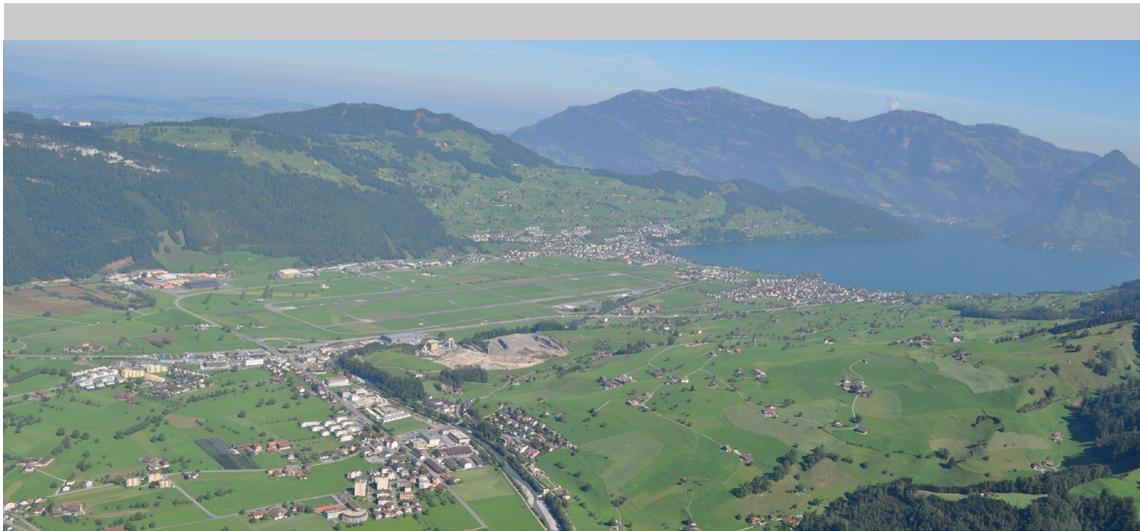


Kanton Nidwalden

Kantonaler Richtplan, Anpassungen im Zusammenhang mit dem Flugplatz Buochs 2017/18



Erläuterungsbericht

Die Anpassung besteht aus:

- Angepasste Koordinationsaufgaben V5, Ö1
- Erläuterungsbericht

8. Mai 2019

(Die Anpassungen gemäss Vorprüfungsbericht des Bundes sind unterstrichen, jene im Rahmen der Mitwirkung **rot markiert**)

Impressum

Auftraggeber:

Kanton Nidwalden
Amt für Raumentwicklung
Buochserstrasse 1
6371 Stans

Auftragnehmer:

ecoptima, Spitalgasse 34, Postfach, 3001 Bern
Telefon 031 310 50 80, Fax 031 310 50 81
www.ecoptima.ch, info@ecoptima.ch

Bearbeitung:

Arthur Stierli, dipl. Geograf
Andrea Hürlimann, Geografin MSc
Francesca Foletti, Geografin, Raumplanerin
MAS ETH

Inhalt

1.	Einleitung	5
2.	Anpassungen in Zusammenhang mit dem Flugplatz Buochs	6
2.1	Veränderte Nutzungsabsichten der Militär- und Zivilluftfahrt auf dem Flugplatz Buochs	6
2.2	Anpassung Koordinationsaufgaben V5 und Ö1	6
2.3	Anpassung Richtplan-Karte	9
3.	Teil Siedlung	10
3.1	S1-9 ESP Arbeiten: Festsetzung ESP Buochs Fadenbrücke	10
3.2	Pendenzen aus dem Prüfungsbericht des Bundes	11
4.	Weitere Nachführungen	12
4.1	Verkehr (V)	12
4.2	Abbau von Steinen und Erden (E1)	13
4.3	Wald (L2)	14
5.	Ergebnisse der Vorprüfung	15
6.	Ergebnisse der Mitwirkung	15

1. Einleitung

Ausgangslage	<p>Gemäss ihrem Stationierungskonzept vom September 2016 und dem Sachplan Militär vom Dezember 2017 sieht die Armee vor, den als «Sleeping Base» genutzten Militärflugplatz Buochs künftig definitiv abzugeben. Eine Änderung des kantonalen Richtplans ist wegen der Umnutzung des bis heute zivil mitbenutzten Militärflugplatzes zum zivilen Flugplatz erforderlich. Basierend auf einer Variantenstudie wurde 2016 für die Bestvariante die Organisation und Finanzierung geklärt. Die Zweckbestimmung des Flugplatzes und die Rahmenbedingungen flossen in das Koordinationsprotokoll SIL vom Oktober 2017 ein. Zudem hat das Stimmvolk am 26. November 2017 den Objektkredit für die Modernisierung des Flugplatzes Buochs angenommen.</p> <p>Der Bund hat am 10. Januar 2018 die Teilrevision 2015/16 zum Teil Siedlung des kantonalen Richtplans genehmigt. Aufgrund des Prüfungsberichts vom 11. Dezember 2017 sind in diesem Teil noch einzelne Pendenzen zu erledigen. Dies soll ebenfalls im Rahmen der vorliegenden Richtplananpassung erfolgen.</p>
Auftrag	<p>Im Rahmen des Auftrags sind folgende Punkte zu bearbeiten:</p> <ul style="list-style-type: none">– Die Kapitel V5 «Zivilluftfahrt» und Ö1 «Militär und Bevölkerungsschutz» des kantonalen Richtplans sind anzupassen und mit dem Entwurf des SIL-Objektblattes zu koordinieren.– Die Pendenzen aus der letzten Richtplananpassung zum Teil Siedlung sind zu behandeln.– Zusätzlich werden in den Bereichen Siedlung, Verkehr, Entsorgung und Wald einzelne Nachführungen vorgenommen.
Grundlagen	<p>Für die Anpassung des kantonalen Richtplans in Zusammenhang mit dem Flugplatz Buochs sind insbesondere folgende Dokumente relevant:</p> <ul style="list-style-type: none">– BAZL, Entwurf SIL-Objektblatt Flugplatz Buochs vom März 2018– BAZL, Koordinationsprotokoll und -karte Flugplatz Buochs vom Oktober 2017 (inkl. Karte)– VBS, Stationierungskonzept der Armee - Standorte Nidwalden vom 30. September 2016– VBS, Sachplan Militär vom 8. Dezember 2017– INFRAS/B&M, Variantendiskussion Flugplatz Nidwalden Phase 1 und Phase 2 vom 22. April 2015 resp. 11. Januar 2016.– Vereinbarung über die Grundsätze der Entwicklung Flugplatz Nidwalden vom 22. April 2015 <p>Für die Erledigung der Pendenzen im Teil Siedlung wird der Prüfungsbericht des Bundes vom 11. Dezember 2017 einbezogen.</p>
Gliederung	<p>Der vorliegende Erläuterungsbericht ist wie folgt gegliedert:</p> <ul style="list-style-type: none">– Anpassungen in Zusammenhang mit dem Flugplatz Buochs– Abhandlung der Nachführungen und Pendenzen im Teil Siedlung– Weitere Nachführungen des Richtplans

2. Anpassungen in Zusammenhang mit dem Flugplatz Buochs

2.1 Veränderte Nutzungsabsichten der Militär- und Zivilluftfahrt auf dem Flugplatz Buochs

Militärluftfahrt	Der Militärflugplatz Buochs wurde in den 40er Jahren im Anschluss an die Melioration der Ebene zwischen Stans und Vierwaldstättersee erstellt. Mit dem Wegfall der Hunterflotte (1995) und der Mirage-Kampfbjets (1999) sind die militärischen Flugbewegungen erheblich zurückgegangen. Auch die logistischen und unterhaltsorientierten Kapazitäten des Bundes wurden, aufgrund der Reformprozesse (Armee 95/EMD 95/Armee XXI), laufend abgebaut. Seit dem Jahr 2004 besitzt der Militärflugplatz Buochs den Status einer «Sleeping Base», die als Einsatz- und Ausbildungsstandort ohne Flugbetrieb zwar im Zuständigkeitsbereich der Luftwaffe liegt, jedoch nur im Eventualfall zum Einsatz kommt. Mit dem Stationierungskonzept vom November 2013 hat die Armee bekannt gegeben, den Flugplatz Buochs auch als «Sleeping Base» aufzugeben. Gemäss Sachplan Militär vom Dezember 2017 wird sich die Armee bis spätestens 2022 vom Flugplatz zurückziehen.
Zivilluftfahrt	Der heute zivil mitbenutzte Militärflugplatz hat neben seiner militärischen Funktion auch eine wichtige Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Nidwalden. Seit 1995 verfolgt die Wirtschaftsförderungsstiftung der Region Nidwalden-Engelberg das Projekt einer erweiterten zivilen Nutzung auf dem Flugplatz. Der kantonale Richtplan 2011 legte diesbezüglich fest, dass die Zivilluftfahrt auf dem Flugplatz beizubehalten und unter Berücksichtigung verschiedener Bedürfnisse massvoll auszubauen ist. Mit dem Rückzug des Militärs haben sich die Rahmenbedingungen geändert und eine Umnutzung vom zivil mitbenutzten Militärflugplatz zum zivilen Flugplatz wird erforderlich.
Koordinationsprozess SIL (BAZL)	Die Umnutzung des Flugplatzes Buochs bedingt eine Anpassung des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) des BAZL. Die künftigen Nutzungs- und Schutzansprüche auf dem Flugplatz werden vorgängig in einem Koordinationsprozess aufeinander abgestimmt. Die Ergebnisse dieses Prozesses liegen seit Oktober 2017 in einem Koordinationsprotokoll sowie seit März 2018 in einem Entwurf des SIL-Objektblattes vor und sind in der kantonale Richtplanung Nidwalden entsprechend abzubilden.

2.2 Anpassung Koordinationsaufgaben V5 und Ö1

Relevante Koordinationsaufgaben Richtplan	Die angestrebte Entwicklung und die damit verbundenen Themen des Militärflugplatzes Buochs werden in den Koordinationsaufgaben V5 «Zivilluftfahrt» und Ö1 «Militär und Bevölkerungsschutz» des kantonalen Richtplans koordiniert. Die Koordinationsaufgaben Zivilluftfahrt V5-1 bis 4 regeln die zivile aviatische und terrestrische Nutzung des Flugplatzes, die Flugsicherheit sowie die standortgerechte Raumnutzung auf dem Flugplatz-
---	--

gelände und dem angrenzenden Gebiet. Die Koordinationsaufgabe Ö1-2 regelt die militärische Nutzung des Flugplatzes. Innerhalb dieser Koordinationsaufgaben ergeben sich folgende Änderungen:

Zweck der Anlage	<p>Die «Sleeping Base» der Luftwaffe wird aufgehoben und der Flugplatz in ein zivilen Flugplatz umgenutzt. Da die Luftwaffe künftig nicht alle Flüge auf dem Flugplatz Alpnach abdecken kann, ist sie auf die Mitbenützung des Flugplatzes Buochs weiterhin angewiesen. Sporadische Einsatz- und Trainingsflüge der Luftwaffe mit Helikoptern und Propellerflugzeugen sollen möglich bleiben.</p> <p>Die Zivilluftfahrt soll sich massvoll entwickeln können. Ein Ausbau zu einem konzessionierten Regionalflugplatz bleibt jedoch weiterhin ausgeschlossen. In erster Linie dient der Flugplatz Werkflügen ansässiger Unternehmen, Geschäfts- und Transportflügen, Such-, Rettungs- und Polizeiflügen sowie dem Segelflugsport. Helikopterflüge zu touristischen Zwecken werden massvoll eingeschränkt. Die fliegerische Grundausbildung und der Luftschiffbetrieb sollen nicht gefördert werden.</p>
Rahmenbedingungen zum Betrieb	<p>Die Organisation und der Ablauf des Flugbetriebs (Nutzergruppen, Betriebszeiten, Flugverfahren und An- / Abflugrouten) werden im Betriebsreglement geregelt. Die geltenden Grundlagen (Betriebsreglement von 1982, provisorische Regelung BAZL 2002 und Anpassungen zum Instrumentenanflug 2014) werden im Rahmen der Umnutzung überprüft und angepasst.</p>
Sicherheit	<p>Zur Verbesserung der Sicherheit ging die bisherige Planung von einer Entflechtung von Flugbetrieb und Strassenverkehr mittels einer Unterführung der Hauptpiste aus. Aktuell wird auf diese Unterführung aus technischen und finanziellen Gründen verzichtet. Alternative Lösungsansätze werden durch eine Arbeitsgruppe geprüft und bei der Umnutzung oder einem nachgelagerten Plangenehmigungsverfahren festgelegt. Für eine kurzfristige Verbesserung wurde ein Gesuch für zusätzliche Markierungen an der Herdernstrasse eingereicht. Der Zutritt Unbefugter ist mit einer geeigneten Massnahme zu verhindern.</p>
Verkehrsleistung/ Lärmbelastung	<p>Die Festlegungen der jährlichen Motorflugbewegungen gehen derzeit von 25'000 Bewegungen aus. Basierend auf der Vereinbarung 2015 des Kantons, der Gemeinden und der Korporationen wird die Gesamtzahl der jährlichen Flugbewegungen neu auf 20'000 (inkl. Segelflugbewegungen) festgelegt.</p>
Flugplatzperimeter	<p>Der Flugplatzperimeter wird auf die minimal betriebsnotwendige Fläche reduziert. Er umfasst sowohl bestehende Bauten und Anlagen die umgenutzt werden sollen, als auch Flächen, auf denen später neue Bauten erstellt werden sollen. Der Perimeter umfasst neu die Hauptpiste, das Rollwegsystem, den Start- und Landeplatz für Helikopter, die Flächen für Flugzeugabstellplätze, die Hochbauten südlich der Piste sowie den aviatisch genutzten Teil auf dem Areal der RUAG.</p>

Raumordnung	<p>Basierend auf der Variantendiskussion Flugplatz Nidwalden vom 11. Januar 2016 wurde eine Bestvariante für die räumliche Entwicklung des Flugplatzes konsolidiert. Die Flugplatzbauten sowie neue gewerbliche Nutzungen sollen südlich der Hauptpiste auf dem Areal der Korporation Buochs konzentriert werden. Die Entwicklung der Flugplatzinfrastruktur soll in östlicher Lage und die Entwicklung des Industriegeländes in westlicher Lage innerhalb, resp. angrenzend an den ESP Buochs Fadenbrücke, erfolgen.</p>
Zonenplanänderung	<p>Bauten und Anlagen, die nicht mehr durch das Militär genutzt werden und in eine zivile Nutzung umgenutzt werden, sind in die kommunale Zonenordnung zu überführen. Im Bereich der heutigen Flugplatzbauten ist eine Umzonung in eine Industriezone ausserhalb des künftigen Flugplatzperimeters und in eine Sondernutzungszone Flugplatz innerhalb des Perimeters vorgesehen.</p>
Landwirtschaft	<p>Ein grosser Teil der Militäranlagen, die zivilaviatisch nicht weitergenutzt werden, sollen zurückgebaut und die neuen Flächen rekultiviert werden. Der Bund sieht vor, diese Flächen den Korporationen zu verkaufen. Der Bund hat diese Fläche bereits den Genossenkorporationen Buochs, Ennetbürgen und Stans verkauft. Die Korporationen rekultivieren die Flächen aus eigenen Mitteln.</p> <p>Die Bewirtschaftung des Kulturlandes wird mit einer «Vereinbarung über die Regelung Landwirtschaftlicher Arbeiten auf dem Flugplatz Buochs» (März 2015) zwischen den Genossenkorporationen Buochs und Stans sowie der Airport Buochs AG (ABAG) und skyguide geregelt. Landwirtschaftliche Arbeiten innerhalb einer Distanz von 20m ab Pistenrand sind nur zu vorgegebenen Zeiten und speziellen Voraussetzungen möglich. Das BAZL verlangt für die Bewirtschaftung als langfristige Sicherheitsmassnahme jedoch weitere Einschränkungen, die noch abschliessend zu prüfen sind.</p>
Natur- und Landschaftsschutz	<p>Die bestehenden Bestimmungen zum Natur- und Landschaftsschutz werden nur geringfügig angepasst. Zusammen mit anderen ökologischen Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen ist eine qualitative Verbesserung des Wildwechselkorridors, welcher über den Flugplatz führt, anzustreben. Insgesamt sind 12% der luftfahrtseitig nicht genutzten Fläche ökologisch aufzuwerten. Weil eine Extensivierung der Landwirtschaftsflächen auf dem Flugplatzareal jedoch schwierig zu erreichen ist, sind die Ausgleichsmassnahmen in der näheren Umgebung des Flugplatzes zu planen.</p>
Verkehrser-schliessung	<p>Das Areal für Flugplatzbauten südlich der Piste und das angrenzende neue Gewerbegebiet sollen von Westen her über eine neue Fadenbrücke erschlossen werden. Über die künftige Ausgestaltung der Herdernstrasse wird noch entschieden. Der Übergang der Herdernstrasse über die Hauptpiste birgt ein grosses Sicherheitsrisiko. Der Kanton, die Gemeinden und die Korporationen halten in ihrer «Vereinbarung über die Grundsätze der Entwicklung Flugplatz Nidwalden» (April, 2015) an der Herdernstrasse als Verbindungsstrasse fest. Der Bund anerkennt diesen Grundsatz und prüft zur Gewährleistung der Sicherheit andere Massnahmen. Die Aufhebung</p>

der Herdernstrasse als Verkehrsverbindung tritt deshalb in den Hintergrund. Die übrigen Langsamverkehrsverbindungen innerhalb des Flugplatzareals bleiben zugunsten der Naherholungsfunktion bestehen.

2.3 Anpassung Richtplan-Karte

Die Richtplan-Karte wird gemäss den oben erläuterten Nutzungsabsichten angepasst. Die wesentlichen räumlichen Festlegungen aus dem SIL-Objektblatt werden nicht in der Richtplan-Karte, sondern in einer zusätzlichen orientierenden Karte zur Massnahme V5 abgebildet.

3. Teil Siedlung

3.1 S1-9 ESP Arbeiten: Festsetzung ESP Buochs Fadenbrücke

In der Koordinationsaufgabe S1-9 «Entwicklungsschwerpunkte ESP Arbeiten» wurde der ESP Fadenbrücke vom Koordinationsstand Zwischenergebnis in eine Festsetzung überführt.

Begründung
Bedarf

Gemäss den Entwicklungsszenarien des Bundes (2015-2045) ist im Kanton Nidwalden **langfristig (Horizont 2040)** eine Bevölkerungszunahme **von +11.7% und** bis 2030 eine Zunahme von +9.1% zu erwarten. Die Zunahme der Anzahl Beschäftigten wird **bis 2030** ebenfalls auf 9% geschätzt, was circa +2'100 Erwerbstätigen entspricht. **Langfristig (Horizont 2040) wird mit einer Zunahme der Beschäftigten um knapp 12% (+2'800 AP) gerechnet.** Soll das Verhältnis von Anzahl Arbeitsplätzen zur Anzahl der wohnhaften Erwerbstätigen in Zukunft aufrecht erhalten werden, müssen in Nidwalden neue Arbeitsplätze geschaffen werden.

Die bisher im Richtplan festgesetzten Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten (Stans Rieden / Oberdorf Wiler Allmend / Stans Nord (westlicher Teil)) sind mittlerweile entwickelt und mehrheitlich mit neuen oder weiterentwickelten Industrie- und Gewerbebetrieben belegt. Das Potenzial dieser Standorte ist – **gemäss den heutigen baurechtlichen Möglichkeiten durch die rechtskräftigen kommunalen Bau- und Zonenlemente** – weitgehend ausgeschöpft. Dem Standort ESP Buochs Fadenbrücke, innerhalb und angrenzend an das Flugplatzareal, fällt mit der Umsetzung der kantonalen Entwicklungsstrategie deshalb eine grosse Bedeutung zu. Aufgrund seiner Anbindung an den Flugplatz und die damit verbundenen Wettbewerbsvorteile ist die Förderung neuer Arbeitsplätze im ESP eine zentrale Leitidee des Kantons zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Nidwalden.

Angestrebte
Nutzung

Seit der letzten Teilrevision des Richtplans wurden die Entwicklungsabsichten innerhalb des ESP konkretisiert. Mit der gemeinsamen Vereinbarung der Korporationen und Standortgemeinden 2015 und der Variantendiskussion 2015/16 wurden die Grundsätze der künftigen Flugplatzentwicklung festgelegt und räumlich verortet. Die Flugplatzanlagen und Gewerbebereiche werden innerhalb, resp. angrenzend an den ESP, südlich der Hauptpiste konzentriert. Während im östlichen Bereich des ESP bestehende sowie neue Flugbetriebsflächen vorgesehen sind, sollen sich neue gewerbliche Nutzungen im westlichen Bereich ansiedeln. Angestrebt wird insbesondere die Ansiedlung von wertschöpfungsstarken und arbeitsplatzintensiven Unternehmen, die für ihre Geschäftstätigkeit einen komparativen Vorteil aus dem Flugplatz erzielen können. Gleichermassen sind Unternehmen ohne oder mit geringem Bezug zur Aviatik erwünscht.

Abstimmung
Erschliessung

Die heutige Erschliessung des ESP ist für die geplante Nutzungsintensivierung nicht ausreichend. Bereits heute bestehen auf der einspurig geführten Fadenbrücke Nutzungseinschränkungen. Der zu erwartende Mehrver-

kehr übersteigt die Kapazität der bestehenden Brücke umso mehr. Künftig soll die Erschliessung des ESP über eine zusätzliche Strasse mit einer neuen Brücke über die Engelberger Aa erfolgen. Im Einmündungsbereich in die Kantonsstrasse ist ein neuer Kreiselpark vorgesehen. Das Generelle Projekt zur Erschliessung des Flugplatzes und des ESP wurde Ende 2017 öffentlich aufgelegt. Die Klärung der Finanzierung und die Erarbeitung des Bauprojekts erfolgt im Verlauf des 2018. Mitte 2019 wird mit dem Baubeginn gerechnet.

- Klärung Vorbehalte
- Die bestehenden Vorbehalte für eine Festsetzung konnten seit der letzten Teilrevision des Richtplans, insbesondere durch die Konkretisierung der künftigen Flugplatzentwicklung, geklärt werden:
- **Überflutungskorridor Aawasser:** Der ESP Fadenbrücke tangiert den bestehenden Überflutungskorridor geringfügig. Mit baulichen Einschränkungen im nordwestlichen Teil des ESP und entsprechenden Auflagen für Bauten im östlichen Teil, kann diesem Korridor genügend Rechnung getragen werden.
 - **Wildtierkorridor:** Der Flugplatz dient Wildtieren als Vernetzungskorridor zwischen dem Bürgen- und Ennerberg. Bei der Fadenbrücke besteht ein Zwangswechsel, wo die Wildtiere die Autobahn unterqueren. Im Rahmen der Planung einer Strukturbauhalle für die Pilatus Flugzeugwerke AG wurde der aktuelle Zustand des Wildtierkorridors bestimmt und die Auswirkungen der geplanten Umnutzung des Flugplatzes sowie der geplanten Aufwertungsmassnahmen in Bezug auf die Durchlässigkeit des Wildtierkorridors beurteilt. Unter Berücksichtigung der im wildtierbiologischen Gutachten (WLS.CH GmbH, 2018) vorgesehenen Massnahmen, kann die Gewährleistung des Korridors sichergestellt werden.

3.2 Pendenzen aus dem Prüfungsbericht des Bundes

Im Rahmen der vorliegenden Richtplananpassung wurden im Bereich Siedlung folgende Pendenzen aus der Teilrevision 2015/16 erledigt (siehe auch Prüfungsbericht des Bundes vom 11. Dezember 2017):

- Kap. B3 Angestrebte Entwicklung
- In der Karte «Raumentwicklungsstrategie 2040» wurden die einzelnen Dichtestufen stärker untereinander unterschieden.
- Richtplankarte (ESP Fadenbrücke)
- In der Richtplankarte wurde der ESP Fadenbrücke entsprechend der Koordinationsaufgabe S1-9 «Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Arbeiten» als ESP dargestellt. Die Flächenangaben im erläuternden Text zur Koordinationsaufgabe S1-1 «Siedlungsgebiet» wurden zudem angepasst.
- Koordinationsaufgaben S1-8 / S1-9 «ESP»
- In den Koordinationsaufgaben S1-8 «Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Wohnen» und S1-9 «Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Arbeiten» wurde ein Kriterium betreffend Berücksichtigung des Kulturlandes und insbesondere der FFF aufgenommen.

Koordinations-
aufgabe S1-10
«AZB»

Die Koordinationsaufgabe S1-10 «Arbeitszonenbewirtschaftung» wurde dahingehend angepasst, dass die Einzonung von Arbeitszonen immer im Rahmen der Arbeitszonenbewirtschaftung (AZB) zu erfolgen hat.

4. Weitere Nachführungen

Neben den grösseren Anpassungen zum Thema Flugplatz Buochs und den Pendenzen im Teil Siedlung ergeben sich seit 2015/16 zusätzlich einige Nachführungen. Es handelt sich um Aktualisierungen von Koordinationsaufgaben in den Bereichen Verkehr, Entsorgung und Wald.

4.1 Verkehr (V)

Verantwortlichkei-
ten (V)

Im Rahmen einer verwaltungsinternen Umstrukturierung wurde das Tiefbauamt (TBA) aufgelöst und dessen Aufgaben und Verantwortlichkeiten auf bestehende und neue Ämter aufgeteilt. Das Amt für Mobilität übernimmt neu die Aufgaben der Verkehrsplanung, des öffentlichen Verkehrs, des Langsamverkehrs, der Kantonsstrassen sowie des Strasseninspektors. Das Amt für Gefahrenmanagement ist neu zuständig für Gefahren und Risiken in Bezug auf Wasserprozesse und Erdbeben. Die Verantwortlichkeiten der Koordinationsaufgaben wurden im Richtplan dementsprechend aktualisiert.

Kehrsitenstrasse
(V2-4)

Im Bereich Strassen wurde eine Aktualisierung der Koordinationsaufgabe V2-4 Kehrsitenstrasse notwendig. Seit der Teilrevision des Richtplans 2014 wurde das Generelle Projekt zur Kehrsitenstrasse (KV6 SST 0.7-4.0) erarbeitet und unter Gutheissung der Einwendungen im Juni 2017 durch den Landrat beschlossen. Vorgesehen ist ein massvoller Ausbau der Strasse mit zusätzlichen Langsamverkehrsnischen und Ausweichstellen für Personwagen. Die erarbeiteten Massnahmen zur Verkehrsqualität sind nun, zusammen mit den Massnahmen betreffend Steinschlag, Instandsetzung Strasse und Amphibien, im Rahmen eines Ausführungsprojekts umzusetzen.

Wiesenbergstrasse
(V2-5)

Eine Aktualisierung wurde auch bei der Koordinationsaufgabe V2-5 Wiesenbergstrasse erforderlich. Die Planung und Realisierung der Instandsetzung der Kantonsstrasse KV7 wurde seit 2014 vorangetrieben. Die Wiesenbergstrasse wird als nicht wintersichere, einspurige Erschliessungs- und Verbindungsstrasse mit Bergstrassencharakter erhalten. Die Instandsetzung erfolgt etappenweise, wobei zur Berücksichtigung der Entwicklungen und Erfahrungen für jede Etappe ein separates Bauprojekt ausgearbeitet und bewilligt werden muss.

Raumsicherung
Schiene (V3-7)

Die Raumsicherung für künftige Angebotsausbauten auf der Schiene wird in Koordinationsaufgabe V3-7 verbindlich festgelegt. Da sich die Rahmenbedingungen und der damit einhergehende Infrastrukturbedarf der Bahn

noch ändern können, wurde im Richtplan bisher ein durchgehender Freihaltebereich für Doppelspuren und Trassekorrekturen zwischen Stansstad und der Kantongrenze Nidwalden/Obwalden festgelegt.

Seit der Richtplanrevision 2014 sind die Planungen diesbezüglich vorangeschritten. Zur Realisierung des gemäss STEP AS 30/35 vorgesehenen Halbstundentakts zwischen Luzern-Engelberg ist ein Doppelspurausbau am Standort Dallenwil Nord (ab Gehren in Richtung Dallenwil) geplant und raumplanerisch zu sichern.

Der konkretisierte Infrastrukturausbau im Raum Dallenwil Nord wurde in der Koordinationsaufgabe V3-7 ergänzt. Basierend auf den Inhalten des STEP AS 30/35, der durchgeführten Machbarkeitsstudie (c+s, 2017) und der im Verlaufe dieses Jahres geklärten Finanzierung wurde der Bahnabschnitt mit dem Koordinationsstand einer Festsetzung verbindlich festgelegt. Neu wird der Abschnitt, analog zu Hergiswil, auch in der Richtplankarte verortet. Der Freihaltebereich zwischen Stansstad und Gemeindegrenze gilt aber nach wie vor. Damit bleibt die Option erhalten, zu einem späteren Zeitpunkt weitere Doppelspurabschnitte oder Trassekorrekturen dort zu bauen, wo dies aufgrund der Angebotsplanungen notwendig wird.

Fusswege
(V4-2)

Die Koordinationsaufgabe V4-2 legt die Bestimmungen zum Thema Fusswege fest. Neu wird im orientierend dargestellten Fusswegnetz nicht mehr zwischen Primär- und Sekundärnetz unterschieden. Das Thema wird somit nur noch als Fusswegnetz abgebildet.

4.2 Abbau von Steinen und Erden (E1)

Abbaugelände kantonalen Bedeutung
(E1-2)

Die Abbaugelände von kantonaler Bedeutung, deren Sicherstellung im Auftrag der Gemeinden liegt, werden in Koordinationsaufgabe E1-2 bezeichnet. Die Aufgabe wurde dahingehend angepasst, dass das Abbaugelände «Chappelwald» (Ennetmoos) neu den Koordinationsstand einer Festsetzung trägt.

Das bestehende Abbau- und Verwertungsgebiet «Chappelwald» dient primär der Gewinnung von Wührsteinen und Kies für Bachprojekte in Ennetmoos und der Verwertung von flüssigem, siltig-tonigem Material aus dem nahen Geschiebesammler St. Jakob. Gestützt auf den kantonalen Richtplan 2012 wurde die Fläche einer Sondernutzungszone Abbau- und Ablagerung (Nutzungsplanung Ennetmoos) zugewiesen. Um das immer wieder anfallende Material längerfristig ablagern zu können, ist jedoch eine Ausdehnung der im Zonenplan festgelegten Fläche erforderlich.

Die Kapazität der Verwertungsstelle reicht, in Abhängigkeit von der Häufigkeit der eintretenden Naturereignisse, noch für ungefähr neun Jahre aus (Stand Ende 2017). Damit das Geschiebematerial auch zukünftig in der Nähe des Sammlers verwertet und gleichzeitig Steinmaterial für anstehen-

de Bachverbauungen gewonnen werden kann, ist die Abbau- und Verwertungsstelle zu vergrössern. Mit der grösseren Fläche kann von einer Betriebsdauer von voraussichtlich 20 bis 30 Jahren ausgegangen werden.

Ein Alternativstandort für die nötige Erweiterung kommt im Falle des «Chappelwalds» nicht in Frage. Zur Gewährleistung des Hochwasserschutzes muss der Geschiebesammler nach einem Starkereignis umgehend geräumt werden. Aufgrund der eingeschränkten Transportmöglichkeiten und den Materialeigenschaften des fliessfähigen Feinstgeschiebes ist dazu eine Verwertungsstelle direkt beim Sammler notwendig.

Da die vorgesehene Erweiterung der Abbau- und Verwertungsstelle ausserhalb der Bauzone im Wald liegt, bedarf sie einer Anpassung der Nutzungsplanung sowie einer Rodungsbewilligung. Der für die Rodung erforderliche Bedarfsnachweis und die Standortgebundenheit wird durch die obigen Ausführungen erbracht.

Das Verfahren zur Erweiterung der Sondernutzungszone und der damit einhergehenden Teilrevision der Nutzungsplanung der Gemeinde Ennetmoos wurde eingeleitet, vom Kanton vorgeprüft und bereits zur öffentlichen Auflage gebracht. Der übergeordnete räumliche Abstimmungsprozess wurde im Rahmen dieses Verfahrens vorgenommen. Aus kantonaler Sicht stehen im Gebiet «Chappelwald» keine übergeordneten Interessen entgegen, weshalb es im kantonalen Richtplan in den Koordinationsstand einer Festsetzung überführt werden kann.

4.3 Wald (L2)

Waldreservate
(Anhang L2-2)

Die Bewirtschaftung und Pflege des Waldes wird in den Koordinationsaufgaben L2 des Richtplans geregelt. Koordinationsaufgabe L2-2 legt das Ausscheiden der Waldreservate zur Erhaltung oder Förderung der Biodiversität und/oder dem Zulassen natürlicher Abläufe fest. Im dazugehörigen Anhang L werden die Waldreservate des Kantons Nidwalden bezeichnet und deren Fläche und Status aufgeführt. Basierend auf den Unterlagen des Amtes für Wald und Energie wurde im Anhang L das Objekt «Hörnli» in Hergiswil als neues, vertraglich gesichertes Waldreservat aufgenommen. Die Reservate «Hinterberg» (Ennetmoos) und «Klosterwald» (Oberdorf) wurden seit 2014 ebenfalls vertraglich gesichert und die Perimeter nachgeführt. Damit sind neu elf Reservate, 7% der Gesamtwaldfläche von Nidwalden, vertraglich gesichert.

5. Ergebnisse der Vorprüfung

Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) hat die Anpassungen des kantonalen Richtplans Nidwalden 2017/18 im Rahmen der Vorprüfung unter Einbezug weiterer Fachstellen auf deren Rechtmässigkeit geprüft. Anschliessend wurde das Planungsinstrument gemäss den im Vorprüfungsbericht vom 21. September 2018 festgehaltenen Hinweisen und Anträgen des Bundes überarbeitet. Es wurden folgende Anpassungen vorgenommen:

- Ergänzung des Kriteriums zum Kulturland in den Objektblättern S 1-8 und S 1-9 (Entwicklungsschwerpunkte Wohnen resp. Arbeiten) hinsichtlich einer grösstmöglichen Schonung
- Anpassung der Begrifflichkeiten der Objektblätter S 1-9, V 5 und Ö 1 gemäss SIL-Objektblatt
- Ergänzung und Aktualisierung der aufgeführten Grundlagendokumente in V 5 und Ö 1
- Geringfügige Konkretisierungen der verbindlichen Richtplantexte V 5-1 und V 5-4 sowie der Erläuterungstexte V 5-1 bis V 5-4
- Anpassung der Begrifflichkeiten im Erläuterungsbericht betreffend Abbaugelände «Chappelwald» (E1-2).

6. Ergebnisse der Mitwirkung

Die Resultate bzw. Stellungnahmen aus dem Mitwirkungsverfahren vom 25. Oktober 2018 bis zum 24. Dezember 2018 können dem «Zusammenzug» vom 06.05.19 entnommen werden.