscheiden. Die Gemeinden haben zuerst die bestehenden Bauzonen zu nutzen bzw. zu verdichten, bevor grössere Landflächen des Flugplatzareals neu eingezont werden. Erweiterungen von Bauzonen im ESP Buochs Fadenbrücke sind aus strategischen Überlegungen möglich.

Im Rahmen der Nutzungsplanung sind die Fruchtfolgeflächen und weitere geeignete Landwirtschaftszonen zu sichern. Für die landwirtschaftliche Bewirtschaftung gilt ein Bewirtschaftungskonzept. Falls Landwirtschaftszonen durch andere Nutzungen verloren gehen, setzt sich der Kanton für Ersatz ein. Dies kann vorzugsweise durch Renaturierung nicht mehr gebrauchter Anlagenteile gemacht werden.

Das Gebiet des Flugplatzes soll möglichst im Rahmen von Projekten landschaftlich und ökologisch aufgewertet werden, ohne dass damit die aviatische Nutzung behindert wird. Zum Flugplatz gehörende Flächen und Anlagenteile, welche definitiv nicht mehr genutzt werden, sind zu rekultivieren. Auf Flugplätzen mit regelmässiger aviatischer Nutzung ist innerhalb des Flugplatzperimeters auf mindestens 12% der Fläche für den ökologischen Ausgleich zu sorgen. Sofern die Aufwertung im Zusammenhang mit der Flugplatznutzung steht, sind die Massnahmen gemäss den Vorgaben und Festlegungen im SIL im Rahmen des Umnutzungsverfahrens vorzunehmen. Weil eine Extensivierung der intensiv genutzten Landwirtschaftsflächen innerhalb des Perimeters in Buochs schwierig zu erreichen ist, sind die Ausgleichsmassnahmen in der näheren Umgebung des Flugplatzes und gemäss Wegleitung des Bundes zu planen. Die Funktion des Wildwechselkorridors, der über das Flugplatzareal führt, ist mit geeigneten Massnahmen qualitativ zu verbessern.



Ö1 Militär und Bevölkerungsschutz

Leitsatz

Die militärischen Bauten und Anlagen werden, mit Ausnahme des ehemaligen Militärflugplatzes Buochs, im bisherigen Rahmen weiter benutzt. Eine zivile Um- oder Mitbenutzung der Anlagen ist nur möglich, wenn keine nationalen, kantonalen oder kommunalen Interessen dagegen sprechen.

Ausgangslage

Militärische Bauten und Anlagen

Der Waffenplatz Wil bei Stans, auf Gemeindegebiet von Oberdorf, mit diversen modernen Infrastrukturen sowie deren Ausbildungs- und Schiessplätzen, liegt für die ganze Schweiz sehr zentral. Die Infrastrukturen wurden in den letzten Jahren den Anforderungen angepasst und weisen einen hohen Ausbaustandard auf. Mit der Sanierung der Kaserne und dem Neubau des Kursgebäudes sowie der Erstellung der Einsatz- und Ausbildungsinfrastruktur auf dem Luftwaffenareal kann zur Zeit eine optimale und einsatzbezogene Ausbildung sichergestellt werden. Bei einer Aufstockung der Einsätze zu Gunsten der Friedensförderung müssten allenfalls zusätzliche Infrastrukturanpassungen vorgenommen werden. Der Schiess- und Ausbildungsplatz Gnappiried ist ein geeigneter Standort für die Schiessausbildung der Truppe. Die Belegungszahlen in den letzten Jahren waren zunehmend und die Auslastung des gesamten Waffenplatzes Wil bei Stans ist äusserst positiv. Auch in Zukunft sollte der gesamte Waffenplatz mit seiner guten Infrastruktur erhalten bleiben und eine möglichst hohe Auslastung angestrebt werden.

Das Zentrum Bevölkerungsschutz auf dem Waffenplatzareal wurde per 01.01.2011 in Betrieb genommen und dient den folgenden Verwendungszwecken:

- Schulung und Einsatzbereitstellung der Kantonalen Zivilschutzorganisation Nidwalden.
- Schulungs- und Führungsinfrastruktur für die Kantonale Notorganisation.
- Einsatz- und Lagezentrum für den Kantonalen Führungsstab.
- Schulungs- und Büroinfrastruktur für die SWISSINT.

Gemäss dem Sachplan Militär 2017 wird der als Sleeping Base genutzte Flugplatz Buochs aufgehoben. Die Anlage wird von einem militärischen



Notorganisation

und zivil mitbenützten zu einem zivilen Flugplatz umgenutzt, somit aus dem Sachplan Militär des VBS entlassen und zukünftig im Sachplan Luftfahrt des BAZL geregelt. Die massgebende Planungsgrundlage für die Infrastruktur und den künftigen Betrieb des Flugplatzes ist das behördenverbindliche Objektblatt des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt des Bundes (BAZL).

Die kombinierte Schutzanlage der Kantone Obwalden und Nidwalden ist als geschützte Langzeitführungsanlage bei ausserordentlichen und grossräumigen Ereignissen für einen kombinierten Führungsstab Obwalden/ Nidwalden/Armee eingerichtet. Die technische Führungsinfrastruktur (Telematik, Notstromversorgung, EDV usw.) wurde 2011 erneuert. Bauliche Änderungen und betriebliche Umnutzungen sind bewilligungspflichtig. Bewilligungsinstanz für bauliche und technische Änderungen ist das VBS.

Die wichtigsten militärischen Anlagen sind in der Themenkarte „Waffen- und Schiessplätze“ (Koordinationsaufgabe Ö1-1) dargestellt.

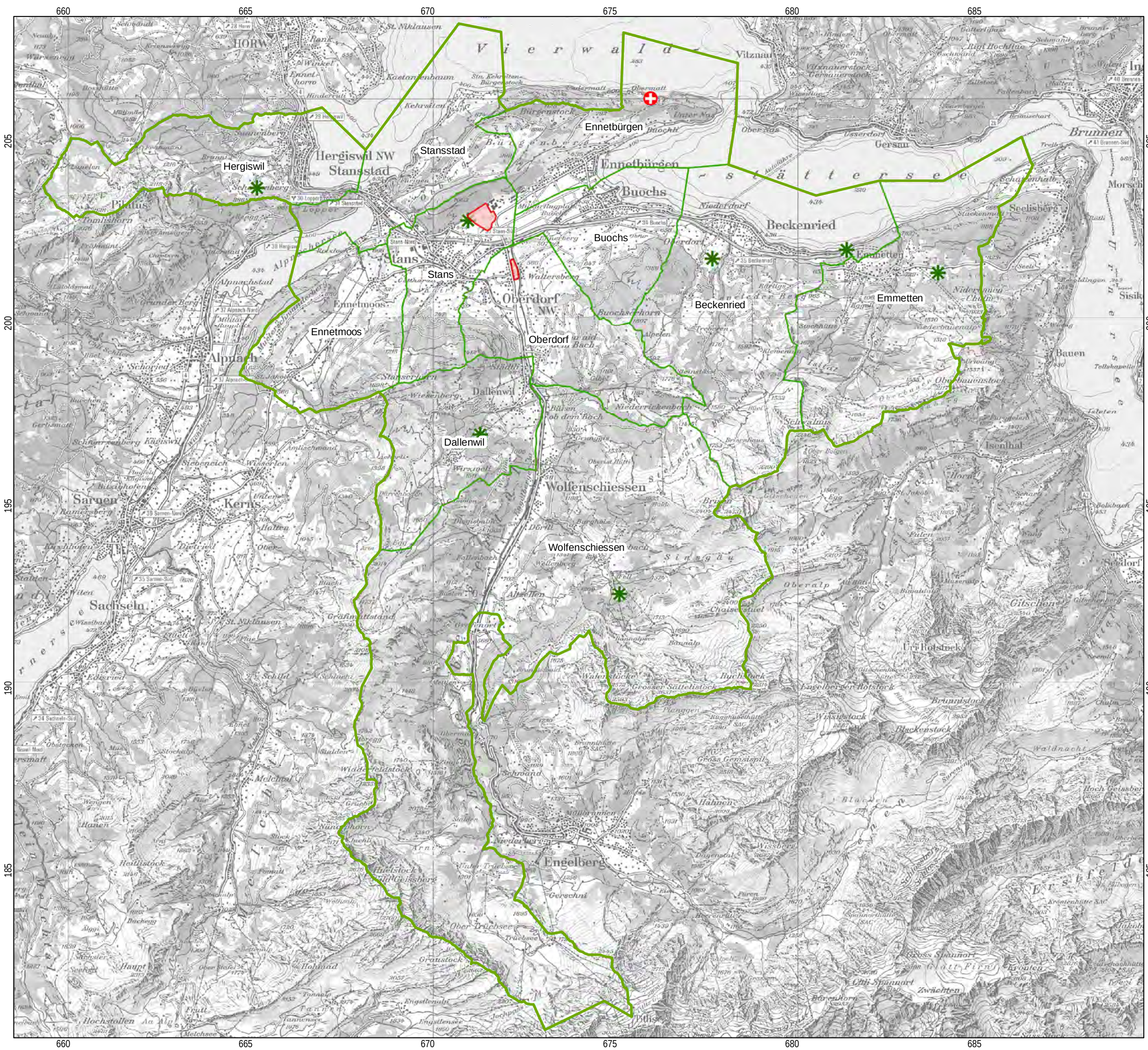
Koordinationsaufgaben Ö1-1 bis Ö1-2 >>

Vollzugskontrolle und Controlling

- Belegung und Auslastung der Anlagen
- Zivile Mitbenutzung und Umnutzung von militärischen Bauten und Anlagen

Grundlagen

- > Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt vom 01. Juli 2009
- > Sachplan Militär vom 08. Dezember 2017
- > Sachplan Waffen- und Schiessplätze vom 19. August 1998
- > Hindernisbegrenzungskataster für den Flugplatz Buochs vom 24. Mai 2000
- > Entwurf SIL-Objektblatt Flugfeld Buochs vom März 2018
- > SIL Koordinationsprotokoll Flugplatz Buochs vom Oktober 2017



KANTON
NIDWALDEN

BAUDIREKTION

Kantonaler Richtplan

Waffen- und Schiessplätze (zu Ö1-1 / orientierend)

-  Bundesplatz gemäss SPM (Juli 2009)
-  Vertragsschiessplatz
-  Feldschiessplatz Jagd
-  Kantonsgrenze
-  Gemeindegrenze



1:100'000



© Amt für Raumentwicklung Kanton Nidwalden

Kartendaten PK100:
© Bundesamt für Landestopografie
Nachführungsstand der Landeskarte 2010



Querverweis:
 > V5-1
 > Sachplan Militär 2017
 > SIL-Objektblatt 2018

Koordinationsaufgabe Ö1-2

Flugplatz Buochs

Die militärische Nutzung des Flugplatzes als Sleeping Base wird gemäss dem Sachplan Militär 2017 aufgehoben. Der bisherige Militärflugplatz wird in einen zivilen Flugplatz umgenutzt. Für sporadische Einsatz- und Trainingsflüge mit Helikoptern und Propellerflugzeugen steht die Anlage der Luftwaffe, nach Massgabe der Festlegungen im SIL, weiterhin zur Verfügung.

Federführung:	VBS
Beteiligte:	AMB, AVW, AFU, Buochs, Stans, Ennetbürgen
Koordinationsstand:	Festsetzung
Priorität/Zeitraum:	A

Mit dem Wegfall der Hunterflotte (1995) und der Mirage-Kampffjets (1999) sind die militärischen Flugbewegungen erheblich zurückgegangen. Auch die logistischen und unterhaltsorientierten Kapazitäten des Bundes wurden, auf Grund des Reformprozesses (Armee 95/Armee XXI/Armee WEA), laufend abgebaut. Seit 2004 wird der bisherige Militärflugplatz als sogenannte Sleeping Base von der Armee betrieben, um im Eventualfall darauf zurückgreifen zu können. Gemäss Sachplan Militär vom Dezember 2017 wird die Armee bis 2022 nun ganz auf den Militärflugplatz Buochs und die Sleeping Base verzichten. Die Anlage wird künftig als ziviler Flugplatz betrieben, dessen Hauptpiste aber im Eigentum des VBS verbleibt. Da die Luftwaffe nicht alle Flüge auf dem Flugplatz Alpnach abdecken kann, bleibt die militärische Mitbenützung der Anlage für sporadische Einsätze weiterhin möglich. Die Pisten, Rollwege, Gebäude und Anlagen werden von der Flugplatzhalterin Airport Buochs AG betriebsbereit gehalten. Die Planung der Umnutzung ist zurzeit im Gange.



Querverweis:
 > Abbaukonzept
 > L 3-3

Koordinationsaufgabe E1-2

Abbauggebiete von kantonaler Bedeutung

Nachfolgend sind die Abbauggebiete von kantonaler Bedeutung aufgeführt. Die Gemeinden stellen in ihren Nutzungsplänen sicher, dass diese Gebiete nicht mit Nutzungen belegt werden, die einen späteren Abbau verhindern.

Standortgemeinde	Ortsbezeichnung	Material	Hinweis	Koordinationsstand	Priorität Zeitraum
Oberdorf/Buochs	Ännerberg	Kies	1/3	AL	C
Beckenried/Emmetten	Risleten, Seegebiet	Kies	1	AL	E
Stansstad	Zingel	Fels	1/3/3	AL/FS/VO	B/C
Stansstad / Ennetmoos	Rotzloch (Kaverne)	Fels	3	ZE	B
Ennetmoos	Cholwald	Bergschotter	2/3	AL/FS	E/A
Ennetmoos	Rüti	Fels	3	AL	E
Ennetmoos	Kapellwald	Bergschotter	1/2/3	FS	B
Wolfenschiessen	Bürerhof	Bergschotter	4	ZE	C
Wolfenschiessen	Rugisbalmfluh	Fels	4	VO	E
Wolfenschiessen	Brunniswald	Fels	4	VO	C
Wolfenschiessen	Mettlen	Kies	2	FS	B
Wolfenschiessen	Bürerhof	Kies	4	VO	B

Federführung: Gemeinden, beim Seegebiet liegt die Zuständigkeit beim Kanton
 Beteiligte: AFU, ARE NW, AWE, ALW, FNL, Bund
 Koordinationsstand: AL = Ausgangslage
 FS = Festsetzung
 ZE = Zwischenergebnis
 VO = Vororientierung
 Priorität/Zeitraum: siehe oben

Der Abbau von Steinen und Erden steht im Spannungsfeld und in Konkurrenz zu der immer intensiver genutzten Landschaft und den verschiedensten Schutz- und Nutzungsansprüchen im Raum. Aufgrund der Kleinräumigkeit, der starken Siedlungsentwicklung, der vielen landschaftlich empfindlichen Gebiete, dem prioritären Grundwasserschutz etc. können neue Abbauvorhaben nur noch in sehr beschränktem



Umfang realisiert werden. Generell gehen Erweiterungen von bestehenden Abbaugebieten sowie Neuanlagen, die auf örtlich bestehenden Infrastrukturen basieren, Neuanlagen vor. Im Abbaukonzept Nidwalden von 2012 wird in einem Negativplan aufgezeigt, wo Abbauvorhaben ohne grundsätzliche Einschränkungen möglich sind und wo Materialabbau eingeschränkt oder ausgeschlossen wird.

Die Abbaugebiete gemäss obiger Auflistung weisen einen unterschiedlichen Stand der Planung und der Koordination auf:

- a Als Ausgangslage wurden jene rechtskräftigen Abbauzonen bezeichnet, in denen aufgrund einer gültigen Baubewilligung Material abgebaut wird. Innerhalb dieser Abbauzonen können die Gemeinden im Rahmen der erforderlichen Bewilligungsverfahren nach Bedarf weitere Abbaustappen freigeben. In Absprache mit dem Kanton legen sie die Rekultivierung und allfällige flankierende Massnahmen während des Abbaus fest und sorgen für deren Umsetzung.
- b Als Festsetzung werden jene Gebiete bezeichnet, bei denen der übergeordnete räumliche Abstimmungsprozess abgeschlossen ist. Aus kantonaler Sicht stehen einem Materialabbau in diesen Gebieten keine übergeordneten Interessen entgegen (unter anderem, weil die Rodung von Wald im vorliegenden Fall in die Bewilligungskompetenz des Kantons fällt). Diese Gebiete sind bereits rechtskräftig einer Abbauzone zugewiesen. Im Baubewilligungsverfahren prüfen Kanton und Gemeinden insbesondere, ob die bau- und umweltrechtlichen Anforderungen eingehalten werden und ob eine allfällige Bewilligung zur Rodung von Wald definitiv erteilt werden kann. Vorbehalten bleiben Entscheide im Zusammenhang mit privatrechtlichen Einsprachen zu den Abbauprojekten.
- c Als Zwischenergebnis werden jene Gebiete bezeichnet, bei denen der räumliche Abstimmungsprozess auf kantonaler Ebene eingeleitet, aber noch nicht abgeschlossen ist.
- d Als Vororientierung werden jene Gebiete bezeichnet, die für die langfristige Rohstoffsicherung vorgesehen sind oder deren räumlicher Abstimmungsbedarf mit anderen Interessen noch unklar ist.

Ergänzende Hinweise zu den einzelnen Gebieten:

- 1 bestehende Anlagen
- 2 Abbauvorhaben, welche im Zusammenhang mit einem anderen Projekt stehen; das dabei anfallende Material kann in der Regel verwertet werden
- 3 das Vorhaben grenzt an ein bestehendes Abbaugebiet oder befindet sich in unmittelbarer Nähe zu bereits vorhandenen Infrastrukturanlagen wie Transport- und Brechanlagen, Silos, Waschwasseraufbereitungs- und Verwertungsanlagen
- 4 neues Vorhaben ohne Zusammenhang zu bestehenden Gebieten oder Anlagen

Koordinationsaufgaben, nach zeitlicher Priorität (P)

Koordinationsaufgabe		Federführung	Beteiligte	Stand	P
S1-5	Siedlungsentwicklung nach Innen	ARE NW	Gemeinden	FS	A
S2-1	Gezielte Wirtschaftsförderung	WIF	Gemeinden, ARE NW	ZE	A
S2-2	Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten	WIF	Gemeinden, ARE NW, AFU	FS	A
L1-2	Fruchtfolgefächern (FFF)	ARE NW	Gemeinden, ALW, AFU, Bund	ZE	A
L1-3	Ökologischer Ausgleich und Landwirtschaft	ALW, FNL	AFU, Gemeinden, Bund	FS	A
L2-1	Umsetzung Waldentwicklungsplanung	AWE	Waldeigentümer, Gemeinden, AJF, SPA, FNL, Vereinigungen, Privatpersonen	FS	A
L3-6	Landschaftsentwicklungskonzept	FNL	ARE NW, ALW, AFU, TBA, AWE	ZE	A
L4-1	Koordination der räumlichen Aktivitäten von Tourismus, Freizeit und Erholung	AVW	ARE NW, AFU, FNL	FS	A
L4-2	Touristische Intensivnutzungsgebiete A	ARE NW, Gemeinden	AFU, AVW, FNL	AL	A
L5-3	Hochwasserentlastungsgebiete	ARE NW / TBA	FN, TBA, AWE, NSV, Gemeinden	ZE	A
L5-4	Abflusskorridore	TBA / ARE NW	ARE NW, TBA, FN, Gemeinden, RR	VO	A/B/C
L6-2	Revitalisierung von Fliessgewässern	TBA, AFU	AFJ, FNL, ARE NW, ALW, Gemeinden	FS	A
L6-5	Reduktion negativer Auswirkungen der Wasserkraft (Schwall und Sunk, Fischdurchgängigkeit, Geschiebehaushalt)	AFU, TBA, FJF	FNL, ALW, ENW/KWE	FS	A/ 2014
L6-6	Restwasser bei Wasserentnahmen aus Fliessgewässern	AFU	Kraftwerksbetreiber, FJF, EFS, FBA, FNL, Kanton Obwalden	AL	A
L8-4	Natürliche und nachhaltige Bewirtschaftung der Fischbestände	FJF	AFU, FNL, TBA, EWN/KWE	ZE	A
V2-3	Umfahrung Stans-West	Kanton, A-MO	Gde. Stans und Ennetmoos, zb, ARE NW, AFU	FS	A
V2-5	Wiesenbergstrasse	AMO	Dallenwil, Kapo, AWE, AWS	div.	A/B
V2-8	Betriebs- und Gestaltungskonzepte (Verkehrsberuhigung, Strassenraumgestaltung, ÖV-Bevorzugung)	Gemeinden	AMO, ARE NW, AFU, Kapo	ZE	A
V3-6	Park and Ride Angebote fördern die Nutzung des öffentlichen Verkehrs	AMO	ARE NW, Gemeinden, Transportunternehmen	ZE	A

V3-8	Strategie zur Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs	AMO	Gemeinden, Transportunternehmen, Interessenvertretungen	ZE	A
V3-9	Doppelspurausbau der Bahn in Hergiswil	AMO, zb	Gemeinde Hergiswil	ZE	A
V5-1	Zivile Nutzung des Flugplatzes Buochs	AWS	Bund, ARE NW, AFU, Ennetbürgen, Buochs, Stans, Flugplatzbetreiber, Wirtschaftsförderung, Korporationen	FS	A
V5-2	Zivile terrestrische Nutzungen	Flugplatzbetreiber	Bund, ARE NW, AFU, Ennetbürgen, Buochs, Stans, Korporationen	FS	A
V5-3	Gewährleistung eines sicheren Flugbetriebs	Flugplatzbetreiber	Bund, ARE NW, AFU, Ennetbürgen, Buochs, Stans, Korporationen	FS	A
V5-4	Standortgerechte Raumnutzung auf dem Flugplatzgelände und den angrenzenden Gebieten	ARE NW	Bund, AFU, Ennetbürgen, Buochs, Stans, Korporationen	FS	A
Ö1-2	Flugplatz Buochs	VBS	AMB, AVW, AFU, Buochs, Stans, Ennetbürgen	FS	A
E2-2	Deponie Cholwald	KVV	AFU, Ennetmoos	FS	A
E2-5	Verwertungsstellen für Aushub	AFU	ARE NW, FNL, Gemeinden	FS	A
E4-2	Gewässerschutzbereiche	AFU	Gemeinden	ZE	A
E4-3	Grundwasserschutzzonen um öffentliche Trinkwasserfassungen	Gemeinden	AFU	ZE	A
A4-4	Controlling	ARE NW	nach Bedarf	FS	A/ 2014
B3-22	Vorbehaltsgebiete	Gemeinden, ARE NW	AFU	ZE	B
B3-23	Sanierungsgebiete	Gemeinden, ARE NW	AFU, FNL	ZE	B
B3-24	Agglomerationsprogramm Nidwalden	Gemeinden, ARE NW	AFU, FNL	ZE	B
S1-10	Störfallvorsorge	AMB, AFU	FN, ARE NW, Gemeinden	VO	B
S1-11	Notfallplanung	AMB	FN, FWI, AFU, ARE NW, Gemeinden	VO	B
S3-1	Ortsbilder von nationaler und regionaler Bedeutung	Gemeinden	DP, ARE NW	ZE	B
S3-2	Ortsbilder von lokaler Bedeutung	Gemeinden	DP, ARE NW	ZE	B
S3-3	Kulturdenkmäler von regionaler Bedeutung	DP	Gemeinden, ARE NW	ZE	B
S3-4	Historische Verkehrswege	AWE	Gemeinden, ARE NW, KA, DP	ZE	B
S3-5	Archäologie	KA	Gemeinden, DP, ARE NW	ZE	B
S5-1	Regionale, zentrale Schiessanlage Nidwalden	Kantonalschützenverband, Gemeindepräsidentenkonferenz	AMB, ARE NW, AFU, VBS, Schützenverbände	ZE	B

S5-2	Lärmsanierung Strassen	AFU, Gemeinden	ASTRA, TBA	ZE	B
L2-2	Waldreservate	AWE	Waldeigentümer	FE	B
L3-9	Ökologische Aufwertung im Siedlungsraum	Gemeinden	ARE NW, FNL	ZE	B
L5-5	Raumbedarf Gewässer	ARE NW	Gemeinden, TBA, FN, AFU, FNL, ALW	FS	B
L6-1	Revitalisierung von Ufer- und Flachwasserbereichen am Vierwaldstättersee	FNL	AFU, AJF, TBA, Gemeinden	FS	B
L6-3	Deltabereiche der Bäche	TBA	AFU, FJF, FNL, TBA, Gemeinden	FS	B
L6-4	Delta der Engelberger Aa	TBA	AFU, AJF, FNL, Gemeinden Buochs und Ennetbürgen, Genossenkorp. Buochs und Ennetbürgen	ZE	B
L7-1	Erhebung und Überwachung der Fruchtbarkeit und Funktionsfähigkeit der Böden	AFU	ALW, ARE NW, AWE, FNL, Gemeinden	FS	B
V1-1	Gesamtverkehrspolitik Zentralschweiz	BD	AMO, ARE NW, Zentralschweizer Kantone, Bund	ZE	B
V1-2	Regionale Verkehrserschliessung	ASTRA	Gemeinde Hergiswil, AMO, AWS, ARE NW, Kantone Obwalden und Luzern	ZE	B
V1-4	Nachhaltiger Freizeitverkehr	AMO	ARE NW, Zentralschweizer Kantone, Engelberg	ZE	B
V2-1	Kantonsstrassen	AMO	ARE NW, AFU, AWE, Gemeinden	div.	B
V2-2	Verkehrliche Massnahmen des Agglomerationsprogramms	AMO	ARE NW, AFU, Gemeinden	div.	B
V2-4	Kehrsitenstrasse	AMO	AWE, ARE NW, FNL, AFU, Stansstad	FS	B
V2-7	Ruhender Verkehr	Gemeinden	ARE NW, AMO, AFU	ZE	B
V3-1	Starkes Angebot zwischen den Zentren (S-Bahn Zentralschweiz)	AMO	ARE NW, AFU, Transportunternehmen, Zentralschweizer Kantone	VO	B
V3-2	Stärkung von Stans als Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs	AMO	ARE NW, AFU, Stans, zb	ZE	B
V3-4	Sinnvolle Förderung des Güterverkehrs auf die Schiene	AMO	Kanton LU, SBB, zb	ZE	B
V3-5	Ausbau der Bahn-Verbindung nach Engelberg	AMO	ARE NW, Kantone OW und LU, Engelberg, zb	ZE	B
V3-7	Raumsicherung für künftige Angebotsausbauten auf der Schiene	AMO	ARE NW, zb, Kanton OW	div.	B
V4-3	Radwege	AMO / Gemeinden	ARE NW	ZE	B
Ö2-4	Alters- und Pflegeeinrichtungen	GSA	Heime, Curaviva NW	ZE	B
Ö2-5	Kantonsspital	GSA	Kantone LU und OW, KSNW und LUKS	VO	B
E2-1	Entsorgung von Siedlungsabfällen und Klärschlamm	KVV	AFU, EZV OW, Kantone AG, LU, OW, SZ, UR und ZG	ZE	B

E2-3	Inertstoffdeponie	AFU	Gemeinde Stansstad, Steinag AG	FS	B
E2-4	Belastete Standorte	AFU	Gemeinden, Grundeigentümer	FE	B
E2-6	Umschlagplatz	AFU	KVV, Standortgemeinden, EVZ OW, Recycling, Betriebe, ARE NW	VO	B
E3-1	Elektrizitätsversorgung	EWN	ESTI, weitere nach Bedarf	ZE	B
E3-5	Energiestadt	Gemeinden	EFS, HBA, FÖV	ZE	B
E3-6	Erarbeitung eines Schutz- und Nutzungskonzeptes für erneuerbare Energien	ARE NW	AWE, AFU, FJF, Gemeinden	FS	B
E3-7	Umgang mit der Klimaänderung	AFU	BAFU, ZUDK, div. Amtsstellen	AL	B
E4-1	Wasserqualität und Versorgungssicherheit	AFU	Gemeinden, AMB, NSV, Wasserversorgungen	ZE	B
E4-4	Grundwasserschutzareale	AFU	Gemeinden	ZE	B
E5-1	Abstimmung und Überprüfung der Generellen Entwässerungspläne (GEP)	Gemeinden, AFU	ARA-Verbände, ARE NW, TBA, ALW, FV	ZE	B
E5-2	Entsorgung von verschmutztem und unverschmutztem Abwasser	ARA-Verb., Gemeinden	AFU, TBA	ZE	B
E5-3	Gewässerschutz und Siedlungsentwicklung	Gemeinden	AFU, TBA, ARE NW	ZE	B
L3-5	Geologische/geomorphologische Objekte von kantonaler Bedeutung	FNL	Gemeinden, ARE NW	ZE	C
E3-4	Räumliche Energieplanung	Gemeinden	AFU, AWE	FS	C
S1-2	Neueinzonungen	Gemeinden	ARE NW, AFU, FÖV	ZE	C/D
A4-1	Richtplan-Anpassung	ARE NW	nach Bedarf	ZE	D
B3-21	Vorranggebiete	Gemeinden, ARE NW	AFU, AWE	FS	D
S1-3	Erschliessung der Bauzonen	Gemeinden	ARE NW, TBA, AFU, FÖV	ZE	D
S1-4	Siedlungsentwicklung	Gemeinden	ARE NW, FNL, DP	ZE	D
S1-6	Siedlungsbegrenzung, Siedlungstrenngürtel	Gemeinden	ARE NW, FNL	ZE	D
S1-7	Landschaftlich empfindliches Siedlungsgebiet	Gemeinden	ARE NW, FNL, DP	FS	D
S1-8	Siedlungsausstattung mit Grün-, Frei- und Naherholungsräumen	Gemeinden	ARE NW, FNL, AFU, AWE	ZE	D
S1-9	Zentrum Stans	Stans	ARE NW, TBA, AFU, , FÖV, DP	ZE	D
S4-1	Massnahmenplan Luft	AFU	Zentralschweizer Kantone, Gemeinden, ARE NW, AÖV	FS	D
S4-2	Luftreinhaltung und Siedlungs-/Verkehrsplanung	ARE NW	Gemeinden, AFU, AÖV	ZE	D
S5-3	Ausscheidung neuer Bauzonen	Gemeinden	AFU, ARE NW	ZE	D
L3-1	Naturschutzgebiete und -objekte von nationaler oder kantonaler Bedeutung	FNL	Gemeinden, ALW, AWE, ARE NW, AFU	div.	D

L3-3	Erhaltung der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN-Gebiete)	FNL	Bund. ARE NW, Gemeinden	FE	D
L3-4	Nationale und kantonale Landschaftsschutz-zonen	FNL	ARE NW	AL	D
L3-8	Pflanzenschutzgebiete	FNL	ARE NW, RD	AL	D
L4-3	Touristische Intensivnutzungsgebiete B	ARE NW, Gemeinden	AFU, AVW, FNL	FS	D
L4-4	Touristische Kopfstationen	ARE NW, Gemeinden	AFU, AVW, FNL	FS	D
L4-5	Extensiverholungsgebiete	ARE NW, Gemeinden	AFU, AVW, FNL	FS	D
L5-1	Ereigniskataster und Gefahrenkarten	FN	AWE, TBA, ARE NW, Gemeinden, NSV	FS	D
L5-2	Umsetzung der Gefahrenkarten in die Nutzungsplanung	ARE NW	Gemeinden, FNL	FS	D
L6-7	Öffentlicher Zugang zu den Gewässern	ARE NW	TBA, AFU, FNL, Gemeinden	FS	D
L6-8	Private Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee	AFU	ARE NW, FNL, Anrainerkantone	FS	D
L8-1	Wildbestände nachhaltig hegen	AJF	AWE, FNL, AWS	VO	D
L8-2	Wildkorridore	AJF	Gemeinden, ARE NW, ALW, FNL, AWE, TBA	ZE	D
L8-3	Wildeinstandsgebiete	AJF	AWE, FNL, AWS	VO	D
V1-3	Aufwertung des Eisenbahnknotens Luzern	AWS	AMO, ARE NW, Zentralschweizer Kantone	ZE	D
V2-6	Land- und forstwirtschaftliche Erschliessung mit Strassen und Luftseilbahnen	ALW	AWE, KAPO, ARE NW, IKSS, Gemeinden, Flurgenossenschaften, Waldeigentümer	ZE	D
V3-3	Bedarfsgerechte Erschliessung der dezentralen Siedlungen	AMO	Gemeinden, Transportunternehmen	ZE	D
V4-1	Wanderwege	AWE, Fachstelle Wanderwege	Gemeinden, Nidwaldner Wanderwege	FS	D
V4-2	Fusswege	Gemeinden	ARE NW, AWE, Nidwaldner Wanderwege	ZE	D
V4-4	Mountainbike, Skating	ARE NW / Gemeinden	AMO, AWE, Tourismus	ZE	D
Ö2-1	Bildung	SPA, AVS	Gemeinden, HBA	ZE	D
Ö2-2	Sport	Abteilung Sport	Gemeinden, Sportvereine, Sportverbände	ZE	D
E1-1	Haushälterischer Umgang mit den Ressourcen	AFU	TBA, ARE NW, FNL, FJF, Gemeinden	ZE	D
E1-3	Ausscheidung von Abbauzonen	Gemeinden	AFU, ARE NW, ALW, AWE, FNL, TBA, FJF	ZE	D
E1-4	Rekultivierung und Nachnutzung	Gemeinden	ARE NW, AFU, AWE, ALW, FNL, TBA, FJF	ZE	D

E3-3	Energiestandards von öffentlichen Bauten und Anlagen	HBA, Gemeinden	EFS, AFU	ZE	D
E6-1	Telekommunikationsanlagen	ARE NW	Gemeinden, AFU, Netzbetreiber	ZE	D
E1-2	Abbaugelände von kantonaler Bedeutung	Gemeinden, bei Seegebiet liegt die Zuständigkeit beim Kanton	AFU, ARE NW, AWE, ALW, FNL, Bund	div.	div.
A4-2	Richtplan-Fortschreibung	ARE NW	nach Bedarf	ZE	E
A4-5	Zusammenarbeit zwischen Bund, Kantonen und Gemeinden	ARE NW	Gemeinden, Nachbarkantone, Bund	ZE	E
S1-1	Unbestrittene Siedlungsgebiete	Gemeinden	ARE NW, AFU	AL	E
S1-12	Fahrende	ARE NW	Gemeinden	VO	E
L1-1	Intensivlandwirtschaftszonen	Gemeinden	ALW, FNL, ARE NW, AFU	VO	E
L3-2	Naturschutzgebiete und -objekte von kommunaler Bedeutung	Gemeinden	FNL, ARE NW	ZE	E
L3-7	Schutz der Seeufer	AFU, FNL	ARE NW, Gemeinden	ZE	E
V1-5	Erschliessung von touristischen Erholungsgebieten	ARE NW	AWS, Gemeinden	ZE	E
Ö1-1	Waffen- und Schiessplätze	VBS	AMB, AFU, ARE NW	VO	E
Ö2-3	Verwaltungsbauten	HBA	HBA	VO	E
E3-2	Wasserkraftanlagen	AWE	AFU, ARE, TBA, FJF, Gemeinden, EWN, Gemeinde-werk Beckenried	VO	E
E4-5	Zuströmbereiche für Grundwasserfassungen	AFU	Gemeinden	ZE	E
A4-3	Periodische Berichterstattung	ARE NW	Gemeinden	FS	E/ 2014



Waldreservate

Gemeinde	Objekt	Typ	Fläche	Status
Beckenried	Oberseewli	NWR ¹	35 ha	Vertrag 2011- 2061
Beckenried	Klewen-Stollen	NWR	37 ha	Vertrag 2017-2067
Beckenried	Brändlisboden	NWR	17 ha	Waldreservatskonzept 2009
Dallenwil	Arvigrat	NWR	31 ha	Vertrag 2011- 2061
Emmetten	Scheidegg	SWR	92 ha	Vertrag 2012- 2062
Emmetten	Brennwald	NWR	174 ha	Waldreservatskonzept 2009
Ennetbürgen	Untere Nas	NWR	111 ha	Vertrag 2010- 2060
Ennetmoos	Bründligraben	NWR	84 ha	Vertrag 2011- 2061
Ennetmoos	Hinterberg	NWR	46 ha	Vertrag 2014- 2064
Hergiswil	Arven	SWR	12 ha	Vertrag 2011- 2061
Hergiswil	Hörnli	NWR	14 ha	Vertrag 2017- 2067
Hergiswil	Oberlauelen	SWR	25 ha	Vertrag 2011- 2061
Oberdorf	Klosterwald Niederricken- bach	NWR	55ha	Vertrag 2014- 2064
Stans/Stans- stad	Seewligrat	NWR	21 ha	Waldreservatskonzept 2009
Stansstad	Lopper	NWR	26 ha	Vertrag 2011-2061
Wolfen- schiesen	Zingel	NWR	165 ha	Waldreservatskonzept 2009
Wolfen- schiesen	Steinalperwald	SWR	90 ha	Waldreservatskonzept 2009
Wolfen- schiesen	Egger Rieter	SWR	22 ha	Waldreservatskonzept 2009
			568 ha	vertraglich gesichert

¹ NWR = Naturwaldreservat / SWR = Schutzwaldreservat



Stand 2018:

Verträge mit den Waldeigentümern für 50 Jahre abgeschlossen.

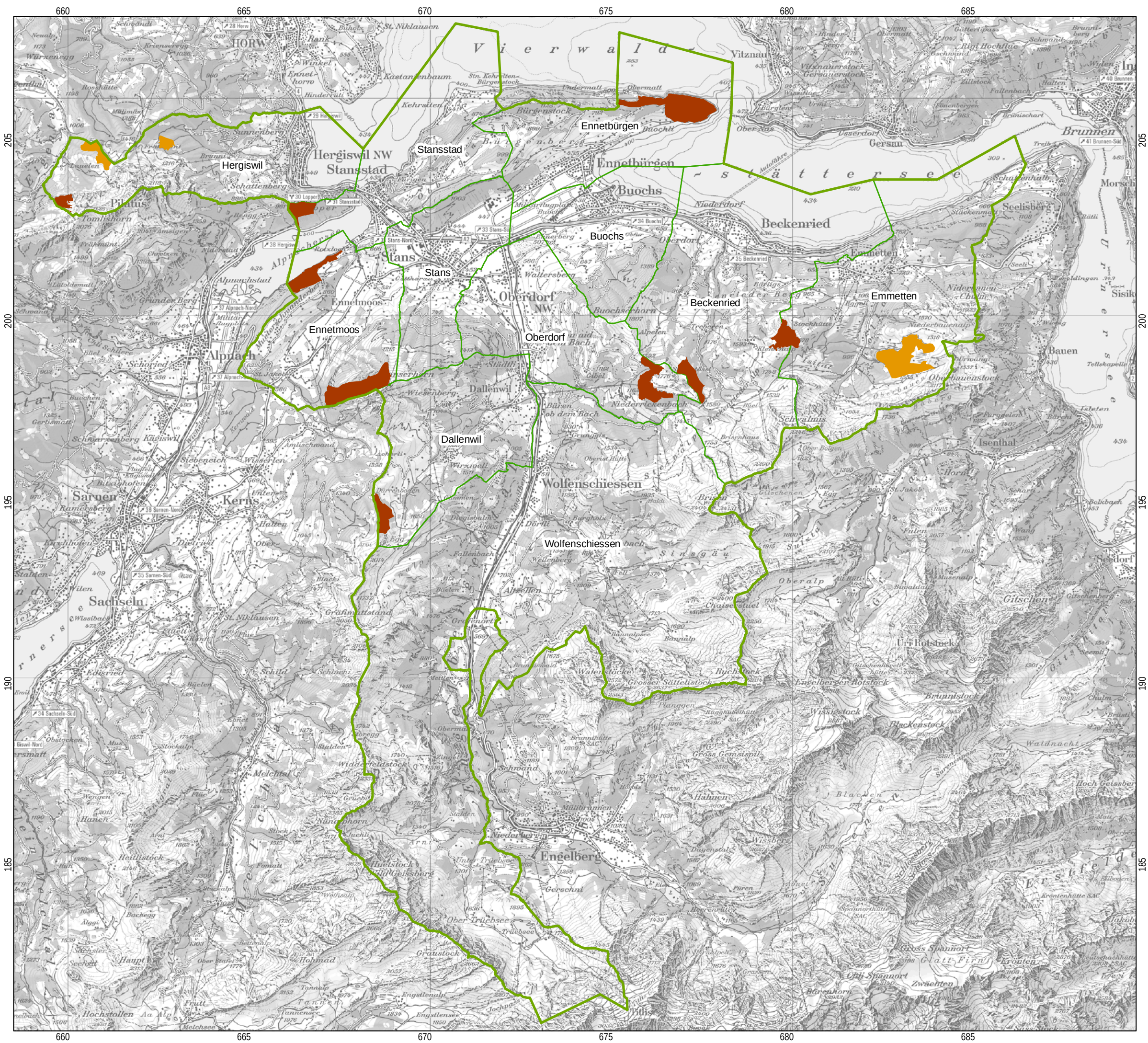
12 Reservate / 568 ha = 7% der Gesamtwaldfläche Nidwalden

Im Waldreservatskonzept 2009 zusätzlich als Absicht enthalten:

6 Reservate / 489 ha = 6% der Gesamtwaldfläche Nidwalden

Total Waldreservate nach Umsetzung des Waldreservatskonzeptes
2009:

18 Reservate / 1057 ha = 13% der Gesamtwaldfläche Nidwalden



KANTON
NIDWALDEN

BAUDIREKTION

Kantonaler Richtplan

Waldreservate (vertraglich auf 50 J. gesichert)
(zu L2-2 / orientierend)

-  Naturwaldreservat
-  Sonderwaldreservat

-  Kantonsgrenze
-  Gemeindegrenze

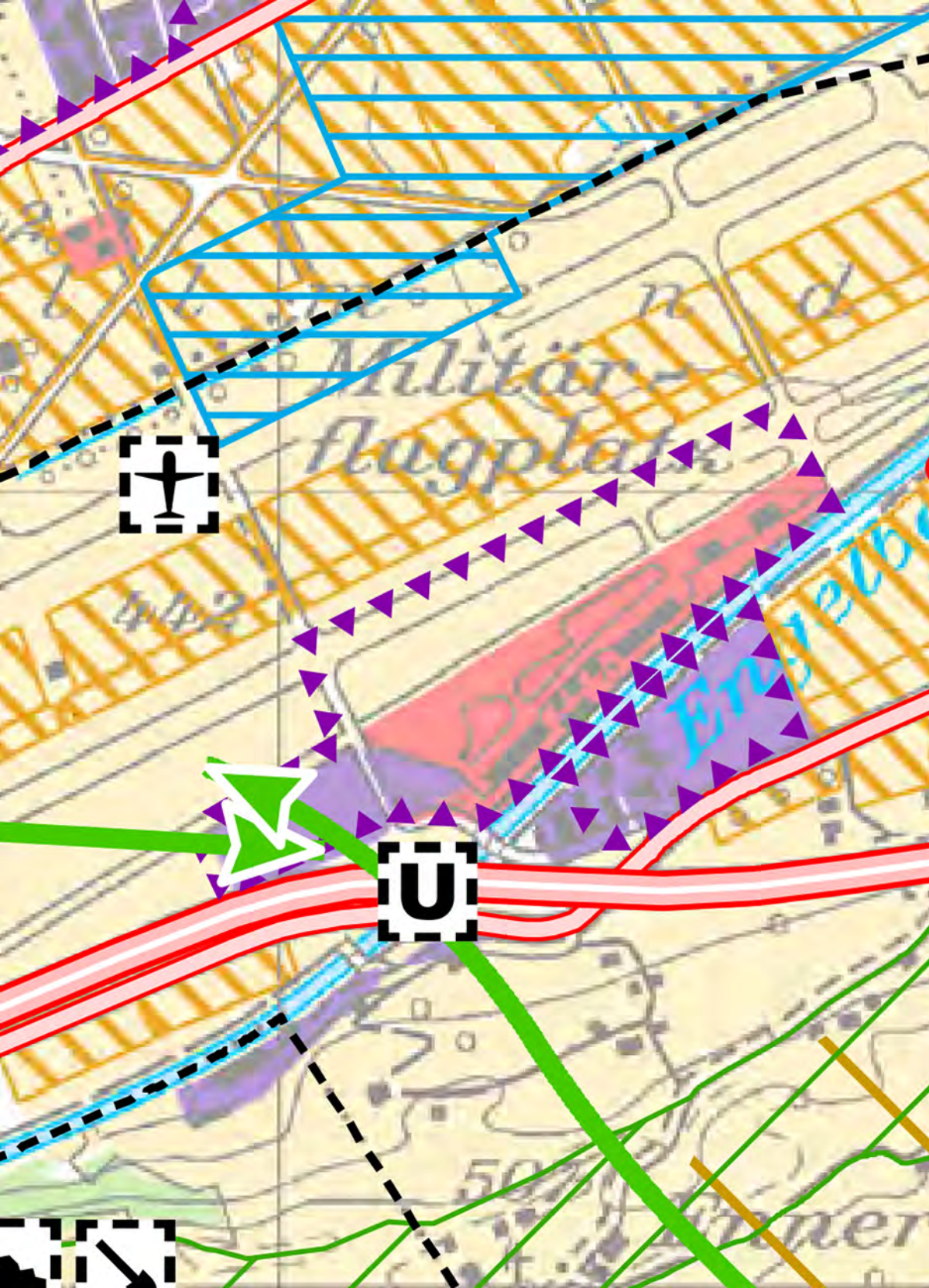


1:100'000

0 3.75km

© Amt für Raumentwicklung Kanton Nidwalden

Kartendaten PK100:
© Bundesamt für Landestopografie
Nachführungsstand der Landeskarte 2010



Ausgangslage	Koordinationsaufgabe	Querverweis
Siedlung		S
Siedlungsgebiet:		S1-1
	- Wohnzone / übrige Zone	S1-5
	- Industrie und Gewerbezone	S1-5
	- Zone für Sport und Freizeit	
	Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten	S1-9
	Entwicklungsschwerpunkt Wohnen	S1-8
	Landschaftlich empfindliches Siedlungsgebiet	S1-14
	Siedlungsbegrenzungslinie / Trenngürtel	S1-12
	Ortsbild von nationaler Bedeutung	S3-1
	Einkaufszentrum	
Verkehr		
	Nationalstrasse (offen / Tunnel) / Instandsetzung Ergänzung	V2-1
	Kantonsstrasse bestehend / Instandstellung / Ausbau geplant	
	Übrige Strassen von regionaler Bedeutung / Ausbau geplant	
	Knotenausbau / -instandsetzung	
	Bahnlinie (offen / Tunnel) / geplant	V3-1/V3-10
	Bahnhaltestelle	V3-1/V3-3
	Ziviler Flugplatz	V5-1/Ö1-2
	Schiffstation	
	Bootschiff	L6-8
	Touristische Transportanlage	L4-1
Versorgung, Entsorgung und weitere Raumnutzung		E
	Grundwasserschutzzone	E4-2
	Grundwasserschutzareal	E4-3
	Kraftwerk, Unterwerk	E3-1
	Elektrische Übertragsleitung (50kW)	E1-2
	Abbaugelände	E2
	Abfallanlage	E5-2
	ARA	E2-2/3
	Deponiestandort	
	Aushubverwertungsstelle	Ö1-1
	Waffen- und Schiessplatz	Ö2-2
	Regionale Sportanlage	



BAUDIREKTION

Kantonaler Richtplan

Richtplan-Karte