

**Richtplanrevision 2017/18: Zusammenzug der Rückmeldungen aus dem Mitwirkungsverfahren (25. Okt. 2018 bis 24. Dez. 2018)**

Nr.	Blatt	Titel	Absender	Antrag	Begründung / Aussage / teilw. auch Antrag	Weiteres Vorgehen
1	B3	Raumentwicklungsstrategie 2040 (Karte)	BUO	Im Plan ist der Siedlungsraum Buochs mit mittlere bzw. hohe Dichte darzustellen.	Im Rahmen der Überprüfung der Unterlagen des Richtplanes wird festgestellt, dass im oben erwähnten Plan die Siedlung Buochs als ein Siedlungsraum mit niedrige Dichte dargestellt ist. Das scheint wohl kaum zu stimmen. Im Weiteren wird festgehalten, dass das Gebiet Seefeld grundsätzlich dicht genutzt wird (Sport- und Freizeitanlagen) und eine Verdichtung kaum mehr möglich erscheint (Camping, Fussballfelder, Hafen usw.).	Antrag annehmen: Die Darstellung wird überprüft und angepasst.
2	B3	Raumentwicklungsstrategie 2040 (Karte)	BUO	Die Generalisierung des Planes ist zu überprüfen und lediglich die relevanten Räume zu bezeichnen.	Der Plan wurde im Siedlungsraum generalisiert. Dabei wurde die Kreuzstrasse mit den verschiedenen Nutzungen weggelassen, während nicht relevante, kleinste Siedlungsräume (Ferienhauszonen, Inselzonen, Drivingrange usw.) im Plan Raumentwicklungsstrategie 2040 als Siedlungsraum mit niedriger Dichte belassen wurden. Dies zeigt ein falsches Bild.	Antrag annehmen: Die Darstellung wird überprüft und angepasst.
3	B3	Raumentwicklungsstrategie 2040 (Karte)	BUO	In der Legende ist «Gemeinde mit ESP Wohnen» durch «ESP Wohnen» (wie "ESP Arbeiten") zu ersetzen.		Antrag abweisen: Anders als bei den ESP Arbeiten bezeichnet das Symbol ESP Wohnen nicht die Lage des ESP sondern nur Gemeinden mit entsprechenden ESP. So verfügen einzelne Gemeinden über mehrere ESP Wohnen, aber nur über ein Symbol.
4	S1-1	Siedlungsgebiet	BUO	Abstimmung Zeiträume und Prozentzahlen Anzahl Arbeitsplätze zwischen S1-1 und Erläuterungsbericht.	Auf der letzten Seite von S1-1 werden die Anzahl Arbeitsplätze bis 2040 bezeichnet (+12 %). Im Erläuterungsbericht Ziff. 3.1 werden andere Zeiträume aufgezeigt. Die Zunahme bis 2030 wird hier mit 9 % geschätzt. Es wäre allenfalls zweckmässig mit denselben Zeiträumen und Prozentzahlen zu arbeiten.	Antrag annehmen: Die Zahlen des Erläuterungsberichts werden ebenfalls auf den Zeitraum bis 2040 ausgelegt.
5	S1-1	Siedlungsgebiet	CVP		Die Bevölkerung im Kanton Nidwalden soll von 2014 bis 2040 um rund 12% oder 5000 Personen anwachsen. Der Baulandbedarf beträgt rund 85 bis 90 Hektaren. Der CVP ist es wichtig, dass mit dem Kulturland schonend umgegangen wird. Eine Verdichtung in Dörfern ist eine gute Möglichkeit, zusätzlichen Wohnraum zu schaffen. Allerdings ist die Verkehrserschliessung in diese Planung zwingend mit einzubeziehen. Sowohl der ÖV, wie auch der Individualverkehr muss optimiert werden, damit die zusätzlichen Personen keinen Verkehrskollaps auslösen.	Verdichtung und Abstimmung Siedlung / Verkehr sind zentrale Themen der Raumplanung und werden in verschiedenen Planungen der Zukunft einbezogen werden.
6	S1-1	Siedlungsgebiet	Grüne	Der neue Standort (bei anderer Anordnung des Siedlungsgebietes) weist mindestens eine gleichwertige ÖV-Erschliessung auf bzw. er liegt mindestens in einer ÖV-Güteklasse D <u>C</u> .	Der Kanton Nidwalden ist mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) mittelmässig bis gering, oder überhaupt nicht erschlossen. Deshalb hat der motorisierte Individualverkehr (MIV) einen sehr hohen Stellenwert. Wenn ein Siedlungsgebiet anders angeordnet wird, muss die ÖV-Güteklasse mindestens C (mittelmässige Erschliessung) das Ziel sein. So kann die Reisezeit zum nächsten Agglomerationszentrum verkürzt und die Fahrzeiten von Auto und Bahn einander angeglichen werden.	Antrag abweisen: Güteklasse C wird teilweise nicht einmal in den Dorfszentren erreicht. C als Mindestanforderung für Bauzonenverschiebungen anzunehmen ist nicht sinnvoll, da nicht umsetzbar.
7	S1-1	Siedlungsgebiet	Genossenkorp. Buochs		Gemäss den Ausführungen wird im Kanton Nidwalden das Siedlungsgebiet im Bereich Wohn-, Misch- und Kernzonen zwischen 2014 und 2040 mit einem Bevölkerungswachstum von knapp 12% (ca. +5'000 Einwohner) gerechnet. Der entsprechende Baulandbedarf beträgt zwischen ca. 85 und 90 Hektaren. • Unter anderem wird für die langfristige Siedlungserweiterung rund 28 ha Bauland erforderlich. Wenn wir all die Rahmenbedingungen und gesetzlichen Vorgaben (Hochwasserschutz, Gefahrenkarten, Gewässerabstände etc.) für Neueinzonungen betrachten, dann fragt sich die Genossenkorporation Buochs, wo überhaupt noch solche Flächen zur Verfügung stehen.	Die Aussage wird zur Kenntnis genommen.

					<p>• Bei den Wohnzonen bringt die Verdichtung nach innen noch einiges Potenzial, um die notwendigen Flächen zur Verfügung zu stellen. ·</p> <p>Der haushälterische Umgang mit Kulturland ist für die Genossenkorporation Buochs nach wie vor sehr wichtig. Die Möglichkeiten, Gebäude vor allem in der Höhe zu entwickeln, wird in Zukunft den Kanton und die Planer noch mehr beanspruchen und herausfordern.</p>	
8	S1-5	Siedlungserweiterungsgebiete (Karte)	BUO	Der ESP Flugplatz (Fadenbrücke) ist als Zwischenergebnis Arbeiten zu streichen.	Das Gebiet des Flugplatzes (Fadenbrücke) wird neu als ESP Arbeiten (Festsetzung) im Richtplan aufgenommen. Zudem handelt es sich mit dem üG Sagendorf, Emmetten um das einzige Arbeitsgebiet, welches in diesem Plan dargestellt würde. Es ist zudem zu prüfen, ob die übrigen festgesetzten Arbeitsgebiete hier nicht auch aufgenommen werden sollten.	Antrag abweisen. Das Blatt ist nicht Teil der Teilrevision. Bei der gezeigten Fläche handelt es sich nicht um den ESP, sondern eine anschliessende Fläche. Das Blatt zeigt auch Arbeitsgebiete in Beckenried, Emmetten, Oberdorf, Wolfenschliessen, Stansstad und Ennetmoos.
9	S1-8	Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Wohnen	ODO	Für die Gemeinde Oberdorf ist zusätzlich ein Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Wohnen im Gebiet "Dableten" festzusetzen.	Das Gebiet Dableten gilt als sehr gut erschlossen (Fusswegnetz, ÖV, Strassennetz mit Kantonsstrasse und A2) und liegt sehr zentral (Schule, Gemeindeverwaltung, Landsgemeindeplatz). Eine entsprechende Landfläche von mindestens 10'000 m2 ist dafür möglich. Dieser ESP ist in Zusammenarbeit mit der Baudirektion NW zu definieren.	Antrag abweisen. Die Ausscheidung eines zusätzlichen ESP hätte zur Folge, dass die Vorprüfung beim Bund und die Mitwirkung wiederholt werden müssten. Die vorliegende Teilrevision soll sich im Wesentlichen um den Flugplatz und anderweitige, kleinere Anpassungen kümmern. Änderungen im Bereich der langfristigen Siedlungsentwicklung sollen auf eine spätere Revision verschoben werden. Das Gebiet scheint indes geeignet, dannzumal berücksichtigt zu werden.
10	S1-8	Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Wohnen	EMO	Die Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Wohnen sind zu überprüfen. Insbesondere ist die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr aufzuzeigen.	Das in der Richtplankarte festgelegte Siedlungsgebiet orientiert sich an der erwarteten Entwicklung der nächsten 20 - 25 Jahre. Dies umfasst die heutigen rechtskräftigen Bauzonen, die Entwicklungsschwerpunkte Wohnen und Arbeiten sowie die langfristigen Siedlungserweiterungsgebiete gemäss Agglomerationsprogramm Nidwalden 2011 bzw. Siedlungsleitbilder der Gemeinden. Das Agglomerationsprogramm 2011 hat einen Entwicklungsschwerpunkt Stans West samt Umfahungsstrasse vorgesehen. Für die Gemeinde Ennetmoos war dies der zentrale Punkt des Agglomerationsprogramms Nidwalden. Solange die Verkehrsproblematik in der Gemeinde Stans nicht zufriedenstellend gelöst ist, macht es wenig Sinn, zusätzlich vier Entwicklungsschwerpunkte Wohnen in der Gemeinde Stans zu fördern und damit zusätzlichen Verkehr in der Gemeinde Stans zu generieren. Aus unserer Sicht ist es nicht zulässig, den Hauptbestandteil des Agglomerationsprogramms zu streichen und die übrigen Punkte des Agglomerationsprogramms ungeprüft zu übernehmen. Die Aussage im Richtplan, wonach mit den Entwicklungsschwerpunkten im Bereich Wohnen insbesondere eine bessere Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr angestrebt wird, ist für uns nicht nachvollziehbar. Derzeit muss der motorisierte Individualverkehr von und nach Ennetmoos zwingend durch das Stanser Dorf fahren. Für den Gemeinderat Ennetmoos muss die Verkehrsproblematik in Stans gelöst werden, bevor weitere Einzonungen - zumal als Entwicklungsschwerpunkte - vorgenommen werden dürfen.	Antrag teilweise annehmen. Auch wenn Stans West aus dem Agglomerationsprogramm gestrichen wurde und in weiterer Folge auch aus dem Richtplan entfernt wurde, ist doch festzuhalten, dass die Zuteilung von Stans als Regionalzentrum im Richtplan gegeben und unbestritten ist, dies verbunden mit dem höchsten Wachstumswert des Kantons. Gerade ohne Stans West wird die Gemeinde, der man die höchste Zentralitätsstufe zuweist, nach innen, in die bestehenden Lücken hineinwachsen, diese sind darum richtigerweise als ESP's bezeichnet. Dass deren Entwicklung unter Einbezug der Auswirkungen des Verkehrs erfolgen muss ist richtig. Die Abstimmung Siedlung/Verkehr erfolgt neben dem Richtplan auch in anderen Instrumenten, aktuell in Stans im Siedlungsleitbild, das derzeit vorgeprüft wird. Die Gemeinde legt dort ihre Absichten bezüglich Siedlungsentwicklung und Verkehr, auch in Richtung Ennetmoos offen. Aus dem Entwurf des Siedlungsleitbildes entnehmen wir, dass die Entwicklung der ESP nicht mit hoher zeitlicher Intensität forciert werden soll. Weiter ist die Entlastung Stans West gemäss den Ideen des Landrates aufgegleist, so dass mittelfristig eine bessere Erreichbarkeit von Ennetmoos erwartet werden kann.
11	S1-8	Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Wohnen	Grüne	ÖV-Güteklasse: Ziel C, jedoch mindestens B	Der Kanton Nidwalden ist mit dem öffentlichen Verkehr (öV) mittelmässig bis gering, oder überhaupt nicht erschlossen. Deshalb hat der motorisierte Individualverkehr (MIV) einen sehr hohen Stellenwert. Wenn ein Siedlungsgebiet anders angeordnet wird, muss die öV-Güteklasse mindestens C (mittelmässige Erschliessung) das Ziel sein. So kann die Reisezeit zum nächsten Agglomerationszentrum verkürzt und die Fahrzeiten von Auto und Bahn einander angeglichen werden.	Antrag abweisen: Güteklasse C wird teilweise nicht einmal in den Dorfzentren erreicht. C als Mindestanforderung für Bauzonenverschiebungen anzunehmen ist nicht sinnvoll, da nicht umsetzbar.
12	S1-8	Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Wohnen	Grüne	Kulturland: Das Kulturland <u>wird berücksichtigt und möglichst geschont</u> , und insbesondere die Fruchtfolgefleichen werden berücksichtigt und möglichst geschont.	Die klimatischen Veränderungen haben auch in unseren Breitengraden bereits spürbare Auswirkungen auf unsere Landwirtschaft. Die Fruchtfolgefleichen (FFF) sind der agronomisch besonders wertvolle Teil für die landwirtschaftliche Nutzung. Sie umfassen ackerfähiges Kulturland. Sie erfüllen klar definierte Kriterien punkto Bodenbeschaffenheit und klimatischer Verhältnisse. Das Hauptziel der Erhaltung der FFF ist, die ausreichende Versorgungsbasis des Landes mit Nahrungsmitteln in schweren Mangellagen zu sichern. Gleichzeitig trägt der Sachplan FFF zur Verwirklichung weiterer raumord-	Antrag abweisen: Mit der neuen Aussage wird klar dargelegt, dass mit den Böden sorgfältig umgegangen werden soll. Eine Änderung der Formulierung ist nicht nötig.

					nungspolitischer Grundanliegen bei. Dazu gehören unter anderem der Erhalt der Biodiversität, der natürlichen Lebensgrundlagen wie Luft und Wasser sowie der Grünflächen zwischen Siedlungen. Boden ist keine erneuerbare Ressource!	
13	S1-8	Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Wohnen	Genossenkorp. Stans		In die beiden genannten Objektblätter ist folgender Satz zum Stichwort Kulturland als Ergänzung eingeflossen: Das Kulturland und insbesondere die Fruchtfolgeflächen werden berücksichtigt <i>und möglichst geschont</i> . Dieses formulierte Anliegen ist ganz im Sinne des Genossenrats und wird klar unterstützt. Wir sehen da aber Widersprüche und grosse Herausforderungen in der Umsetzung, insbesondere zu Aussagen zu zweckmässiger Erschliessung für alle Verkehrsteilnehmer bezogen auf die Entwicklungsschwerpunkte ESP Wohnen und ESP Arbeiten.	Die Aussage wird zur Kenntnis genommen.
14	S1-8	Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Wohnen	SBFB	Kulturland: Das Kulturland und insbesondere die Fruchtfolgeflächen werden berücksichtigt und möglichst geschont. <u>Der gemäss Sachplan Fruchtfolgeflächen (FFF) sicherzustellende Mindestumfang an Fruchtfolgeflächen ist stets zu gewährleisten: bei Bedarf ist vollumfänglicher Ersatz im Kanton sicherzustellen.</u>	Der Schutz der fruchtbarsten Böden (Fruchtfolgeflächen) ist mit der angedachten Festsatzung «... berücksichtigt und möglichst geschont» viel zu schwammig formuliert. Es gilt, insbesondere die Fruchtfolgeflächen als die fruchtbarsten Böden einem substanziellen, greifbaren Kriterium zu unterstellen.	Antrag abweisen: Die Aussage ist ein klares Statement für den Schutz der Böden. Die gewählte Formulierung wurde zudem im Rahmen der Genehmigung des Bundes zur letzten Teilrevision explizit so vorgegeben. Eine andere Formulierung ist nicht nötig. Weitere Aussagen zu FFF sind in L1-2 zu finden.
15	S1-9	Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Arbeiten	HER	Das Gebiet Mühle westlich der Erschliessungsstrasse [auf Parzelle 1464] ist im Richtplan nicht mehr als kantonaler Entwicklungsschwerpunkt [ESP] Arbeiten zu betrachten. Die Themenkarte Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Arbeiten ist dementsprechend anzupassen.	Im kantonalen Richtplan wird das Gewerbegebiet Müli als kantonaler Entwicklungsschwerpunkt [ESP] Arbeiten im Sinne einer Vororientierung beschrieben. Als Vororientierung werden Vorhaben bezeichnet, welche noch nicht abstimmungsreif sind oder wofür bloss generelle Vorstellungen bestehen. Diese können jedoch erhebliche Auswirkungen auf die räumliche Entwicklung haben. Folglich kann die Ausdehnung der tatsächlich geeigneten Fläche von der in der Karte bezeichneten abweichen. Gestützt auf einen Fachbericht der Am-Plan GmbH, Buochs, vom 10. November 2017, erscheint es als zweckmässig, eine Erweiterung des Gewerbegebiets Müli um lediglich eine Bautiefe oberhalb der Erschliessungsstrasse [auf Parzelle 1464] in Betracht zu ziehen. Ein solches Gebiet mit marginaler zukünftiger Einzonung scheint nicht geeignet, dieses als kantonaler Entwicklungsschwerpunkt [ESP] Arbeiten zu bezeichnen. Der vorerwähnte Fachbericht stellt dazu folgendes fest: <i>Es wurde festgestellt, dass sich das Gebiet oberhalb der heutigen Gewerbezone aufgrund der genaueren Betrachtung lediglich bedingt für eine Arbeitszonenerweiterung eignet. Die Steilheit und die Einsehbarkeit des Geländes, aber auch die Erschliessung lässt kaum mehr als zwei zusätzliche kleinere Gewerbebauten oberhalb der bestehenden Erschliessung realisieren. Insbesondere muss auch berücksichtigt werden, dass allfällige Anlieferungen mit Lastwagen erfolgt. Zweckmässige Parkier- und insbesondere Wendemöglichkeiten sind im steilen Gelände schwierig zu realisieren. Aus den obgenannten Gründen erscheint es zweckmässig, eine Erweiterung des Gewerbegebiets um lediglich eine Bautiefe oberhalb der bestehenden Erschliessungsstrasse vorzusehen. Ein solche marginale zukünftige Einzonung scheint nicht geeignet, diese als kantonaler ESP Arbeiten zu bezeichnen.</i> Der Gemeinderat hat deshalb bereits mit Beschluss vom 28. November 2017 der Bauverwaltung beantragt, dieses Gebiet der künftigen Einzonung im Richtplan nicht mehr als ESP Arbeiten zu betrachten.	Antrag annehmen. Der ESP kann gestrichen werden.
16	S1-9	Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Arbeiten	EMO	Der Standort Eimatt / Halten in der Gemeinde Ennetmoos sei als Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Arbeiten in den kantonalen Richtplan aufzunehmen.	Mit der Erweiterung der Gewerbezone Eimatt / Halten in der Gemeinde Ennetmoos können zwei bestehende Gewerbezone miteinander verbunden werden. Wie die Erfahrung gezeigt hat, sind Gewerbeflächen an dieser Lage sehr gefragt. Die Erweiterung der Gewerbezone ist im Siedlungsleitbild 2012 der Gemeinde Ennetmoos festgehalten und vom Regierungsrat entsprechend genehmigt. Aus Sicht des Gemeinderates Ennetmoos gibt es keinen objektiven Grund, die Erweiterung der Gewerbezone Eimatt / Halten nicht als Entwicklungsschwerpunkt aufzunehmen. Überdies wird	Antrag abweisen. Die Ausscheidung eines zusätzlichen ESP hätte zur Folge, dass die Vorprüfung beim Bund und die Mitwirkung wiederholt werden müssten. Die vorliegende Teilrevision soll sich im Wesentlichen um den Flugplatz und anderweitige, kleinere Anpassungen kümmern. Änderungen im Bereich der langfristigen Siedlungsentwicklung sollen auf eine spätere Revision verschoben werden. Die Fläche ist bereits als Siedlungserweiterungsgebiet Arbeiten (als Zwischenergebnis) abgebildet. Dies nachdem der Bund erkannt hat, dass der Kanton bereits

					einleitend zur Koordinationsaufgabe S1-1 Siedlungsgebiet festgehalten, dass die Entwicklungsschwerpunkte Wohnen und Arbeiten die Siedlungserweiterungsgebiete gemäss den Siedlungsleitbildern der Gemeinden abbildet.	mit den ESP Arbeiten ausreichende Flächen für Arbeitsgebiete abgebildet hat, mussten im Rahmen der letzten Teilrevision alle Siedlungserweiterungsgebiete Arbeiten von Festsetzung auf Zwischenergebnis rückgestuft werden, so auch Eimatt/Halten.
17	S1-9	Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Arbeiten	CVP		Im Satz: „Dabei sollen einerseits wertschöpfungsstarke, arbeitsplatzintensive Unternehmen angesiedelt werden, die einen komparativen Vorteil aus dem Flugplatz Buochs für ihre Geschäftstätigkeit erzielen können, den Luftraum jedoch wenig beanspruchen.“ Das Wort „arbeitsplatzintensiv“ ist schwierig mit dem Flugplatz unter einen Hut zu bringen. Die Produktion von grossen Objekten, wie Flugzeuge, benötigen grosse Hallen, in welchen flächenmässig relativ wenige Arbeiter beschäftigt werden können. Daher wird es in dieser Branche schwierig werden, viele Beschäftigte auf kleinem Raum unterzubringen.	Die Aussage wird zur Kenntnis genommen. Die Formulierung ist relativ zu verstehen. Auch an grossen Objekten können sich mehr oder weniger Arbeitende beschäftigen.
18	S1-9	Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Arbeiten	Grüne	ÖV-Güteklasse: mindestens C (Dienstleistung), mindestens D (Gewerbe / Industrie)	Der Kanton Nidwalden ist mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) mittelmässig bis gering, oder überhaupt nicht erschlossen. Deshalb hat der motorisierte Individualverkehr (MIV) einen sehr hohen Stellenwert. Wenn ein Siedlungsgebiet anders angeordnet wird, muss die Reisezeit zum nächsten Agglomerationszentrum verkürzt und die Fahrzeiten von Auto und Bahn einander angeglichen werden.	Antrag abweisen: Güteklasse C wird teilweise nicht einmal in den Dorfszentren erreicht. C als Mindestanforderung für Bauzonenverschiebungen anzunehmen ist nicht sinnvoll, da nicht umsetzbar.
19	S1-9	Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Arbeiten	Grüne	<u>Ergänzung: Die beiden ESP Buochs Fadenbrücke und Stans/Ennetbürgen/Bürgenbergsüd sind über die Herdernstrasse verbunden.</u>	Die beiden ESP Buochs Fadenbrücke und Stans/Ennetbürgen/Bürgenbergsüd werden von der Pilatus Flugzeugwerke AG beansprucht. Die Erschliessung über die Herdernstrasse ist die kürzeste Verbindung und entlastet den Kreisel Kreuzstrasse.	Antrag abweisen. Ein Rückbau der Herdernstrasse ist kein Thema.
20	S1-9	Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Arbeiten	Grüne	Kulturland: Das Kulturland <u>wird berücksichtigt und möglichst geschont, und insbesondere die Fruchtfolgeflächen werden berücksichtigt und möglichst geschont.</u>	Die klimatischen Veränderungen haben auch in unseren Breitengraden bereits spürbare Auswirkungen auf unsere Landwirtschaft. Die Fruchtfolgeflächen (FFF) sind der agronomisch besonders wertvolle Teil für die landwirtschaftliche Nutzung. Sie umfassen ackerfähiges Kulturland. Sie erfüllen klar definierte Kriterien punkto Bodenbeschaffenheit und klimatischer Verhältnisse. Das Hauptziel der Erhaltung der FFF ist, die ausreichende Versorgungsbasis des Landes mit Nahrungsmitteln in schweren Mangellagen zu sichern. Gleichzeitig trägt der Sachplan FFF zur Verwirklichung weiterer raumordnungspolitischer Grundanliegen bei. Dazu gehören unter anderem der Erhalt der Biodiversität, der natürlichen Lebensgrundlagen wie Luft und Wasser sowie der Grünflächen zwischen Siedlungen. Boden ist keine erneuerbare Ressource!	Antrag abweisen: Mit der neuen Aussage wird klar dargelegt, dass mit den Böden sorgfältig umgegangen werden soll. Eine Änderung der Formulierung ist nicht nötig. Die gewählte Formulierung wurde zudem im Rahmen der Genehmigung des Bundes zur letzten Teilrevision explizit so vorgegeben.
21	S1-9	Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Arbeiten	Genossenkorp. Buochs	ESP Arbeiten hat mehrere Auswirkungen auf Raum und Umwelt und hat somit diverse Kriterien zu erfüllen (siehe S1-9): Auf Grund dessen, dass verfügbares Bauland in Nidwalden praktisch nur auf den Talboden beschränkt ist, fragen wir uns ernsthaft, ob bei den aufgelisteten Kriterien, welche erfüllt sein müssen, nicht noch ein weiteres Merkmal erwähnt werden sollte. <u>• Die Entwicklung von Industrie- und Gewerbebauten soll vor allem auch in der Höhe stattfinden.</u>	Wenn schon die ÖV-Güteklasse und die Schonung von Kulturland als Kriterium gelten sollen, würden wir diese Ergänzung als Abrundung der Bestimmungen ansehen. Wir sind uns bewusst, dass dies in der Kompetenz der Gemeinde liegt, welche Bauhöhen im Bau und Zonenreglement festgelegt werden. Bezüglich haushälterischem Umgang mit Kulturland wäre dieses Argument aber von zentraler Bedeutung.	Antrag annehmen. Mit Blick auf die anstehenden Anpassungen der Bau- und Zonenreglemente scheint es sinnvoll, hier eine klare Aussage zu machen.
22	S1-9	Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Arbeiten	Genossenkorp. Ennetbürgen	Im zweitletzten Absatz sei der Begriff „sowie Wildtierkorridor“ zu streichen. (<Beim ESP Stans/Ennetbürgen Bürgenbergsüd ist im Hinblick auf eine Festsetzung folgenden Aspekten Rechnung zu tragen: Erschliessung, Fruchtfolgeflächen <u>sowie Wildtierkorridor.</u> >)	Die Karte B3-Raumentwicklungsstrategie 2040 zeigt den heutigen Wildtierkorridor, welcher bereits umgesetzt wird/ist. Demzufolge ist die Anmerkung beim Entwicklungsschwerpunkt Bürgenbergsüd nicht zutreffend. Auch zukünftig nicht.	Antrag annehmen. Der Wildkorridor ist vom ESP nicht betroffen, auch wenn es denkbar scheint, dass Wildtiere den näheren Weg durch den ESP wählen.

23	S1-9	Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Arbeiten	Genossenkorp. Stans		In die beiden genannten Objektblätter ist folgender Satz zum Stichwort Kulturland als Ergänzung eingeflossen: Das Kulturland und insbesondere die Fruchtfolgefleichen werden berücksichtigt <i>und möglichst geschont</i> . Dieses formulierte Anliegen ist ganz im Sinne des Genossenrats und wird klar unterstützt. Wir sehen da aber Widersprüche und grosse Herausforderungen in der Umsetzung, insbesondere zu Aussagen zu zweckmässiger Erschliessung für alle Verkehrsteilnehmer bezogen auf die Entwicklungsschwerpunkte ESP Wohnen und ESP Arbeiten.	Die Aussage wird zur Kenntnis genommen.
24	S1-9	Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Arbeiten	Genossenkorp. Stans	Der Zusatz << sowie Wildtierkorridor >> ist ersatzlos zu streichen: <<Beim ESP Stans/Ennetbürgen Bürgenbergsüd ist im Hinblick auf eine Festsetzung folgenden Aspekten Rechnung zu tragen: Erschliessung, Fruchtfolgefleichen sowie Wildtierkorridor >>	Den Hinweis im drittletzten Absatz <<Andererseits sind gleichermassen Unternehmen ohne oder mit geringem Bezug zur Aviatik erwünscht.>> findet die volle Unterstützung des Genossenrats. Der nachfolgende Hinweis im zweitletzten Absatz ist seit der Umzonung von Parz. Nr. 1587 GB Stans und der Umliegung des Wildtierkorridors nicht mehr aktuell, Der ESP Stans/Ennetbürgen tangiert den Wildtierkorridor nicht mehr. Der heutige Wildtierkorridor entspricht dem Vernetzungskorridor in diesem Gebiet gemäss Richtplankarte B3-Raumentwicklungsstrategie 2040.	Antrag annehmen. Der Wildkorridor ist vom ESP nicht betroffen, auch wenn es denkbar scheint, dass Wildtiere den näheren Weg durch den ESP wählen.
25	S1-9	Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Arbeiten	ProNatura	Die Erschliessung, Konflikte mit dem Wildtierkorridor und dem Hochwasserschutz sind vor einer allfälligen Festsetzung zu klären. Ergänzung: Die bestehenden Konflikte mit dem Wildtierkorridor sind zu lösen und die Funktionalität ist mit einem Monitoring zu überprüfen.	Die Umweltschutzverbände (Pro Natura Unterwalden und WWF Unterwalden) beziehen sich auf das Gutachten der Autoren Suter u. Schaefer der WLS.CH Wildlife Solutions GmbH, Lossy, vom 20.2.18 (Anhang zum Bericht 10a im Rahmen des Umnutzungsgesuches des ehemaligen Militärflugplatzes in ein ziviles Flugfeld). Dieses stellt zur Funktionalität des Wildtierkorridors "Bürgenberg-Buochserberg" eine fachlich gute Grundlage dar. Die Gutachter hielten in ihrem Fazit auf Seite 19 wörtlich fest: „Aktuell (also im Beurteilungszeitpunkt Februar 2018, Anm. Umweltschutzverbände) ist der Wildtierkorridor für die meisten Wildtiere nur schwer passierbar. Insbesondere der Zwangswechsel unter der Autobahnbrücke wird von größeren Wildtieren wie Rothirsch, Gams und Reh wahrscheinlich kaum genutzt.“ (...) „Die geplante Strukturbauhalle wird die Situation an diesem Nadelöhr zusätzlich verschärfen und einen weiteren Engpass generieren.“ (...) „Werden die geplanten Aufwertungsmassnahmen nördlich der Fadenbrücke im Trittstein T1 und der Grünstreifen entlang der geplanten Strukturbauhalle umgesetzt, wird sich die Durchlässigkeit des Korridors im Vergleich zur aktuellen Situation (also jene vom Februar 2018, noch vor dem Beginn des Baus der Pilatus Strukturbauhalle, Anm. Umweltschutzverbände) verbessern.“ Die Umweltschutzverbände erachten den geplanten Grünstreifen entlang der Strukturbauhalle nur bedingt als Verbesserung zur Entschärfung „des Nadelöhrs und weiteren Engpasses“ entlang der Strukturbauhalle und der Autobahn A2 (beidseits mit Maschendrahtzaun abgegrenzt). Neben dem ersten Zwangswechsel unter der Autobahnbrücke gibt es damit gleich in nächster Nähe einen zweiten Zwangswechsel. So erwähnen die Gutachter wörtlich: „Gegen Westen nimmt die Breite jedoch kontinuierlich ab. Am westlichen Ende der Industriezone wird das Gehölz durch die immer näher verlaufende Flurstrasse bis auf eine Breite von 4 - 5 m eingeengt und geht anschließend in einen immer schmaler werdenden Heckenstreifen über (Abb. 4/T1) (Baggenstos & Holzgang, 2018). Die Wirkung als Leitstruktur für den Wildwechsel ist zwar noch vorhanden, aber die Funktion als Deckungs- und Rückzugfläche wird aufgrund der fehlenden Breite stark verringert (Baggenstos & Holzgang, 2018).“ Der Wildtierkorridor wird von den Gutachtern schon unter der Autobahnbrücke zurecht als „schwer passierbar“ qualifiziert, entlang der Strukturbauhalle und der lärmigen Autobahn noch schwieriger, und angesichts des nun vorliegenden Umnutzungsgesuchs mit all seinen Auswirkungen auf die Wildtierfauna noch mehr. Dies ist inakzeptabel, ist der Wildwechsel doch im kantonalen Richtplan eingetragen und daher behördenverbindlich zu beachten (auch von Bundesbehörden).	Textanpassung in L8-2 vornehmen. Dem Antrag wird mit einer Textanpassung in der Koordinationsaufgabe L8-2 Wildkorridore entsprochen (keine Anpassung in S1-9). Das Anliegen wird auch teilweise als Massnahme im Rahmen des ökologischen Ausgleichs, im Zuge der Errichtung des Flugfeldes, behandelt. Der Teil ausserhalb des Massnahmenperimeters des Flugfeldes ist über andere Wege zu realisieren. Ein Monitoring soll indes nicht installiert werden, weiter sollen auch keine Abklärungen bezüglich einer Wildtierbrücke getätigt werden.

					Vor 10 bis 20 Jahren war der Wildwechsel quer über das Flugfeld, Richtung Bürgenberg noch besser möglich. Mit der Siedlungserweiterung von industriellen und gewerblichen Bauten im Laufe der Jahre wurde hier die Durchlässigkeit für das Wild zunehmend stärker beeinträchtigt.	
26	S1-9	Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Arbeiten	zb	Die Zentralbahn beantragt die ESP Arbeiten hinsichtlich der Erschliessung durch öffentliche Verkehrsmittel nochmals zu überprüfen.	Im Sinne einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung sind Entwicklungsschwerpunkte dort festzulegen wo eine leistungsfähige öffentliche Verkehrsanbindung (Bahn) besteht oder realisiert werden kann. Die im Richtplan ausgewiesenen Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten erfüllen ausser Hergiswil diese Bedingung nicht.	Antrag abweisen. Die Entwicklung eines ESP geht immer mit einer guten ÖV-Anbindung einher. Mit der Entwicklung des ESP ist darum zwingend immer auch die ÖV-Anbindung sicherzustellen und gegebenenfalls zu verbessern. Eine bedarfsgerechte bis gute ÖV-Anbindung ist bei allen ESP bestehend oder möglich.
27	S1-9	Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Arbeiten	SBFB	Kulturland: Das Kulturland und insbesondere die Fruchtfolgefleichen werden berücksichtigt und möglichst geschont. <u>Der gemäss Sachplan Fruchtfolgefleichen (FFF) sicherzustellende Mindestumfang an Fruchtfolgefleichen ist stets zu gewährleisten: bei Bedarf ist vollumfänglicher Ersatz im Kanton sicherzustellen.</u>	Der Schutz der fruchtbarsten Böden (Fruchtfolgefleichen) ist mit der angedachten Festsetzung «... berücksichtigt und möglichst geschont» viel zu schwammig formuliert. Es gilt, insbesondere die Fruchtfolgefleichen als die fruchtbarsten Böden einem substanziellen, griffigen Kriterium zu unterstellen.	Antrag abweisen: Die Aussage ist ein klares Statement für den Schutz der Böden. Die gewählte Formulierung wurde zudem im Rahmen der Genehmigung des Bundes zur letzten Teilrevision explizit so vorgegeben. Eine andere Formulierung ist nicht nötig. Weitere Aussagen zu FFF sind in L1-2 zu finden.
28	S1-9	Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Arbeiten	SBFB	Kantonale Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten sind (Standort / Koordinationsstand): - Stans Rieden / Oberdorf Wiler Allmend / <u>Buochs Fadenbrücke</u> / Festsetzung - Stans / Ennetbürgen, Bürgenbergsüd / <u>Buochs Fadenbrücke</u> / Zwischenergebnis	Im Sinne des haushälterischen Umgangs mit dem Boden, soll der ESP Buochs Fadenbrücke weiterhin als Zwischenergebnis im Richtplan verbleiben und somit vorderhand und bis auf Weiteres noch nicht als Festsetzung in den RP Eingang finden. Dies gebieten nicht zuletzt auch die vorhandenen Bauzonenreserven im Kanton, die zuerst auszuschöpfen sind, bevor an eine Aufstufung des Gebiets «Buochs Fadenbrücke» als «Festsetzung» und als Folge davon an die Ausscheidung von zusätzlichen Bauzonen zu denken ist. Dies gilt erst recht für die Ansiedlung von Betrieben ohne oder mit geringem Bezug zur Aviatik. Ausserdem sind vor einer Festsetzung des Gebiets Buochs Fadenbrücke die Konflikte mit dem Wildtierkorridor und dem Hochwasserschutz zu klären und zu lösen. Bezüglich der Thematik Wildtierkorridor wird auf das separate Mitwirkungsblatt zu L8-2 Wildtierkorridore als unabdingbare Ergänzung der Teilrevision des RP verwiesen. Es ist daher absolut ausreichend, dass die räumliche Priorität des Kantons für eine allfällige künftige Erweiterung des Gebiets Buochs Fadenbrücke im RP weiterhin als Zwischenergebnis ausgewiesen wird.	Antrag abweisen. Mit einer Rückstufung von einer Festsetzung auf ein Zwischenergebnis würde eine Entwicklung des Areals erheblich verzögert. Die Absichten im Gebiet sind soweit aufgezeigt und abgestimmt, dass eine Festsetzung angemessen ist. Dies ergibt sich auch aus der Vorprüfung des Bundes.
29	S1-9	Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Arbeiten	SBFB	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/ und Stans Nord und <u>Buochs Fadenbrücke</u>) 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 Fruchtfolgefleichen beansprucht.	Folgerichtige Änderung des Erläuterungstextes in Übereinstimmung mit dem oben erwähnten Antrag, das Gebiet Buochs Fadenbrücke nach wie vor als Zwischenergebnis weiterzuführen. Kommt hinzu, dass es sich gerade im Gebiet Buochs Fadenbrücke eben (grösstenteils) nicht um eingezonte Flächen handelt, wie der Erläuterungstext fälschlicherweise suggeriert.	Antrag abweisen. Mit einer Rückstufung von einer Festsetzung auf ein Zwischenergebnis würde eine Entwicklung des Areals erheblich verzögert. Die Absichten im Gebiet sind soweit aufgezeigt und abgestimmt, dass eine Festsetzung angemessen ist. Dies ergibt sich auch aus der Vorprüfung des Bundes. Zudem ist klar festzuhalten, dass der überwiegende Teil der Fläche eingezont ist (Industriezone und öffentliche Zone).
30	S1-9	Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Arbeiten	SBFB	Andererseits sind gleichermassen Unternehmen ohne oder mit geringem Bezug zur Aviatik erwünscht. Die <u>Erschliessung</u> ,	Der bisherige Erläuterungstext betreffend Klärung von Konflikten mit dem Wildtierkorridor und dem Hochwasserschutz vor einer allfälligen Festsetzung ist beizubehalten und	Antrag abweisen. Bezüglich Wildtierkorridor werden in L8-2 textliche Anpassungen vorgenommen.

				Konflikte mit dem Wildtierkorridor und dem Hochwasserschutz sind vor einer allfälligen Festsetzung zu klären <u>und zu lösen</u> , respektive eine - spätere - allfällige Festsetzung damit zu verknüpfen, dass bezüglich Überflutungskorridor von baulichen Einschränkungen im nordwestlichen und östlichen Teil des ESP in Form von Auflagen für Bauten auszugehen ist.	bezüglich Überflutungskorridor zu ergänzen. Insbesondere auch mit Blick auf die angedachte Aufwertung des Wildtierkorridors wie im Umnutzungsgesuch der Airport Buochs AG (öffentliche Auflage ab 25.10.2018) enthalten, braucht es unumgänglich eine andere, tiergerechte Lösung. Deshalb auch die Textergänzung «... und zu lösen». Siehe dazu das separate Mitwirkungsblatt zu L8-2 Wildtierkorridore.	
31	S1-9	Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Arbeiten	RUAG	S1-9 Beim ESP Stans/ Ennetbürgen Bürgerbergsüd ist im Hinblick auf eine Festsetzung folgenden Aspekten Rechnung zu tragen: Erschliessung, Fruchtfolgeflächen sowie Wildtierkorridor.	Fruchtfolgeflächen und Wildtierkorridor vertragen sich nicht mit eingezonten Flächen für die Industrie. Die Ansprüche und Bedürfnisse der Bedarfsträger sind unterschiedlich.	Wird zur Kenntnis genommen. Bezüglich Wildtierkorridor wird eine textliche Anpassung vorgenommen, da sich der ESP und der Korridor nicht überlagern. Bezüglich FFF ist darauf hinzuweisen, dass in L1-2 die Beanspruchung von entsprechenden Flächen eingehend geregelt ist.
32	S1-10	Arbeitszonenbewirtschaftung	CVP	Die CVP überrascht es sehr, dass der ganze Absatz: <i>Einzonungen oder Umzonungen in eine Gewebezone oder Industriezone, welche nicht grösser als 2000 m2 und für die Arrondierung bestehender Betriebe verwendet wird sind möglich, ohne dass eine Arbeitszonenbewirtschaftung durchgeführt wird.</i> gelöscht wird. Der Landrat hat sich am 15. Februar 2017 mit diesem Artikel intensiv beschäftigt. Auf Vorschlag der CVP wurde die Fläche von ursprünglich 1000 m2 auf 2000 m2 erhöht. Wir stellen den Antrag, die Formulierung, wie sie der Landrat am 15. Februar 2017 angenommen hat, nicht zu streichen und so stehen zu lassen.	Wenn für kleinste Flächen, welche einer Um- oder Einzonung unterzogen werden, Arbeitszonenbewirtschaftungen gemacht werden müssen, dann legen wir unseren Unternehmen unnötig Steine in den Weg. Solche Arbeitszonenbewirtschaftungen sind aufwändig, kosten viel Geld und ist bei kleineren Flächen bis 2000 m2 nicht sinnvoll.	Antrag abweisen. Die Anpassung wurde vom Bundesrat im Rahmen der Genehmigung zur letzten Teilrevision abgelehnt, es wurde explizit verlangt, dass Einzonungen von Arbeitszonen immer im Rahmen einer Arbeitszonenbewirtschaftung zu erfolgen haben.
33	S1-10	Arbeitszonenbewirtschaftung	Genossenkorp. Buochs ,	Im Abschnitt S1-10 Arbeitszonenbewirtschaftung wird vorgesehen, dass folgender Text gestrichen werden soll: <i>„Einzonungen oder Umzonungen in eine Gewerbezone oder Industriezone, welche nicht grösser ist als 2'000 m2 und für die Arrondierung bestehender Betriebe verwendet wird, sind möglich, ohne dass eine Arbeitszonenbewirtschaftung durchgeführt wird.“</i> Der Landrat hat aber an seiner Sitzung vom 15. Februar 2017 beschlossen, dass für Gewerbe- oder Industriezonen, welche nicht grösser als 2'000 m2 sind, keine Arbeitszonenbewirtschaftung durchgeführt wird. Weshalb nun in der Teilrevision 2017 /2018 ab dem ersten m2 eine Arbeitszonenbewirtschaftung durchgeführt werden muss, ist uns völlig unbegreiflich. Wir stellen den Antrag, die Formulierung, welche	In unserem kleinen Kanton wird die industrielle Besiedelung durch Gewässer, Wälder, Verkehrswege und auch von den Umweltgegebenheiten (Rahmenbedingungen) her bereits heute schon stark eingeschränkt. Für neue Arbeitszonen aber auch Erweiterungen (Arrondierung) von Firmen sollte das vorhandene Bauland optimal genutzt werden und man muss nicht über zu hohe Baulandpreise klagen. (wie unter S1-9, verdichtetes Sauen in der Höhe) Erst ab 2000 m2 macht eine Arbeitszonenbewirtschaftung Sinn. So kann auch der häuslicheren Bodennutzung besser nachgelebt werden und Erweiterungen von Gewerbebetrieben sollte man nicht schwerfällig und kompliziert machen.	Antrag abweisen. Die Anpassung wurde vom Bundesrat im Rahmen der Genehmigung zur letzten Teilrevision abgelehnt, es wurde explizit verlangt, dass Einzonungen von Arbeitszonen immer im Rahmen einer Arbeitszonenbewirtschaftung zu erfolgen haben.

				der Landrat am 15. Februar 2017 zugestimmt hat, stehen zu lassen und nicht zu streichen.		
34	L8-2	Wildtierkorridore	SBFB	<p>Es sei folgender Text als 2. Abschnitt in den grau unterlegten Teil einzufügen: <i>«Insbesondere ist eine Lösung zu suchen für eine qualitativ deutliche Verbesserung des Wildtierkorridors zwischen dem Buochserhorn und dem Bürgenberg. Dabei steht die Prüfung einer neu zu bauenen Brücke für das Wild über die Autobahn A2 (idealerweise auch mit Leitstrukturen ab dem Buochserwald) im Vordergrund. Dies zur Beseitigung des gleich zweifachen Wild-Zwangswechsels im Gebiet Faden, Buochs.»</i></p>	<p>Es wird beantragt, die Koordinationsaufgabe L8-2 ebenfalls in die Teilrevision des Richtplans 2018 aufzunehmen. Dies, weil der SBFB den Vorschlag des Wildtierwechsels im Rahmen der ökologischen Ausgleichsmassnahmen des Umnutzungsgesuchs der ABAG ablehnt und es folgerichtig eine wildtiergerechte Lösung braucht. Bereits bisher stellt der Durchgang unter der Autobahn A2 über die Engelberger Aa für das Wild einen unsäglichen Zwangswechsel dar. Mit der Erstellung der Strukturbauhalle der Pilatus Flugzeugwerke AG ab Frühjahr 2018 wurde diesem nun in nächster Nähe gleich noch ein zweiter Zwangswechsel beigefügt: Ein veritabler «Schlauch» entlang der Autobahn A2 und der Strukturbauhalle auf einer Länge von ca. 100 m und einer Breite von wenigen Metern. Der SBFB bezieht sich auf das Gutachten der Autoren Suter u. Schaefer der WLS.CH WildLife Solutions GmbH, Lossy, vom 20.2.18 (Anhang zum Bericht 10a im Rahmen des Umnutzungsgesuches des ehemaligen Militärflugplatzes in ein ziviles Flugfeld). Dieses stellt zur Funktionalität des Wildtierkorridors "Bürgenberg-Buochserberg" eine fachlich gute Grundlage dar. Die Gutachter hielten in ihrem Fazit auf Seite 19 wörtlich fest: „Aktuell (also im Beurteilungszeitpunkt Februar 2018, Anm. SBFB) ist der Wildtierkorridor für die meisten Wildtiere nur schwer passierbar. Insbesondere der Zwangswechsel unter der Autobahnbrücke wird von größeren Wildtieren wie Rothirsch, Gams und Reh wahrscheinlich kaum genutzt.“ (...) „Die geplante Strukturbauhalle wird die Situation an diesem Nadelöhr zusätzlich verschärfen und einen weiteren Engpass generieren.“ (...) „Werden die geplanten Aufwertungsmassnahmen nördlich der Fadenbrücke im Trittstein T1 und der Grünstreifen entlang der geplanten Strukturbauhalle umgesetzt, wird sich die Durchlässigkeit des Korridors im Vergleich zur aktuellen Situation (also jene vom Februar 2018, noch vor dem Beginn des Baus der Pilatus Strukturbauhalle, Anm. SBFB) verbessern.“ Der SBFB erachtet den geplanten Grünstreifen entlang der Strukturbauhalle nur bedingt als Verbesserung zur Entschärfung „des Nadelöhrs und weiteren Engpasses“ entlang der Strukturbauhalle und der Autobahn A2 (beidseits mit Maschendrahtzaun abgegrenzt). Neben dem ersten Zwangswechsel unter der Autobahnbrücke gibt es damit gleich in nächster Nähe einen zweiten Zwangswechsel. So erwähnen die Gutachter wörtlich: „Gegen Westen nimmt die Breite jedoch kontinuierlich ab. Am westlichen Ende der Industriezone wird das Gehölz durch die immer näher verlaufende Flurstrasse bis auf eine Breite von 4 - 5 m eingeengt und geht anschließend in einen immer schmaler werdenden Heckenstreifen über (Abb. 4/T1) (Baggenstos & Holzgang, 2018). Die Wirkung als Leitstruktur für den Wildwechsel ist zwar noch vorhanden, aber die Funktion als Deckungs- und Rückzugfläche wird aufgrund der fehlenden Breite stark verringert (Baggenstos & Holzgang, 2018).“ Der Wildtierkorridor wird von den Gutachtern schon unter der Autobahnbrücke zurecht als „schwer passierbar“ qualifiziert, entlang der Strukturbauhalle und der lärmigen Autobahn noch schwieriger, und angesichts des Umnutzungsgesuchs mit all seinen Auswirkungen auf die Wildtierfauna noch mehr. Dies ist inakzeptabel, ist der Wildwechsel doch im kantonalen Richtplan eingetragen und daher behördenverbindlich zu beachten. Vor 10 bis 20 Jahren war der Wildwechsel quer über das Flugfeld, Richtung Bürgenberg noch besser möglich. Mit der Siedlungserweiterung von industriellen und gewerblichen Bauten im Laufe der Jahre wurde hier die Durchlässigkeit für das Wild zunehmend stärker beeinträchtigt.</p>	<p>Antrag abweisen. Koordinationsaufgabe L8-2 wird ergänzt. "Die Wildtierkorridore sind aufzuwerten." Abklärungen bezüglich einer Wildtierbrücke sollen indes nicht getätigt werden.</p>
35	V2	Strassen	DAL, ODO, WOL	<p>Im Rahmen von Richtplananpassungen soll die strategische Ausrichtung auf das Thema Verkehrsbelastung Engelberger-</p>	<p>Das Thema Verkehrsbelastung Engelbergertal ist unter verschiedenen Blickwinkeln wie Wohnqualität, Umwelt- und Naturschutz, Standortattraktivität, Finanzen, Tourismus, Volkswirtschaft oder der Klimaerwärmung zu betrachten.</p>	<p>Die Aussage wird zur Kenntnis genommen. Das eingereichte Arbeitspapier umfasst eine Vielzahl von Themen, die allenfalls eine separate Richtplanrevision rechtfertigen würden.</p>

				tal, Verbesserung Verkehrsfluss oder Verkehrsmenge bei neuen Projekten ganz generell immer zu berücksichtigen sein. Auch sollen präventive Massnahmen an bestehenden Strassenanlagen miteinbezogen werden.	Der Verkehr aus dem Engelbergertal muss schneller und einfacher auf die Autobahn gelangen, z.B. mittels einer neuen und direkten Einfahrt auf die Autobahn in Fahrtrichtung Norden oder anderen Massnahmen. Grundsätzlich muss die Einfahrt auf die Autobahn für die Fahrzeuge, welche aus dem Engelbergertal kommen, möglichst direkt geschehen, ohne dass einem anderen Verkehrsteilnehmer Vortritt gegeben werden muss. Im Gebiet Oberdorf fand eine starke und gewollte Entwicklung statt. Die Entwicklung Flugplatz Buochs mit entsprechendem Verkehr wird künftig die Verkehrsaufkommen im Bereich Oberdorf/Stans noch erhöhen. Der Kreisel Kreuzstrasse bildet ein Nadelöhr für den Verkehrsabfluss aus dem Engelbergertal, welches beseitigt werden muss.	Die vorgesehenen Massnahmen sind erst vage formuliert. Die Themen greifen neben dem Richtplan auch Aspekte der touristischen Feinkonzepte und der Verkehrsrichtpläne auf. Das Themenfeld soll auf eine spätere, separate Richtplananpassung verschoben werden und dann in Absprache mit dem Kanton Obwalden angegangen werden. Die Motion Baumgartner hat zudem eine umfassende Verkehrsplanung im Grossraum Kreuzstrasse inkl. Autobahnein- und ausfahrten angestossen. Ein Planungskredit wurde dem Landrat beantragt.
36	V2	Strassen	Engelberg	Durch geeignete Massnahmen ist ein guter und ausreichender Verkehrsfluss (Strassenverkehr) auf der Hauptstrasse von und nach Engelberg sicher zu stellen und für allfällige Verkehrsbelastungen Raum zu sichern.	Trotz Ausbau des öffentlichen Verkehrs (siehe auch V3-7) muss der Verkehrsfluss auf der Strasse von und nach Engelberg auch künftig gut funktionieren können. Einengungen oder Hindernisse, welchen den Verkehrsfluss behindern und einschränken, sind zu vermeiden. Heute sowie in der Zukunft können allfällige Verkehrsbelastungen ein Thema sein. Wir erinnern auch an die Stellungnahme des Einwohnergemeinderats Engelberg vom 21. September 2011 zum Agglomerationsprogramm Nidwalden 2011 und die Eingaben des Einwohnergemeinderats Engelberg vom 10. Februar 2016 zum Entwurf Teilrevision 2015116.	Die Aussage wird zur Kenntnis genommen. Es besteht ein Arbeitspapier der betroffenen Gemeinden, dieses umfasst eine Vielzahl von Themen, die allenfalls eine separate Richtplanrevision rechtfertigen würden. Die vorgesehenen Massnahmen sind erst vage formuliert. Die Themen greifen neben dem Richtplan auch Aspekte der touristischen Feinkonzepte und der Verkehrsrichtpläne auf. Das Themenfeld soll auf eine spätere, separate Richtplananpassung verschoben werden und dann in Absprache mit dem Kanton Obwalden angegangen werden. Die Motion Baumgartner hat zudem eine umfassende Verkehrsplanung im Grossraum Kreuzstrasse inkl. Autobahnein- und ausfahrten angestossen. Ein Planungskredit wurde dem Landrat beantragt.
	V2-5	Wiesenbergstrasse	AMO	Die Aussagen zur Wiesenbergstrasse sollen nach dem aktuellen Projektstand überarbeitet werden.		Antrag annehmen. Die Überarbeitung kann vorgenommen werden.
37	V3-7	Raumsicherung für künftige Angebotsausbauten auf der Schiene	ODO	Die Benennung "Dallenwil Nord" im Zusammenhang mit dem Doppelspurausbau ist durch "Oberdorf" zu ersetzen. Die Gemeinde Oberdorf ist im Richtplan als Agglomerationsgemeinde aufgeführt. Im Richtplan ist deshalb zu erwähnen, dass der ÖV in Oberdorf durch den Kanton zu fördern ist.	Der geplante Doppelspurausbau Dallenwil Nord (ab Gehren in Richtung Dallenwil) liegt auf dem Gemeindegebiet Oberdorf und bringt der Gemeinde keinerlei ÖV-Vorteile. Die Gemeinde Oberdorf ist nicht mehr bereit, weitere ÖV-Lasten zu tragen und gleichzeitig Beschneidungen im ÖV (Buslinie) befürchten bzw. hinnehmen zu müssen. Das Angebot "Buslinie Büren" steht momentan zur Diskussion, die Bus-Durchmesserlinie wurde bereits aufgehoben wie auch die beiden Bahnhöfe Gerenmüli und Büren. Die Gemeinde Oberdorf ist seither die einzige Gemeinde an der Zentralbahnstrecke ohne eigenen Bahnhof.	Die Benennung kann angepasst werden. Weitere Aussagen sollen nicht vorgenommen werden. Den Doppelspurausbau Oberdorf braucht es für den Halbstundentakt der zb nach Engelberg (STEP AS 2035). Davon profitiert auch Oberdorf mit Busanschlüssen in Stans. Die Beschneidung von Buslinien hängt mit der fehlenden Nachfrage zusammen.
38	V3-7	Raumsicherung für künftige Angebotsausbauten auf der Schiene	Genossenkorps. Stans	Hier wünschen wir im Text eine räumlich definiertere Aussage.	Als Ergänzung in der Koordinationsaufgabe V3-7 wurde aufgenommen: <<Im Raum Dallenwil Nord ist die aktuelle Einspurstrecke der Zentralbahn auf Doppelspur zu erweitern.>> Und weiter hinten im Text: <<Dieser wird zur Realisierung des STEP AS 30/35 vorgesehenen Halbstundentakts nach Engelberg erforderlich.>> Es ist zu vermuten, dass der Ausbau auf Doppelspur zwischen den im Plan eingetragenen grauen Pfeilen stattfinden soll. Auf jeden Fall kann der Doppelspur-Ausbau das aktuelle Projekt des Knotens Büren zwischen Dallenwil bis Bahnübergang Rechenmachers nicht betreffen - ansonsten wäre die Planung Knoten Büren falsch aufgeführt.	Keine Anpassung. Der Doppelspurausbau (ab Gehren Richtung Dallenwil) hat keinen Zusammenhang mit oder Auswirkungen auf das Projekt Kreisel Büren.
39	V3-7	Raumsicherung für künftige Angebotsausbauten auf der Schiene	zb	Die Zentralbahn beantragt, dass die gemeinsam vereinbarte Bestvariante für den Doppelspurausbau, die Variante Tunnel kurz, als Freihaltebereiche im kantonalen Richtplan festgesetzt wird.	Unter der Koordinationsaufgabe V 3-7 ist ein Korridor «von 10 Metern Breite, mit je 5 Meter beidseitig ab der Gleisachse» entlang der Strecke von Stansstad bis zur Kantongrenze Nidwalden/Obwalden als Freihaltebereich beschrieben und im Plan abgebildet. Dieser Freihaltebereich entspricht den aktuellen und zukünftigen Interessen der Zentralbahn sehr gut und wird dementsprechend sehr geschätzt. Das grösste Nadelöhr der Zentralbahn auf dem Gebiet des Kantons Nidwalden liegt in Hergiswil zwischen dem Bahnhof Hergiswil und der Station Hergiswil Matt. Auf diesem Abschnitt ist mittelfristig ein Doppelspurausbau vorgesehen. Um zusätzliche bauliche Hindernisse dieses Ausbaus zu verhindern ist es aus Sicht der Zentralbahn zwingend, Raumsicherungsmassnahmen im kantonalen Richtplan festzusetzen.	Derzeit keine Anpassung. Die Raumsicherung für die noch fehlende Doppelspur in Hergiswil wird in der nächsten Richtplanrevision präzisiert und ergänzt.

40	V3-7	Raumsicherung für künftige Angebotsausbauten auf der Schiene	zb	Die zusätzliche Auflage bzgl. "verträgliche Ausgestaltung" im kantonalen Richtplan kann aus Sicht der Zentralbahn weggelassen werden, da die geltenden gesetzlichen Vorgaben ohnehin eine verträgliche Ausgestaltung erfordern und Planung und Bewilligung nach Vorgaben des Bundes erfolgt.	Im Einleitungstext zur Koordinationsaufgabe V 3-7 wurde unter anderem die folgende Formulierung zum geplanten Doppelspurausbau in Dallenwil ergänzt: «Der Doppelspurausbau ist für die Anwohner der Strecke bezüglich Immissionen der Bahn vertraglich auszugestalten.» Für Bahninfrastrukturausbauten - wie der Doppelspurausbau in Dallenwil - bestehen auf nationaler Ebene bereits Vorgaben bezüglich der zulässigen Immissionen/Emissionen.	Antrag annehmen.
41	V3-7	Raumsicherung für künftige Angebotsausbauten auf der Schiene	zb	Die Zentralbahn beantragt, die Festsetzung im Richtplan der Machbarkeitsstudie der Zentralbahn anzupassen.	Im Richtplan ist im Raum Dallenwil Nord der Doppelspurausbau gemäss unserem Bericht «Zentralbahn 2030» abgebildet. Unterdessen wurde zu diesem Doppelspurausbau eine Machbarkeitsstudie erstellt, welche für den Ausbau eine grössere räumliche Ausdehnung des Doppelspurausbaus vorsieht.	Antrag ablehnen. Die bestehende Formulierung und Plandarstellung passt auch für die Aussagen der Machbarkeitsstudie.
	V2-4	Kehrsitenstrasse	AMO	Bitte den Text wie folgt anpassen: Basierend auf den vorangehenden Projektstufen sind die erarbeiteten Massnahmen betreffend Verkehrsqualität, Steinschlaf, Instandsetzung Strasse und Schutz Amphibien im Rahmen eines Bauprojekts Ausfühungsprojekts umzusetzen.	Die korrekte Bezeichnung nach Strassengesetz lautet Ausführungsprojekt	Antrag annehmen.
	V4	Langsamverkehr	AMO	Bitte den Text wie folgt anpassen: Die Hauptkoordination des Langsamverkehrs liegt bei der neu geschaffenen kantonalen Fachstelle Langsamverkehr, zugehörig dem Amt für Mobilität.	Diese Fachstelle existiert nicht. Die Aufgabe liegt beim Amt für Mobilität.	Antrag annehmen.
42	V4	Langsamverkehr	BEC, STA, WOL, Bürgenstock, WOL Tourismus	Leitsatz: Für Fussgänger und Wanderer sowie für Fahrradfahrer und Biker wird ein sicheres, zusammenhängendes und einheitlich signalisiertes Wegnetz bereitgestellt und unterhalten.	Fuss-, Wander-, Mountainbike- und Fahrradwegnetze müssen zwingend aufeinander abgestimmt werden!	Antrag annehmen. Alle Langsamverkehrsnetze sind aufeinander abzustimmen. Der Ausbaustandard der einzelnen Netze (Fusswege, Wanderwege, Velowege (Velostreifen), Bikewege) hat verschiedene Kriterien zu erfüllen.
43	V4	Langsamverkehr	Grüne	Für den Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr, Wandern usw.) wird ein sicheres, zusammenhängendes und einheitlich signalisiertes Wegnetz bereitgestellt und unterhalten. Für Fussgänger und Wanderer wird ein sicheres, zusammenhängendes und einheitlich signalisiertes Wegnetz bereitgestellt und unterhalten.	Der Bundesbeschluss Velo wurde am 23. September 2018 von 73.6% des Volkes und von allen Ständen angenommen. Somit wird das Velofahren in der Bundesverfassung verankert und dem Wandern und dem zu Fuss gehen gleichgestellt. Der Oberbegriff "Langsamverkehr" umfasst neben Fussgängern und Wanderern noch weitere Kategorien wie Velofahren, Mountainbiken und Skaten.	Antrag annehmen. Alle Langsamverkehrsnetze sind aufeinander abzustimmen. Der Ausbaustandard der einzelnen Netze (Fusswege, Wanderwege, Velowege (Velostreifen), Bikewege) hat verschiedene Kriterien zu erfüllen.
44	V4	Langsamverkehr	BEC, STA, WOL, Bürgenstock, Klewenbahn, LSB Wirzweil, MTB ZCH, NW Tourismus, WOL Tourismus	Ausgangslage: Die Hauptkoordination des Langsamverkehrs liegt bei der neu geschaffenen kantonalen Fachstelle Langsamverkehr, zugehörig dem 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	Um alle Netze aufeinander abstimmen zu können, macht eine Aufteilung der Netze in andere Amtsstellen und sogar Direktionen aus heutiger Sicht keinen Sinn mehr! Eine Fachstelle Langsamverkehr kann nur richtig zum Tragen kommen, wenn der GESAMTE Langsamverkehr und dessen Kompetenz dieser Fachstelle untersteht. Hinsichtlich des Bundesbeschlusses vom 23.09.2018 muss das Fahrrad und Bike ins kantonale Fuss- und Wanderweggesetz integriert werden. Integration und anschließende Zuständigkeit muss Aufgabe EINER Fachstelle sein, und nicht mehrerer. Auch was die Koordination mit Schweiz Mobil betrifft, ist eine Aufteilung auf 2 Amtsstellen absolut nicht zielführend. Es darf nicht sein, dass der kantonale Richtplan sich nach der aktuellen Stellenbesetzung der Fachstellen und deren Interessen richtet. Von daher ist eine Angliederung der Wanderwege beim AWE nicht ideal, da dieses Amt eher überwachend agieren sollte und nicht ausführend, analog des Amtes für Jagd und Fischerei oder des Amtes für Umwelt bei Erweiterungen und Neubauten. Im Rahmen des NRP-Projektes Mountainbike Zentralschweiz muss die Priorisierung vom V4-4 höher eingestuft werden, um den Zug nicht zu verpassen im Hinblick auf die	Antrag ablehnen. Eine Zusammenfassung aller Bereiche des Langsamverkehrs macht allenfalls Sinn und erhöht die Effizienz der Aufgabenerfüllung. Die vorgeschlagene Änderung der Zuständigkeiten innerhalb der Verwaltung ist zu prüfen, soll aber nicht über den Richtplan erfolgen.

					Entwicklung der Nachbar- und Zentralschweizer Kantone. Gleiches gilt auch für die Fahrradwege, da die gesetzliche Integration vom Fahrrad und Bike ins Fuss- und Wanderweggesetz (Bundesbeschluss vom 23.09.2018) auf diese Konzepte abgestimmt sein muss.	
45	V4	Langsamverkehr	Grüne	Die Hauptkoordination des Langsamverkehrs liegt beim der neu geschaffenen kantonalen Fachstelle Langsamverkehr, zugehörig dem Amt für Mobilität. Für die Wanderwege ist die gleichnamige Fachstelle, des Amtes für Wald und Energie, zuständig. Die Verantwortlichkeiten sind folglich aufgeteilt: Eine kantonale Fachstelle für den Langsamverkehr besteht nicht. Die Hauptkoordination liegt heute beim Amt für Raumentwicklung. Die Verantwortlichkeiten sind aufgeteilt: Fusswege, Mountainbike und Skating beim ARE NW • Fuss- und Fahrradwege, Mountainbike und Skating beim AMO • Wanderwege beim AWE Fahrradwege beim TBA	Fuss-, Wander- und Velowege sind in Art. 88 Bundesverfassung gleichgestellt. Kantone und Gemeinden sind und bleiben auch mit dem Bundesbeschluss für Planung, Bau, Unterhalt und Betrieb zuständig. Damit Fuss-, Wander- und Velowege im Kanton tatsächlich gleichwertig behandelt und aufeinander abgestimmt werden, ist die Koordination bei einer Stelle (Amt für Mobilität) unabdingbar. Das verbessert die Qualität und spart Zeit und Kosten sowie die Zusammenarbeit mit dem Bund und der Stiftung SchweizMobil, dem nationalen Netzwerk für den Langsamverkehr.	Antrag abweisen. Eine Zusammenfassung aller Bereiche des Langsamverkehrs macht allenfalls Sinn und erhöht die Effizienz der Aufgabenerfüllung. Die vorgeschlagene Änderung der Zuständigkeiten innerhalb der Verwaltung ist zu prüfen, soll aber nicht über den Richtplan erfolgen.
46	Karte V4-2	Fusswegnetz	Genossenkorp. Ennetbürgen	Auf Karte „V4-2 Fusswegnetz“ ist der als „neues Netzelement“ eingezeichnete Fussweg entlang des Scheidgrabens von der Höhe Herdemstrasse in Ennetbürgen bis Rohrhuisli“ zu entfernen.	Unter V4 wird im letzten Abschnitt festgehalten: „Mit dem kantonalen Wanderwegplan 2017, dem kantonalen Radwegkonzept 2008 und den kommunalen Richtplänen verfügen der Kanton und die Gemeinden über geeignete Planungsinstrumente“. Also gehen wir davon aus, dass dieser genehmigte Wanderwegplan auch die Basis des vorliegenden Richtplans bezüglich des Fusswegnetzes bildet. Zum Thema Fussweg Scheidgraben-Rohrhuisli hat sich der Genossenrat bereits im Rahmen des Agglomerationsprogrammes 2008 und 2011, den Richtplanrevisionen 2008 und 2013 mit dieser Forderung eingebracht. Im Rahmen der Vernehmlassung zum Kantonalen Wanderwegplan hat der Genossenrat am 1. Februar 2016 zu diesem Thema erneut Stellung bezogen und zusammen mit den Pilatuswerken, der Airport Buochs AG und der Korporation Stans nochmals darauf hingewiesen, dass Fussgänger nicht über die Rollwege geleitet werden sollen. Der Regierungsrat ist mit Beschluss Nr. 298 vom 9. Mai 2017 diesem Antrag gefolgt und hat dieses geplante Element aus dem kantonalen Wanderwegplan entfernt. Vermutlich ist diese Änderung bei der Karte V4-2 des Richtplans noch nicht angekommen.	Antrag annehmen. Der genannte Wegabschnitt wird aus der Karte entfernt.
47	Karte V4-2	Fusswegnetz	BUO	Auf die Darstellung der Fusswege (kommunal) verzichten und allenfalls lediglich geplante Netzelemente aufnehmen. Evtl. sollte von Seiten Kanton die übergeordneten Wegverbindungen zwischen den Gemeinden dargestellt werden.	Der vorliegende Plan ist unübersichtlich und die geplanten Netzelemente werden zum Teil nicht erkannt. Die Gemeinden sind für die Fusswege verantwortlich. Änderungen können schwerlich im Plan V4-2 zweckmässig nachgeführt werden. Im Erläuterungsbericht wird zudem nicht begründet, warum die Aufteilung in Primär- und Sekundärnetz aufgehoben wird.	Keine Anpassung. Ausser den Wanderwegen liegt die Hoheit der Fusswege (ausser bei den Trottoirs entlang von Kantonsstrassen) bei den Gemeinden. Die Darstellung eines gesamten Netzes dient der gemeindeübergreifenden Planung und sollte daher beibehalten werden. Für die Koordination der verschiedenen Nutzungsansprüchen drängt sich eine Fachstelle Langsamverkehr auf.
48	Karte V4-2	Fusswegnetz	Genossenkorp. Buochs	Die Genossenkorporation Buochs lehnt das neue Netzelement nördlich und westlich der ARA Buochs ab. Der Fussweg würde auf dem Damm des Abflusskorridors der Hochwasserentlastung Engelbergeraa zu stehen kommen.	In unmittelbarer Nähe dieses geplanten neuen Fussweges (Netzelement) hat es genügend Wege für die Öffentlichkeit. Der neue Fussweg kommt auf Landwirtschaftsland zu stehen. Für die Fusswege sind die Gemeinden verantwortlich und zuständig.	Antrag annehmen. Der genannte Wegabschnitt wird aus der Karte entfernt.
49	Karte V4-2	Fusswegnetz	BEC	Neue Fusswege, die als Konzeptaussagen im Siedlungsleitbild Beckenried (SLB)	Die Massnahmen, die im Siedlungsleitbild abgebildet sind, sollen auch im Plan Fusswegnetz als Massnahme <neues Netzelement> dargestellt werden.	Keine Anpassung.

				dargestellt sind, wurden nicht berücksichtigt und sollen im Plan Fusswegnetz (zuV4-2/orientierend) dargestellt werden: a. SLB-Beckenried Massnahme V3A - Langsamverkehrsnetz: Eine Fussweg- und Wanderwegverbindung zwischen Beckenried und Emmetten soll überprüft werden. b. SLB-Beckenried Massnahme V3C - Wegrechte für Rad- und Fusswege: Die Wegrechte für Rad- bzw. Fusswege sind im Rahmen von Bauprojekten bzw. Gestaltungsplänen grundbuchrechtlich sicherzustellen. Der Gemeinderat ist zuständig, dass die Wege im Rahmen der Projekte realisiert und die Wegrechte durchgesetzt werden.		Aufgrund der verschiedenen Interessen (Grundeigentümer, Gemeinden, Kanton) ist ein Konsens für ein minimalstes Netz, ergänzend mit einem visionären langfristigen Netz zu suchen. Im kantonalem Richtplan sollte das übergeordnete "minimalste" Netz dargestellt werden. Die ergänzenden Netze aus den Siedlungsleitbildern sind im Richtplan schwierig abzubilden, da eine Koordination zwischen SLB und Richtplan aufgrund der unterschiedlichen Bearbeitungszeiträume aller Gemeinde schwierig abzustimmen ist.
50	Karte V4-2	Fusswegnetz	BEC	Lesbarkeit des Planes Fusswegnetz (zu V4-2 orientierend) ist ungenügend. Wir empfehlen, lediglich Verbindungen zwischen den Gemeinden, welche für den Kanton massgebend sind (überkommunales Interesse) und allenfalls die noch zu erstellenden Verbindungen aufzunehmen.	Aufgrund der Lesbarkeit des Planes Fusswegnetz wird vorgeschlagen, nur übergeordnete Verbindungen bzw. Planungen aufzuzeigen.	Keine Anpassung. Aufgrund der verschiedenen Interessen (Grundeigentümer, Gemeinden, Kanton) ist ein Konsens für ein minimalstes Netz, ergänzend mit einem visionären langfristigen Netz zu suchen. Im kantonalem Richtplan sollte das übergeordnete "minimalste" Netz dargestellt werden. Die ergänzenden Netze aus den Siedlungsleitbildern sind im Richtplan schwierig abzubilden, da eine Koordination zwischen SLB und Richtplan aufgrund der unterschiedlichen Bearbeitungszeiträume aller Gemeinde schwierig abzustimmen ist.
51	Karte V4-2	Fusswegnetz	CVP	Die Übersichtskarte des Fusswegnetzes ist eher unübersichtlich, weil verschiedene Gemeinden jede Quartierstrasse in dieser Karte als Fussweg markiert haben. Als wichtig erachten wir, dass die Fusswege auch gemeindeübergreifend ein geschlossenes Netz ergeben.		Keine Anpassung. Aufgrund der verschiedenen Interessen (Grundeigentümer, Gemeinden, Kanton) ist ein Konsens für ein minimalstes Netz, ergänzend mit einem visionären langfristigen Netz zu suchen. Im kantonalem Richtplan sollte das übergeordnete "minimalste" Netz dargestellt werden. Die ergänzenden Netze aus den Siedlungsleitbildern sind im Richtplan schwierig abzubilden, da eine Koordination zwischen SLB und Richtplan aufgrund der unterschiedlichen Bearbeitungszeiträume aller Gemeinde schwierig abzustimmen ist.
52	Karte V4-2 und V4-3	Fusswegnetz und Radwegnetz	Genossenkorp. Stans	Die falsch eingetragenen Wege sind aus den Plänen Fusswegnetz zu V4-2 und Radwegnetz zu V4-3 zu entfernen.	Auf dem Plan Fusswegnetz zuV4-2 und vermutlich auf dem Plan Radwegnetz zu V4-3 (nicht eindeutig sichtbar) ist ein Fussweg über den Hof Oberdörfli Allmend und vermutlich ein Radweg durch die Unterführung eingetragen. Das ist ein Fehler! Der Weg durch die Unterführung ist ein privater Viehtriebweg und gehört weder zum Fussweg- noch zum Radwegnetz und somit auch nicht in den Kantonalen Richtplan siehe dazu auch unsere Einwendung zum Auflageprojekt des Knoten Bürens gemäss Schreiben vom 02.08.2018 und RRB Nr. 739 vom 13.11.2018, in welchem der entsprechende Antrag 1 vom Regierungsrat gutgeheissen wurde.	Antrag annehmen. Der genannte Wegabschnitt wird aus der Karte entfernt.
53	Karte V4-2 und V4-3	Fusswegnetz und Radwegnetz	Genossenkorp. Stans	Der Weg Scheidgraben-Rohrhuisli muss definitiv aus allen Unterlagen insbesondere aus den Plänen Fusswegnetz zu V4-2 und Radwegnetz zu V4-3 entfernt und gestrichen werden.	Im Rahmen des Kantonalen Wanderwegplans Ausgabe 2017 hat die Genossenkorporation Stans in der Revision 20L6 die Mitwirkung wahrgenommen, mit Schreiben vom 26.01.2016 und folgenden Hinweisen: „Zu diesem Wegabschnitt haben wir uns schon früher im Rahmen der Vernehmlassungen zum Agglomerationsprogramm in den Jahren 2008 und 2011 (Stellungnahmen vom 09.05.2008 und 21.09.2011) sowie in unseren Eingaben vom 13.03.2008 (Richtplan 2006/2007) und 23.12.2013 (Richtplan Teilrevision 2013) und in diversen Diskussionen rund um den Flugplatz kritisch und klar ablehnend geäußert. Es scheint, dass unsere Aussagen zu einer neuen Weganlage entlang der Hauptpiste in Richtung Stans ungehört verhallen oder aber dass Sie davon keine Kenntnis haben.“	Antrag annehmen. Der genannte Wegabschnitt wird aus der Karte entfernt.

					<p>Der Antrag um Streichung dieses Weges wurde im Rahmen der erwähnten Mitwirkung der Revision 2016 des Kantonalen Wanderwegplans Ausgabe 2017 auch von der Genossenkorporation Ennetbürgen, der Pilatus Flugzeugwerke AG und der Airport Buochs AG (ABAG) eingegeben.</p> <p>Mit Beschluss per RRB Nr. 298 vom 09.05.2017 wurde durch den Regierungsrat bestätigt, dass der geplante Wanderweg „Scheidgraben-Rohrhuisli“ nicht als Wanderweg in den Kantonalen Wanderwegplan aufgenommen wird. Begründung: <<Die aktuelle Flugplatznutzung erlaubt keinen durchgehenden Wanderweg „Scheidgraben-Rohrhuisli“. Die Rollbahnen dürfen nicht gequert werden.>></p> <p>Trotzdem ist dieser Weg nun wieder (!) in den Plänen Fusswegnetz und Radwegnetz eingezeichnet.</p>	
54	Karte V4-2 und V4-3	Fusswegnetz und Radwegnetz	Genossenkorp. Stans	<p>Weg Stans - Stansstad - Oberstmühle - untere Säge: Falls in Betracht gezogen wird, dass der Wanderweg über den eingezonten Teil der genosseneigenen Parz. Nr. 1243/Oberstmühle angedacht ist, teilen wir Ihnen schon heute im Rahmen der vorliegenden Vernehmlassung mit, dass dies von der Genossenkorporation nicht gutgeheissen werden wird. Wir begründen diese Haltung damit, dass ein Teil dieser Parzelle in der Bauzone liegt und langfristig vermietet ist, weshalb wir eine Querung dieses Grundstücks durch einen Wanderweg ablehnen.</p>	<p>Mit Beschluss per RRB Nr. 298 vom 09.05.2017 wurde durch den Regierungsrat bestätigt, dass die Linienführung des geplanten Wanderweges Stans - Stansstad - Oberstmühle - untere Säge über die Parzelle 1243 ausserhalb der Bauzone neu zu klären ist. Trotzdem ist dieser Weg nun wieder in den Plänen Fusswegnetz und Radwegnetz unverändert eingezeichnet. Er muss folglich entweder aus den Plänen Fusswegnetz zu V4-2 und Radwegnetz zu V4-3 gestrichen oder mit einer neuen Linienführung entsprechend dem RRB Nr. 298 vom 09.05.2017 eingezeichnet werden.</p>	<p>Antrag annehmen. Der genannte Wegabschnitt wird aus der Karte entfernt.</p>
55	Karte V4-2 und V4-3	Fusswegnetz und Radwegnetz	Genossenkorp. Stans	<p>Das geplante neue Netzelement Buochser-Allmend-Rohrhuisli ist aus den Plänen Fusswegnetz zu V4-2 und Radwegnetz zu V4-3 zu entfernen.</p>	<p>Die Verlängerung des Weges von der Buochser-Allmend zum Rohrhuisli als neues Netzelement ist ein Überbleibsel der seinerzeitig geplanten Einzäunung der Hauptpiste und wurde von uns schon mehrfach beanstandet; und ist definitiv nicht in den Richtplan aufzunehmen. Das Gebiet soll nicht, nachdem es endlich als geschlossene landwirtschaftliche Nutzfläche rekultiviert werden konnte, wieder mit Asphalt und einem Fuss- und Radweg belastet werden. Zudem führt das neu geplante Netzelement direkt zum Landwirtschaftsbetrieb Rohrhuisli und von da auf die Kantonsstrasse - ohne dass hier die Sicherheit von möglichen Benutzern in irgendeiner Form berücksichtigt worden wäre. Mit dem Fuss- und Radweg entlang der Autobahn A2 Richtung Fadenbrücke, mit den bestehenden Abzweigern über das Flugfeld und der einzigen sicheren Querung der Hauptstrasse dank der Unterführung beim Kreisel Allmend ist dem Langsamverkehr in diesem Gebiet genüge getan.</p>	<p>Antrag annehmen. Der genannte Wegabschnitt wird aus der Karte entfernt.</p>
56	Karte V4-2 und V4-3	Fusswegnetz und Radwegnetz	Genossenkorp. Stans	<p>Die neuen Netzelemente von Fuss- und Radwegen westlich der heutigen Gebäude der Müller-Martini auf der Fläche zwischen Müller-Martini und dem Rotzberg auf Grundeigentum der Genossenkorporation Stans sind gänzlich aus den Plänen Fusswegnetz zu V4-2 und Radwegnetz zu V4-3 zu streichen.</p>	<p>Die neuen Netzelemente über das Galgenried zwischen Müller-Martini und Rotzberg sind zu entfernen Fuss- und Radweg sind auf der heutigen Galgenriedstrasse bereits vorhanden und werden mit der Umfahrung West entlang der Strasse östlich der Müller Martini als Kombiweg integriert. Linienführungen westlich der Müller Martini wurde an der ordentlichen Genossengemeinde vom März 2016 klar verworfen. Die GenossenschaftsbürgerInnen wollen das Landwirtschaftsland nicht durch asphaltierte Strassen und Wege zerschneiden lassen.</p>	<p>Keine Anpassung. Aufgrund der verschiedenen Interessen (Grundeigentümer, Gemeinden, Kanton) ist ein Konsens für ein minimalstes Netz, ergänzend mit einem visionären langfristigen Netz zu suchen. Im kantonalen Richtplan sollte das übergeordnete "minimalste" Netz dargestellt werden. Die ergänzenden Netze aus den Siedlungsleitbildern sind im Richtplan schwierig abzubilden, da eine Koordination zwischen SLB und Richtplan aufgrund der unterschiedlichen Bearbeitungszeiträume aller Gemeinde schwierig abzustimmen ist.</p>
57	Karte V4-2 und V4-3	Fusswegnetz und Radwegnetz	Genossenkorp. Stans	<p>Die beiden neuen Netzelemente auf den Plänen Fusswegnetz zu V4-2 und Radwegnetz zu V4-3 als Verbindung Galgenriedstrasse (resp. neue Umfahrung West) und Länderpark sind im Grundsatz zu hinterfragen, da diese zwei neuen Querungen des Bahntrasses beinhalten.</p>	<p>Dass auf der einen Seite im Kanton Nidwalden Bahnübergänge mit viel Aufwand aufgehoben, im Nachgang dazu aber neue erstellt werden, ist nicht nachvollziehbar.</p>	<p>Keine Anpassung. Aufgrund der verschiedenen Interessen (Grundeigentümer, Gemeinden, Kanton) ist ein Konsens für ein minimalstes Netz, ergänzend mit einem visionären langfristigen Netz zu suchen. Im kantonalen Richtplan sollte das übergeordnete "minimalste" Netz dargestellt werden. Die ergänzenden Netze aus den Siedlungsleitbildern sind im Richtplan schwierig abzubilden, da eine Koordination</p>

						zwischen SLB und Richtplan aufgrund der unterschiedlichen Bearbeitungszeiträume aller Gemeinde schwierig abzustimmen ist.
58	Karte V4-2 und V4-3	Fusswegnetz und Radwegnetz	Genossenkorp. Stans	Das neue Netzelement westlich entlang dem Gewerbegebiet Riedenmatt Stans ist aus den Plänen Fusswegnetz zu V4-2 und Radwegnetz zu V4-3 zu entfernen.	Wir haben schon früher Rückmeldungen gegeben, dass wir diese Netzergänzung aufgrund der Vergabe der Landflächen an Baurechtsnehmer und der begrenzten Platzverhältnisse klar ablehnen. Mit dem bestehenden Fussweg entlang der Gemeindegrenze Stans/Oberdorf ist dem Langsamverkehr genüge getan.	Keine Anpassung. Aufgrund der verschiedenen Interessen (Grundeigentümer, Gemeinden, Kanton) ist ein Konsens für ein minimalstes Netz, ergänzend mit einem visionären langfristigen Netz zu suchen. Im kantonaalem Richtplan sollte das übergeordnete "minimalste" Netz dargestellt werden. Die ergänzenden Netze aus den Siedlungsleitbildern sind im Richtplan schwierig abzubilden, da eine Koordination zwischen SLB und Richtplan aufgrund der unterschiedlichen Bearbeitungszeiträume aller Gemeinde schwierig abzustimmen ist.
59	Karte V4-3	Radwegnetz	Genossenkorp. Stans	Bezogen auf das Radwegkonzept 2008 ist das neue Netzelement entlang der Hauptstrasse KH2 Wil-Büren auf dem Plan Radwegnetz zu V4-3 zu entfernen und anstelle dessen ein neues Netzelement auf dem Aawasser-Damm einzuzeichnen.	Entlang der Hauptstrasse KH2 Wil-Büren ist auf dem Plan Radwegnetz zu V4-3 ein Radweg als neues Netzelement eingezeichnet. Neben diesem Radweg soll gemäss Plan Radwegnetz zu V4-3 ein weiterer Radweg über Niederbüren von Wil nach Büren führen. Zudem wird häufig der Dammweg am Aawasser ebenfalls von Radfahrern benutzt. Gemäss Radwegkonzept 2008 unter 6.L.2 Grundsätze sollen Radwege <<Nach Möglichkeit [...] auf möglichst verkehrsarmen Strassen geführt werden.>> und unter 6,2 Netzplan wird festgehalten: <<Das Netz für den leichten Zweiradverkehr wird durch die Umlegung der Wunschlinien auf geeignete vorhandene Strassen und Wege gebildet.>> Dabei ist, wie unter 6.L.2 beschrieben, <<...auch ein naturmaher Belag (Bsp. Kies) möglich.>> Weiter soll der Kanton Nidwalden wenn immer möglich eigenen Grund und Boden für Radwege verwenden. Und bezogen auf die Sicherheit ist ein Radweg auf dem Aawasser-Damm einem Radweg entlang der KH2 eindeutig vorzuziehen.	Keine Anpassung. Der Radweg entlang der KH2 soll vor allem eine Verbindung für den Pendler sicherstellen. Mit der neueren E-Mobilität könnten die Orte Wolfenschiessen, Dallenwil, Büren sehr gut an die Gewerbegebiete Rieden und Pilatuswerke angebunden werden. Für den Freizeitverkehr eignet sich das vorgeschlagene Netz auf dem Aa-Damm. Der Berufspendler bevorzugt direkte Verbindungen. Das Netzelement entlang der KH2 soll im Radwegkonzept verbleiben.
60	Karte V4-3	Radwegnetz	BUO	Der Inhalt der Themenkarte ist den Verkehrsrichtplänen und dem Radwegkonzept von 2008 anzupassen. In der Karte sind neue Netzelemente entlang der Engelberger Aa und zwischen Aumühle und linkem Aawasserdamm (Radweg) zu streichen. Richtplanänderungen sind im Erläuterungsbericht zu erwähnen.	Gemäss der Koordinationsaufgabe V4-3 ist der Kanton für die Festlegung der übergeordneten Netzelemente (aus Radwegkonzept) verantwortlich. Für die Netzergänzung innerhalb der Siedlung sind grundsätzlich die Gemeinden verantwortlich. Auf der Karte werden Radwege und Massnahmen abgebildet, die weder im Radwegkonzept noch im kommunalen Verkehrsrichtplan vorkommen. Auf dem neu erstellten Fussweg entlang der Engelberger Aa (rechtseitiger Damm) ist ein allgemeines Fahrverbot angebracht. Das bedeutet, dass keine Radfahrer diesen Weg benutzen dürfen. Weiter ist diese Richtplanänderung nicht im Erläuterungsbericht erläutert.	Keine Anpassung. Aufgrund der verschiedenen Interessen (Grundeigentümer, Gemeinden, Kanton) ist ein Konsens für ein minimalstes Netz, ergänzend mit einem visionären langfristigen Netz zu suchen. Im kantonaalem Richtplan sollte das übergeordnete "minimalste" Netz dargestellt werden. Die ergänzenden Netze aus den Siedlungsleitbildern sind im Richtplan schwierig abzubilden, da eine Koordination zwischen SLB und Richtplan aufgrund der unterschiedlichen Bearbeitungszeiträume aller Gemeinde schwierig abzustimmen ist.
61	Karte V4-3	Radwegnetz	Genossenkorp. Buochs	Die Genossenkorporation Buochs lehnt das neue Netzelement nördlich und westlich der ARA Buochs ab. Der Radweg würde auf dem Damm des Abflusskorridors der Hochwasserentlastung Engelbergeraa zu stehen kommen.	In unmittelbarer Nähe dieses geplanten neuen Radweges (Netzelement) hat es genügend Wege für die Öffentlichkeit. Der neue Radweg kommt auf Landwirtschaftsland zu stehen.	Antrag annehmen. Der genannte Wegabschnitt wird aus der Karte entfernt.
62	Karte V4-3	Radwegnetz	BEC	Die Grundlagen für das Radwegnetz bzw. Basisnetz sind im Plan Radwegnetz und im Erläuterungsbericht nicht einheitlich. Zum Beispiel der Radweg auf dem Rigiweg (Allmend) ist weder im Siedlungsleitbild der Gemeinde Beckenried vom April 2013 noch im Fuss- und Verkehrsrichtplan (GIS-Daten) dargestellt.	Im Siedlungsleitbild (SLB) der Gemeinde Beckenried und im Fuss- und Verkehrsrichtplan ist das Radwegnetz nicht dargestellt. Die Massnahme V3A des Siedlungsleitbildes ist der einzige Hinweis zum Radwegnetz, Diese Massnahme ist auch im Plan <Radwegnetz (zu V4-3orientierend)> als <<neues Netzelement> des Radwegnetzes eingetragen. Im Radwegkonzept 2008 verläuft der Radweg ab Niederdorf entlang der Buochserstrasse bis nach Buochs, andere Hinweise auf Radwegnetze gibt es nicht. Worauf sich die Grundlagen des Radwegnetzes orientiert, ist im Bericht und im Plan anzupassen und zu ergänzen. Der Plan vermischt Zuständigkeiten.	Keine Anpassung. Aufgrund der verschiedenen Interessen (Grundeigentümer, Gemeinden, Kanton) ist ein Konsens für ein minimalstes Netz, ergänzend mit einem visionären langfristigen Netz zu suchen. Im kantonaalem Richtplan sollte das übergeordnete "minimalste" Netz dargestellt werden. Die ergänzenden Netze aus den Siedlungsleitbildern sind im Richtplan schwierig abzubilden, da eine Koordination zwischen SLB und Richtplan aufgrund der unterschiedlichen Bearbeitungszeiträume aller Gemeinde schwierig abzustimmen ist.
63	Karte V4-3	Radwegnetz	BEC	Im Abschnitt Dorfstrasse und Seestrasse (Dorf) ist die Massnahme <Erhöhung Sicherheit Vorleistung> (in schwarz) nicht lesbar.	Die gestrichelte Linie verschwindet unter anderen Darstellungen.	Antrag annehmen. Die Darstellung wird optimiert.

64	Karte V4-3	Radwegnetz	BEC	Lesbarkeit des Planes Radwegnetz (V4-3 orientierend) ist ungenügend	Aufgrund der Lesbarkeit des Planes Radwegnetz wird vorgeschlagen, nur übergeordnete Verbindungen bzw. Planungen aufzuzeigen.	Keine Anpassung. Aufgrund der verschiedenen Interessen (Grundeigentümer, Gemeinden, Kanton) ist ein Konsens für ein minimalstes Netz, ergänzend mit einem visionären langfristigen Netz zu suchen. Im kantonalen Richtplan sollte das übergeordnete "minimalste" Netz dargestellt werden. Die ergänzenden Netze aus den Siedlungsleitbildern sind im Richtplan schwierig abzubilden, da eine Koordination zwischen SLB und Richtplan aufgrund der unterschiedlichen Bearbeitungszeiträume aller Gemeinde schwierig abzustimmen ist.
65	Karte V4-3	Radwegnetz	CVP	Das Radwegnetz wird in den nächsten Jahren weiter ausgebaut. Die CVP begrüsst es, wenn der Kanton Nidwalden ein geschlossenes Radwegnetz hat. Allerdings sollte im Radwegnetz auf verschiedene Varianten der Erschliessung zweier Verbindungspunkte verzichtet werden. Speziell ist hier die Verbindung Büren-Stans oder Büren-Kreuzstrasse zu erwähnen.		Keine Anpassung. Das Beispiel Büren-Stans mit Büren-Kreuzstrasse ist hier nicht geeignet, da hier 2 verschiedene Anschlusspunkte vorliegen (Dorf Stans und Kreuzstrasse)
66	Karte V4-3	Radwegnetz	C. Waser, Hergiswil	Der vorgesehene Radweg bei Parz. 951, Stans ist nicht in den Richtplan aufzunehmen.	Gemäss Grundbuch besteht ein Fusswegrecht, ein Fahrwegrecht besteht nicht.	Keine Anpassung. Es ist zu prüfen, ob im Richtplan nur rechtlich gesicherte Wanderwege oder auch andere Wege, die begangen werden, abgebildet werden.
67	V5	Zivilluftfahrt	BUO, EMO	Im gesamten Richtplan (Bericht und Pläne) ist der Begriff «Flugplatz» mit dem Begriff «Flugfeld» zu ersetzen. Im Text wird folgendes festgehalten: «Gleichzeitig bildet diese zusammenhängende Grünzone gute Voraussetzungen für eine landwirtschaftliche Bewirtschaftung.» Der Begriff Grünzone ist falsch und soll durch Grünfläche oder ähnliche ersetzt werden. Die Grundlagen sind anzupassen. SIL-Konzeptteil mit Objektblatt und dgl. stammt vom 22. Oktober 2018 und sollte aufgelistet werden.	Gemäss SIL wird der militärische Flugplatz Buochs zu einem Flugfeld umgenutzt. Gemäss SIL sind die Anlagen folgend unterteilt: Landesflughafen, Regionalflugplatz mit Linienverkehr, Regionalflugplatz ohne Linienverkehr, zivil mitbenutzter Militärflugplatz, Flugfeld, Heliport, Gebirgslandeplatz, Flugsicherungsanlage.	Der Antrag ist abzuweisen. Beim Begriff "Flugplatz Buochs" handelt es sich um eine kantonsinterne Bezeichnung. Die offizielle und korrekte Kategorisierung beim Bund als Flugfeld ist dadurch nicht in Frage gestellt und bleibt gesichert. Es handelt sich nicht um einen Regionalflugplatz. Dies ist in mehreren verbindlichen Dokumenten festgeschrieben. Antrag annehmen. Es handelt sich tatsächlich nicht um eine Grünzone gemäss BZR der betroffenen Gemeinden. Eine Umbezeichnung in Grünfläche kann vorgenommen werden. Antrag annehmen. Es soll auf die aktuellen SIL-Unterlagen des Bundes (welche zu diesem Zeitpunkt noch nicht vorhanden waren) verwiesen werden. Entsprechend ist dies an allen Textstellen zu aktualisieren.
	V5	Zivilluftfahrt	AMO	Bitte die Marginalie wie folgt anpassen: Entwicklung seit 1995	Die beschriebene Entwicklung bezieht sich auf die Zeit seit 1995	Antrag annehmen.
68	V5	Zivilluftfahrt	SBFB	Die Nutzung der aviatisch genutzten Infrastrukturen in Buochs <u>nahm in den 90er-Jahren vorab durch den Wegfall der Hunterflotte (1994) und schliesslich der Ausmusterung der Mirage Ende 2003 ab. Entsprechend gingen die militärischen Flugbewegungen zurück. Dieser Rückgang an militärischen Flugbewegungen wurde jedoch im Laufe der Jahre durch die zivilaviatische Nutzung nicht nur ausgeglichen / kompensiert, sondern schleichend dermassen ausgebaut, dass die Anzahl der</u>	Der einleitende Erläuterungstext bildet die Realität der aviatischen Entwicklung auf dem Flugplatz Buochs («seit 1985») nicht gerecht ab. Der Leser erhält gar den Eindruck, dass es heute auf dem Flugplatz Buochs weniger Flugbewegungen gäbe als anfangs der 90er Jahre. Das Gegenteil ist der Fall. Es ist daher eine realitätsgerechte Darstellung des Sachverhalts angezeigt, vor allem auch, den schleichenden Ausbau der zivilaviatischen Nutzung ungeschönt aufzuzeigen. Mit der Revision des Sachplans Militär (SPM) hat der Bundesrat am 8. Dezember 2017 beschlossen, auf den Militärflugplatz Buochs «zu verzichten», und zwar bis 2022 (siehe SPM 2017, Seite 50), mithin also Aufrechterhaltung im bisherigen Status «Militärflugplatz» (als Sleeping Base) während bis zu 5 Jahren. Das Wort «definitiv» findet sich im Sachplan Militär (SPM) 2017 kein einziges Mal, wie nun im Richtplan-Entwurf dargestellt wird.	Antrag teilweise annehmen. Die Marginalie wird auf 1995 gesetzt. Der Text bleibt damit aus Sicht der BDNW vereinbar mit den Inhalten des SIL-Objektblattes. Der Text wird überprüft und gegebenenfalls punktuell angepasst.

				<p>zivilen Flugbewegungen mittlerweile massiv höher ist als die Anzahl der militärischen Flugbewegungen je bei militärischem Vollbetrieb war – ist seit Anfang der 90er Jahre rückläufig, was sich im Rückgang der Anzahl der Flugbewegungen zeigt. Dabei sind insbesondere die militärischen Flugbewegungen erheblich zurückgegangen.</p> <p>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.</p> <p>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 nun beschlossen, auf die militärische Nutzung des Flugplatzes definitiv aufzugeben zu verzichten. Dadurch ergeben sich verschiedene frei werdende Bauten und Flächen rund um den ehemaligen Militärflugplatz...</p>	<p>Der Zeithorizont «bis 2022» lässt alle Optionen für die Luftwaffe offen, vor allem auch, wenn sich die allgemeine - derzeit normale - in eine ausserordentliche Lage ändern sollte. Und so erstaunt es denn auch nicht, dass im Programmteil Sachplan Militär (SPM) 2017, Seite 48, letzter Abschnitt, erster Satz, wörtlich formuliert ist: «Neu sollen nun auch (...) und die «Sleeping Base» in Buochs aufgegeben werden.». Die Soll-Formulierung ist eine Absichtserklärung. Im SPM 2017 gibt es keine Festsetzung (solche sind, egal in welchem Sachplan), stets grau oder in sonst geeigneter Weise unterlegt. Dies manifestiert sich notabene auch dadurch, dass die öffentliche Auflage ab 25. Oktober 2018 nicht auch das Objektblatt Buochs des Sachplans Militär (SPM) mit der Zustimmung des Bundes zur Umnutzung des Militärflugplatzes in ein ziviles Flugfeld als Festsetzung enthielt, was im Sinne der gebotenen raumplanerischen Koordination und Abstimmung der beiden Bundessachpläne zwingend gewesen wäre.</p> <p>Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass Buochs bis zum Vorliegen des entsprechend geänderten SPM-Objektblatts in Form einer formellen öffentlichen Auflage im Status Militärflugplatz (als Sleeping Base) bleibt.</p> <p>Zudem weisen auch weitere vorliegende Informationen darauf hin, dass sich das VBS, respektive die sie vertretende armasuisse Immobilien, auf Jahre hinaus alle Optionen im Zusammenhang mit einem wesentlichen Teil des Militärflugplatzes Buochs, nämlich den Kavernen im Bürgenberg, offenhält.</p> <p>Der SPM-Programmteil vom Dezember 2017 schweigt sich dazu vornehm aus.</p>	
69	V5 Karte	Zivilluftfahrt	BUO, EMO	<p>Zum besseren Verständnis wird empfohlen, in der Legende das Gebiet mit Lärmbelastung gemäss SIL mit dem Zusatz (Planungswert ES II) zu ergänzen</p>		Antrag annehmen.
70	V5 Karte	Zivilluftfahrt	SBFB	<p>Die Karte «Zivilluftfahrt» (zu V5), Gebiet mit Lärmbelastung, sei im Richtplan vorläufig nicht festzusetzen.</p> <p>Zudem sei die Karte zu gegebenem Zeitpunkt zu deklarieren, um welche Lärmbelastung es sich handelt und auf welcher quantitativen Grundlage die Lärmbelastung beruht.</p> <p>Zu gegebenem Zeitpunkt sei auch eine Karte des aviatik-induzierten Industrie- und Gewerbelärms in den Richtplan aufzunehmen.</p>	<p>Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) betreffend Umnutzungsgesuch der ABAG gibt es Einsprachen zu den Fluglärmrechnungen (19'100 lärmrelevante Flugbewegungen). Weil jene Einsprachen auch die sogenannte «Umhüllende» der Planwerte und Immissionsgrenzwerte der ES II der LSV betreffen, die in den Entwurf des SIL-Objektblatts und nun offensichtlich auch in die Teilrevision des Richtplans eingeflossen sind, ist die Karte mit Lärmbelastung erst dann in den Richtplan aufzunehmen, wenn eine rechtskräftige Verfügung des Bazl vorliegt.</p> <p>Im Übrigen fehlen auf der Karte jegliche Angaben, um welche Art Lärmbelastung (nämlich Fluglärm) es sich vorliegend handelt und auf welcher quantitativen Basis (Anzahl lärmrelevante Flugbewegungen) das Gebiet mit Lärmbelastung beruht.</p> <p>Als Ergänzung zur Karte des Gebiets Fluglärmbelastung ist es aufgrund erheblicher Verletzungen der Grenzwerte der LSV (inklusive gar der Verletzung des Alarmwertes der ES IV der LSV) bereits für den Ausgangszustand 2015 angezeigt, zu gegebenem Zeitpunkt auch eine Karte mit der Darstellung des aviatik-induzierten Industrie- und Gewerbelärms in den Richtplan aufzunehmen. «Zu gegebenem Zeitpunkt» heisst auch in diesem Fall, wenn dereinst eine entsprechende rechtskräftige Verfügung des Bazl vorliegt, weil es auch dazu im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) betreffend Umnutzungsgesuch der ABAG Einsprachen zu den Lärmrechnungen des Industrie- und Gewerbelärms gibt.</p>	<p>Antrag teilweise annehmen.</p> <p>Gemäss SIL (Objektblatt Buochs vom 1.7.09) erfolgt die Festlegung der zulässigen Lärmbelastung im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zum Betriebsreglement. Da die Genehmigung durchs BAZL noch aussteht, ist die Karte noch nicht rechtskräftig. Die Karte ist wohl erst nach Genehmigung des SIL/ Betriebsreglement in den Richtplan aufzunehmen.</p> <p>Der entsprechende Inhalt wird als "noch nicht rechtskräftig" markiert.</p> <p>Antrag abweisen.</p> <p>Die Angaben zum Industrie- und Gewerbelärm des Flugfeldes bilden nicht Bestandteil des Richtplans. Wünschenswert wäre, die Angaben zum I+G-Lärm in einem Lärmbelastungskataster abzubilden. Einen Lärmbelastungskataster für I+G-Lärm gibt es in NW noch nicht.</p>
71	V5-1	Zivile Nutzung des Flugplatzes Buochs	BUO, EMO	<p>Im Text werden die 20'000 Flugbewegungen pro Jahr als Zielgrösse bezeichnet.</p>	<p>Es dürfen nicht mehr als 20'000 Flugbewegungen pro Jahr stattfinden. Somit ist die Anzahl Flugbewegungen genau auf 20'000 begrenzt.</p>	Antrag annehmen.

				<p>Anstelle von «Zielgrösse» muss der Begriff «oberste Begrenzung» aufgenommen werden.</p> <p>Im Weiteren wird von einem Luftschiffbetrieb gesprochen. Der Begriff «Luftschiffbetrieb» ist zu streichen. Ein solcher Betrieb ist nicht mehr Gegenstand des Flugfeldes</p>	<p>Der Luftschiffbetrieb ist für den Flughafen Buochs gemäss SIL-Objektblatt nicht vorgesehen, dementsprechend sind Luftschiffe auf dem Flugfeld kein Thema.</p>	<p>Der Begriff "Zielgrösse" kann in diesem Zusammenhang tatsächlich falsch aufgefasst werden. Es handelt sich de facto um einen Höchstwert / Maximalwert und nicht um eine Grösse, welche erreicht werden soll (im Sinne eines Ziels). Zwar ist die Anz. von max. 20'000 ausreichend über den LRB gesichert, aber der Korrektheit halber könnte die Formulierung wie folgt lauten: "Maximal sind künftige 20'000 Flugbewegungen pro Jahr (...) möglich."</p> <p>Antrag abweisen. Luftschiffe können dereinst wieder aktuell werden (z.B. zur Klimafor-schung). Da ist es gut, dass die Nutzung erwähnt ist, aber dass damit Zurückhaltung auszuüben ist.</p>
	V5-1	Zivile Nutzung des Flugplatzes Buochs	AMO	Bitte unter den Beteiligten das AMO ergänzen	Durch die veränderten Nutzungsabsichten des Flugplatzes entsteht Koordinationsbedarf hinsichtlich der Verkehrserschliessung. Daher ist das Amt für Mobilität unter den Beteiligten zu ergänzen.	Antrag annehmen.
72	V5-1	Zivile Nutzung des Flugplatzes Buochs	Grüne	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. [Verweis auf die "Vereinbarung zu den Grundsätzen der Entwicklung des Flugplatzes Nidwalden" vom April 2015 wurde gestrichen.]	Die "Vereinbarung zu den Grundsätzen der Entwicklung des Flugplatzes Nidwalden" vom April 2015 war im Rahmen der Abstimmung "Bewilligung eines Objektkredits für die Modernisierung des zivilen Flugplatzes Buochs", vom 26. November 2017, ein relevantes Dokument. Diese Vereinbarung wird gestrichen und es wird auf neue Eckwerte des künftigen zivilen Flugbetriebes hingewiesen. Korporationen, Standortgemeinden sowie der Bund und Kanton sollen sich auf diese Eckwerte im September 2017 geeinigt haben. Wir verlangen, dass diese "Eckwerte" öffentlich gemacht werden.	<p>Antwort: Die "Vereinbarung zu den Grundsätzen der Entwicklung des Flugplatzes Nidwalden" vom April 2015 wurde nachträglich nicht mehr geändert. Diese gilt nach wie vor.</p> <p>In Absprache mit dem Flugplatzausschuss wird der Text wie folgt geändert: "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.</p>
73	V5-1	Zivile Nutzung des Flugplatzes Buochs	Grüne, VCS	Ein Ausbau der zivilen Nutzung zu einem Regionalflugplatz für die Zentralschweiz wird jedoch abgelehnt ist ausgeschlossen.	Unmissverständlichere, klare Formulierung.	Antrag annehmen: Die Formulierung "ist ausgeschlossen" ist deutlicher und somit besser. "Ein Ausbau der zivilen Nutzung zu einem konzessionierten Regionalflugplatz für die Zentralschweiz ist ausgeschlossen."
74	V5-1	Zivile Nutzung des Flugplatzes Buochs	Grüne	Privatflüge im Zusammenhang mit der Tätigkeit von im Kanton bzw. in der Region ansässigen Unternehmen und sowie wohnhaften Privatpersonen Der Helikopterbetrieb ist auf Arbeits-, Werk-, Rettungs- und Einsatzflüge ausgerichtet beschränkt . Grundsätzlich muss bei Helikopterflügen sowie der fliegerischen Grundschulung (Volentraining), dem Luftschiffbetrieb und dem Para-Flugbetrieb <u>Zurückhaltung geübt werden. Die fliegerische Grundschulung (Volentraining), Flugakrobatik, Luftschiffbetrieb und Para-Flugbetrieb werden nicht angeboten.</u>	Der Flugplatz in Nidwalden wird mehrheitlich als Werkflugplatz der Pilatus Flugzeugwerke und der schon ansässigen Aviatikbetriebe wahrgenommen und geniesst als solcher einen hohen Stellenwert. Sollte eine Nutzung weit über die Bedürfnisse des Werkflugplatzes zugelassen oder erzielt werden, ist anzunehmen, dass der Rückhalt in der Nidwaldner Bevölkerung sinken wird. Dies könnte sich schlussendlich für bisherige Nutzer, u.a. die Pilatus Flugzeugwerke, negativ auswirken. Flugschulungen und Flugsport (mit Ausnahme von Segelflügen) sollen wie bis anhin auf dem Flugplatz Buochs nicht betrieben werden. Diese Nutzungen sind besonders lärm- und bewegungsintensiv und sollten aus Rücksicht auf Anwohner und Umwelt verboten werden.	Antrag abweisen. Das ist ein Richtplan, kein Gesetz. Die aufgeführten Beschränkungen gehen auf dieser Stufe zu weit.
75	V5-1	Zivile Nutzung des Flugplatzes Buochs	VCS	Der Helikopterbetrieb ist auf Arbeits-, Werk-, Rettungs- und Einsatzflüge ausgerichtet. Grundsätzlich muss bei Helikopterflügen sowie der fliegerischen Grundschulung (Volentraining), dem Luftschiffbetrieb und dem Para-Flugbetrieb Zurückhaltung geübt werden.	Der Flugplatz in Nidwalden wird mehrheitlich als Werkflugplatz der Pilatus Flugzeugwerke und der schon ansässigen Aviatikbetriebe wahrgenommen und geniesst als solcher einen hohen Stellenwert. Sollte eine Nutzung weit über die Bedürfnisse des Werkflugplatzes zugelassen oder erzielt werden, ist anzunehmen, dass der Rückhalt in der Nidwaldner Bevölkerung sinken wird. Dies könnte sich schlussendlich für bisherige Nutzer, u.a. die Pilatus Flugzeugwerke, negativ auswirken.	Antrag abweisen. Das ist ein Richtplan, kein Gesetz. Die aufgeführten Beschränkungen gehen auf dieser Stufe zu weit.

				<p><u>Die fliegerische Grundschulung (Volten-training), Flugakrobatik, Luftschiffbetrieb und Para- Flugbetrieb werden nicht angeboten.</u></p> <p>Massgebend für die Zweckbestimmung der zivilen Flüge ist die Festsetzung im SIL-Objektblatt.</p>	<p>Flugschulungen und Flugsport (mit Ausnahme von Segelflügen) sollten wie bis anhin auf dem Flugplatz Buochs nicht betrieben werden. Diese Nutzungen sind besonders lärm- und bewegungsintensiv und sollten aus Rücksicht auf Anwohner und Umwelt verboten werden.</p>	
76	V5-1	Zivile Nutzung des Flugplatzes Buochs	Genossenkorp. Buochs	<p>Im Koordinationstext wird festgehalten; „Die Interessen der Aviatik gehen dabei den anderen Nutzungen des Flugplatzes vor.“</p> <p>Ergänzung: <u>Für die landwirtschaftliche Bewirtschaftung gilt ein Bewirtschaftungskonzept, welches 2015 zwischen den Genossenkorporationen Buochs und Stans, skyguide und die Airport Buochs AG ausgearbeitet wurde.</u></p>	<p>Diese Aussage im Richtplan stimmt nur bedingt. Das BAZL kann nur dem aviatischen Betrieb Auflagen machen. Für die landwirtschaftliche Bewirtschaftung gilt ein Bewirtschaftungskonzept, welches 2015 zwischen den Genossenkorporationen Buochs und Stans, skyguide und die Airport Buochs AG ausgearbeitet wurde.</p> <p>Bei landwirtschaftlichen Tätigkeiten müssen die Landwirte den Gefahrenbereich verlassen, ansonsten nicht gelandet oder gestartet werden kann. Dies entspricht auch für den Verkehr (inkl. Fussgänger) auf der Herdernstrasse.</p>	<p>Antrag wird in V5-4 umgesetzt.</p> <p>Abschnitt 3. des Erläuterungsteils z.B.: <i>„Im Rahmen der ... zu sichern. Für die landwirtschaftliche Bewirtschaftung gilt ein Bewirtschaftungskonzept. ...“</i></p>
77	V5-1	Zivile Nutzung des Flugplatzes Buochs	Genossenkorp. Ennetbürgen	<p>Im ersten Abschnitt auf Seite 3 des Kapitels V5-1 sei der Begriff „Luftschiffbetrieb“ zu entfernen</p>	<p>Bei der Zweckbestimmung am Ende der Seite 2 des Kapitels V5-1 wird der Begriff „Luftschiff“ bereits entfernt. Ansonsten besteht hier ein Widerspruch.</p>	<p>Antrag abweisen.</p> <p>Luftschiffe können dereinst wieder aktuell werden (z.B. zur Klimafor-schung). Da ist es gut, dass die Nutzung erwähnt ist, aber dass damit Zurückhaltung auszuüben ist.</p>
78	V5-1	Zivile Nutzung des Flugplatzes Buochs	Genossenkorp. Ennetbürgen	<p>Es soll formuliert werden: „Der zivile Flugbetrieb benötigt die Hauptpiste. Der Zusatz „in seiner vollen Länge“ sei zu streichen.</p>	<p>Auf Seite 3 des Kapitels V5-1 ist zudem festgehalten <Der zivile Flugbetrieb benötigt die Hauptpiste in ihrer ganzen Länge ...>. Auf Teile der Piste oder auch auf die Pistenköpfe könnte problemlos verzichtet werden. Dies gäbe auch Möglichkeiten zur Steigerung der Sicherheit oder zu weiteren Renaturierungen. Sollten dereinst z.B. Pistenköpfe renaturiert werden soll dies nicht durch eine Formulierung im Richtplan gehindert werden.</p>	<p>Antrag abweisen.</p> <p>Die Hauptpiste bleibt im Eigentum der armasuisse und ist für den Kanton nicht veränderbar. Ausserdem entspricht dies einem der Grundsätze aus der Vereinbarung von 2015.</p>
79	V5-1	Zivile Nutzung des Flugplatzes Buochs	Genossenkorp. Stans	<p>Streichung der Passage << in ihrer ganzen Länge >></p>	<p>Auf der dritten Seite dieses Objektblatts ist festgehalten: <<Der zivile Flugbetrieb benötigt die Hauptpiste in ihrer ganzen Länge...>. Das hinterfragen wir und meinen, dies sei im Grundsatz falsch, Die Pistenköpfe könnten problemlos rückgebaut werden, ohne dass der Flugbetrieb in irgend einer Form eingeschränkt würde. Falls ein Rückbau der Pistenköpfe einmal nötig werden würde und von den Involvierten umgesetzt werden möchte, sollte dies nicht durch Festhaltungen im Richtplan behindert werden.</p>	<p>Antrag abweisen.</p> <p>Die Hauptpiste bleibt im Eigentum der armasuisse und ist für den Kanton nicht veränderbar. Ausserdem entspricht dies einem der Grundsätze aus der Vereinbarung von 2015.</p>
80	V5-1	Zivile Nutzung des Flugplatzes Buochs	SBFB	<p>Mit der Umnutzung wird die Anzahl ziviler Flugbewegungen pro Jahr auf 20'000 (inkl. Segelflugbewegungen) begrenzt. <u>Die Anlage wird als Flugfeld ohne Flugzulassungszwang betrieben (bzw. eben als Flugfeld mit beschränkter Zulassung nach PPR (Prior Permission Required)). Der Flugplatz übernimmt keine Entlastungsfunktion für andere Flugplätze.</u> Ein Ausbau der zivilen Nutzung zu einem <u>konzessionierten Regionalflughafenplatz</u> für die Zentralschweiz <u>ist ausgeschlossen wird jedoch abgelehnt.</u></p>	<p>Zur „Umsetzung“ wurde in der Vereinbarung vom April 2015 zwischen dem Kanton NW und den Gemeinden sowie Korporationen Buochs, Ennetbürgen und Stans festgehalten, dass die formulierten Grundsätze im Rahmen des Umnutzungsverfahrens in den relevanten Dokumenten (z.B. Betriebsreglement) und im kantonalen Richtplan verankert werden. Weiter sollen die Grundsätze im Sachplan Infrastruktur Luffahrt Eingang finden. Nun werden sehr wesentliche Grundsätze aus jener Vereinbarung nicht im Richtplan als Festsetzung aufgeführt und stattdessen wird jene Vereinbarung im Richtplan nur als Querverweis erwähnt, was abgelehnt wird. Jene Grundsätze sind daher in den zentralen Aspekten als Festsetzung in den Richtplan aufzunehmen und wo notwendig, die Terminologie betreffend «Regionalflugplatz» an jene des SIL-Objektblatts Buochs anzupassen. Insbesondere auch, dass ein konzessionierter Regionalflughafen ausgeschlossen ist. Diesen Aspekten tragen nun die entsprechende Änderung und die Ergänzungen Rechnung.</p>	<p>Antrag abweisen.</p> <p>Es ist nicht Sache des Richtplans, das zu regeln.</p>
	V5-2	Zivile terrestrische Nutzungen	AMO	<p>Bitte unter den Beteiligten das AMO ergänzen</p>	<p>Durch die veränderten Nutzungsabsichten des Flugplatzes entsteht Koordinationsbedarf hinsichtlich der Verkehrserschliessung. Daher ist das Amt für Mobilität unter den Beteiligten zu ergänzen.</p>	<p>Antrag annehmen.</p>
81	V5-2	Zivile terrestrische Nutzungen	Grüne	<p><u>Für zivile terrestrische Nutzungen durch in Nidwalden ansässige Organisationen kann der Flugplatz genutzt werden. Nicht</u></p>	<p>Die aviatische Nutzung hat vor der terrestrischen Nutzung absolute Priorität. Somit ist eine solche Nutzung nur an wenigen Tagen möglich. Deshalb soll sie ausschliesslich nur in Nidwalden ansässigen Organisationen möglich sein.</p>	<p>Antrag abweisen.</p> <p>Detaillierte Angaben zu Nutzergruppen sollen allenfalls im Betriebsreglement fixiert werden, nicht im Richtplan.</p>

				aviatische 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.		
82	V5-2	Zivile terrestrische Nutzungen	Grüne	Für die terrestrische Nutzung wird ein Perimeter auf dem Flugplatzareal bestimmt.	Dieser Perimeter fehlt auf dem Plan.	Antrag abweisen. Ein Perimeter für terrestrische Nutzungen nach den geplanten Renaturierungen lässt sich langfristig nicht aufrechterhalten. Es wird deshalb darauf verzichtet. Die terrestrischen Nutzungen richten sich künftig nach den auf dem Gelände des Flugplatzes zur Verfügung stehenden Möglichkeiten. Der erläuternde Text zur Koordinationsaufgabe V5-2 ist wie folgt anzupassen: "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 aviatischen Flächen auf dem Flugplatzgelände. Für die Modellfliegerei..."
83	V5-2	Zivile terrestrische Nutzungen	Grüne	Für die Modellfliegerei unbemannten Luftfahrzeuge (Drohnen und Flugmodelle) ist ein Perimeter auszuscheiden, welcher auch nach dem Rückbau der Redundanzpiste bestehen bleibt.	Der Gebrauch von Drohnen hat in den letzten Jahren massiv zugenommen und es ist davon auszugehen, dass sich dieser Boom fortsetzt. Der Einsatz von Drohnen wird durch weite Teile der Bevölkerung als störend wahrgenommen. Heute bestehen über den grössten Teil des Kantonsgebietes von Nidwalden Einschränkungen für unbemannte Luftfahrzeuge, weil deren Betrieb in einem Abstand von weniger als 5 km von den Pisten eines zivilen oder militärischen Flugplatzes untersagt ist. Der Perimeter soll deshalb auch für Drohnenflüge zur Verfügung stehen.	Antrag abweisen. Für Drohnenflüge sind eigene Bewilligungsverfahren über das BAZL erforderlich. Die Anforderungen daran sind hoch. Ausserdem können Drohnenflüge in Konflikt stehen zum herkömmlichen Flugbetrieb. Eine explizite Nutzung des Flugplatzgeländes für Drohnenflüge ist deshalb nicht vorgesehen. Auch weil es dafür derzeit (soweit dem Kanton bekannt ist) keine in einem Verein organisierte Nutzergruppe (ähnlich der Modellfluggruppe NW) gibt, welche die Nutzung des Flugplatzgeländes beantragt. Der Richtplanteil bleibt unverändert.
84	V5-2	Zivile terrestrische Nutzungen	Genossenkorp. Buochs	„Es ist aber sicherzustellen, dass für die terrestrische Nutzung eine Mindestfläche erhalten bleibt.“ Antrag: Dieser Satz ist zu streichen oder zu präzisieren, indem westlich der Herdernstrasse mittelfristig keine Flächen für die terrestrische Nutzung bestehen bleiben.	Gemäss Kaufvertrag 2013 hat sich die Genossenkorporation Buochs nicht verpflichtet, Flächen für die terrestrische Nutzung zur Verfügung zu stellen. Vielmehr sind wir verpflichtet, innert rund 10 Jahren Pisten und Rollwege westlich der Herdernstrasse zu renaturieren.	Antrag annehmen. Der erläuternde Text zur Koordinationsaufgabe V5-2 ist wie folgt anzupassen: "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..."
85	V5-2	Zivile terrestrische Nutzungen	Genossenkorp. Buochs	„Für die Modellfliegerei ist ein Perimeter auszuscheiden, welcher auch nach dem Rückbau der Redundanzpiste bestehen bleibt.“ Antrag: Der 2. Teil des Satzes ist im kantonalen Richtplan zu streichen. Für die Modellfliegerei ist ein Perimeter auszuscheiden, welcher auch nach dem Rückbau der Redundanzpiste bestehen bleibt	Die Genossenkorporation Buochs hat sich nicht verpflichtet, weder im Kaufvertrag oder anderen Vereinbarungen, der Modellfliegerei Flächen zur Verfügung zu stellen. Die Perimeterausscheidung kann auf dem ganzen Flugplatzgelände erfolgen und soll offen formuliert werden.	Antrag abweisen. Es ist offen genug formuliert. Es heisst hier nicht, dass der Perimeter auf einer Redundanzfläche auszuscheiden ist, auch nicht, dass dieser auf Land der Korporation auszuscheiden sei.

86	V5-2	Zivile terrestrische Nutzungen	Genossenkorp. Stans		Sie erwähnen auf der ersten Seite dieses Objektsblatts die Vereinbarung Flugplatz Nidwalden. Da es mehrere Vereinbarungen gibt, scheint es uns wichtig, dass hier genau und unmissverständlich definiert ist, dass es sich gemäss Grundlagen unter V5 um die <<Vereinbarung über die Grundsätze der Entwicklung Flugplatz Nidwalden vom 22. April 2015>> handelt.	Antrag annehmen. Der Querverweis wird konkretisiert .
87	V5-2	Zivile terrestrische Nutzungen	P. u. M. von Allmen, Ennetbürgen	Es muss klar festgehalten werden, die Lärmemissionen auf dem Flugplatz durch terrestrische Veranstaltungen besonders am Abend und in der Nacht (bis in die Morgenstunden) müssen durch klare Vorgaben begrenzt werden, sei es anzahlmässig, zeitlich, sowie besonders hinsichtlich Lautstärke und Ton-Frequenzen (Bässe!). Rein private Anlässe, wie Fahrtrainings durch private Firmen für Auto und Motorräder, Events durch Vereine und Private (z.B. Hill Jam, Wespi Fest, etc.) dürfen nicht genehmigt werden. Diese begrenzte Genehmigung darf zudem nur durch den Kanton erfolgen.	Der Lärm durch die o.g. terrestrischen Veranstaltungen auf dem Flugplatz insbesondere die am Abend und in der Nacht muss klar geregelt/eingeschränkt werden. Die Emissionen durch diese Veranstaltungen sind klar gesundheitsschädlich. Bekanntlich stören am meisten, die lauten tiefen Bässe. Dämmmassnahmen an Gebäuden nützen in diesem Fall recht wenig. Kapitel S1-4 des Richtplans streicht im Abschnitt Siedlungsqualität, hohe Umweltqualität mit guter Luft, viel Licht und <u>wenig Lärm</u> " klar als wesentliches Element heraus, was durch o.g. Veranstaltungen ohne strenge Regulierungen nicht eingehalten werden kann und reines Wunschdenken bleibt! Im derzeitigen Text zu V5-2 werden als Bsp. für terrestrische Nutzung nur die Fahrtrainings der Polizei direkt erwähnt (die bis anhin m.M. nicht gestört haben) aber nicht die lautereren Events der Fahrzeugbranche (Porsche, Audi, etc. und solche mit Sportwagen und Motorräder versch. Marken) und schon gar nicht andere Events die unerträgliche Lärm-Emissionen (besonders auch nachts) verursachen (z.B., Hill Jam, Wespi-Fest, etc.). Dass man Grossveranstaltungen auf dem Flugplatz ohne störende Emissionen auch nachts durchführen kann, haben die Feierlichkeiten der Raiffeisenbank 2010 gezeigt (leider eine Ausnahme).	Antrag ablehnen. Im Richtplan ist festgehalten, dass Nutzungen mit übermässigen Immissionen zu vermeiden sind. Spezielle Bewilligungskriterien wie beispielsweise Anzahl jährlicher Veranstaltungen mit elektroakustisch verstärkter Musik, Massnahmen zur Verminderung des Bass, zeitliche Regelungen, ... sollten in den Richtlinien Einzug finden.
88	V5-3	Gewährleistung eines sicheren Flugbetriebes	BUO, EMO	Der Koordinationsstand ist von Festsetzung auf Zwischenergebnis zurückzusetzen	Wie die Sicherheit erhöht wird, wird nirgends konkret umschrieben und die Abwägung der notwendigen Massnahmen hat nicht einen Stand erreicht, bei welcher die Gewährleistung eines sicheren Flugbetriebs konkret bekannt ist (siehe Massnahmen Herdernstrasse).	Antrag ablehnen. Richtplan erfolgt koordiniert mit dem Umnutzungsgesuch und der Anpassung des SIL-Objektsblattes. Für die Sicherheitsmassnahmen reicht die ABAG ausserdem demnächst ein PGV ein. Zum Zeitpunkt der Genehmigung kann also von einer Festsetzung die Rede sein. Ausserdem steht im Text "Dazu sind auch Massnahmen wie... umzusetzen."
89	V5-3	Gewährleistung eines sicheren Flugbetriebes	Grüne	<u>Herdern- und Flurhofstrasse sind in der bestehenden Form offenzuhalten.</u>	Sie dienen dem Langsam- wie dem Autoverkehr und ist für den Arbeits- wie den Freizeitverkehr sehr wichtig. Mit der Ansiedlung neuer Arbeitsplätze im Gebiet Faden und den bestehenden Arbeitsplätzen an der Stanserstrasse in Ennetbürgen wird sie noch stärker als Verbindungsstrasse genutzt. Bei einer Schliessung der Herdernstrasse würde der Verkehr entweder über Buochs oder den Knoten Kreuzstrasse ausweichen. Dieses Szenario ist unbedingt zu vermeiden, sind doch sowohl der Knoten Kreuzstrasse als auch die Gemeinde Buochs bereits heute stark durch den Verkehr belastet. Auch würde, wegen dem Umweg, das gewünschte Ziel der Verlagerung weg vom motorisierten Verkehr nicht erreicht. Der öffentliche Verkehr soll zudem auf der direkten Strecke Stans-Fadenbrücke-Buochs und über die Herdernstrasse Buochs-Fadenbrücke-Ennetbürgen ausgebaut werden.	Antrag teilweise annehmen. Für die Herdernstrasse ist dies bereits im SIL geregelt. Da dies aber für diverse Gruppen von grossem Interessen ist, wird ein kurzer Hinweis bzgl. der Herdernstrasse in den Richtplan aufgenommen, welcher den vereinbarten Grundsatz wiedergibt. Hingegen wird ab der Flurhofstrasse zum Gelände des Flugplatzes ein Fahrverbot geplant, weshalb der Antrag nur teilweise angenommen werden kann. Der Text wird wie folgt ergänzt: <i>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.</i>
90	V5-3	Gewährleistung eines sicheren Flugbetriebes	Grüne	<u>Existierende oder geplante Wander- und Radwege sind sicherzustellen.</u>	Diese sind für das Naherholungsgebiet von grosser Relevanz.	Antrag teilweise annehmen. Massgeblich für die Wander- und Radwege sind die Koordinationsaufgaben in Kapitel V4. Die Karten in V4 Langsamverkehr zeigen auch Elemente im Flugplatzperimeter. Im Sinne eines Hinweises kann in V5-4 zusätzlich auf das <u>bestehende</u> Langsamverkehrsnetz hingewiesen werden.
91	V5-3	Gewährleistung eines sicheren Flugbetriebes	VCS	ergänzen: <u>Die Führung von geplanten und existierenden Wander- und Radwegen sind gemäss kantonalem Richtplan sicherzustellen.</u>	Diese existierenden und geplanten Verbindungen sind Voraussetzung für eine gute Lebensqualität im Nidwaldner Talboden: Das Naherholungsgebiet soll weiterhin als solches der Bevölkerung zur Verfügung stehen. Geplante und existierende attraktive Fussgänger- und Veloverbindungen dürfen nicht durch den Flugplatz beeinträchtigt werden.	Antrag teilweise annehmen. Massgeblich für die Wander- und Radwege sind die Koordinationsaufgaben in Kapitel V4. Die Karten in V4 Langsamverkehr zeigen auch Elemente im Flugplatzperimeter. Im Sinne eines Hinweises

				<p><u>Die Herdernstrasse sowie die Flurhofstrasse müssen weiterhin für Fussgänger, für Radfahrer und landwirtschaftliche Fahrzeuge geöffnet sein.</u></p>	<p>Die Herdern- und die Flurhofstrasse sind für Fussgänger, Radfahrer und landwirtschaftliche Fahrzeuge bedeutend. Insbesondere ermöglichen diese Strassen, die Gegend als Naherholungsgebiet zu nutzen.</p>	<p>kann in V5-4 zusätzlich auf das <u>bestehende</u> Langsamverkehrsnetz hingewiesen werden. Antrag teilweise annehmen. Für die Herdernstrasse ist dies bereits im SIL geregelt. Da dies aber für diverse Gruppen von grossem Interessen ist, wird ein kurzer Hinweis bzgl. der Herdernstrasse in den Richtplan aufgenommen, welcher den vereinbarten Grundsatz wiedergibt. Hingegen wird ab der Flurhofstrasse zum Gelände des Flugplatzes ein Fahrverbot geplant, weshalb der Antrag nur teilweise angenommen werden kann.</p>
92	V5-3	Gewährleistung eines sicheren Flugbetriebes	Genossenkorp. Buochs	<p>Ergänzung: Für die landwirtschaftliche Bewirtschaftung gilt ein Bewirtschaftungskonzept, welches 2015 zwischen den Genossenkorporationen Buochs und Stans, skyguide und die Airport Buochs AG ausgearbeitet wurde.</p>	<p>Das BAZL kann nur dem aviatischen Betrieb Auflagen machen. Für die landwirtschaftliche Bewirtschaftung gilt ein Bewirtschaftungskonzept, welches 2015 zwischen den Genossenkorporationen Buochs und Stans, skyguide und die Airport Buochs AG ausgearbeitet wurde. Bei landwirtschaftlichen Tätigkeiten müssen die Landwirte den Gefahrenbereich verlassen, ansonsten nicht gelandet oder gestartet werden kann. Die betroffenen Landwirte sind per Funk mit dem Tower verbunden und die landwirtschaftlichen Geräte mit einem gelben Drehlicht ausgerüstet.</p>	<p>Antrag teilweise annehmen. Verweis auf das Bewirtschaftungskonzept ohne Erwähnung des Jahres 2015.</p>
93	V5-3	Gewährleistung eines sicheren Flugbetriebes	ProNatura	<p>Dies hat zur Folge, dass die Sicherheitsmassnahmen in Bezug auf Pistenquerungen, Zutritt unbefugter Personen sowie die landwirtschaftliche Bewirtschaftung im Pistenstreifen (Pachtlandarrondierung) zu prüfen und zu optimieren sind. Ergänzung: <u>Konflikte zwischen der aviatischen Nutzung und der Vogelwelt sollen mit gesetzeskonformen Massnahmen gelöst werden.</u></p>	<p>Bereits heute bestehen auf dem Flugplatzperimeter – insbesondere auch auf den Flugfeldern – Konflikte zwischen der aviatischen Nutzung und der Vogelwelt (insbesondere Höckerschwäne, aber auch Möwen oder Greifvögel). Mit der geplanten Zunahme des Flugverkehrs und insbesondere mit der geplanten Ausweitung der Flugzeiten wird das Konfliktpotential erhöht. Der Umgang mit der Vogelwelt ist gemäss JSG (Bundesgesetz über die Jagd und den Schutz wildlebender Säugetiere und Vögel) geregelt. Bereits heute werden geschützte Höckerschwäne geschossen. Die Umweltschutzverbände haben bereits vor Monaten mit dem Kanton Nidwalden diesbezüglich Gespräche geführt und konstruktive Massnahmen vorgeschlagen (z.B. Vergrämung mit Hundepatrouillen).</p>	<p>Antrag abweisen. Der Verweis auf gesetzeskonforme Massnahmen ist unnötig, gesetzeswidrige Massnahmen liegen in jedem Fall ausserhalb der Möglichkeiten der Verwaltung.</p>
94	V5-4	Standortgerechte Raumnutzung auf dem Flugplatzgelände und den angrenzenden Gebieten	Grüne	<p>Auf Flugplätzen mit regelmässiger aviatischer Nutzung ist innerhalb des Flugplatzperimeters auf mindestens 12% der Fläche für den ökologischen Ausgleich zu sorgen.</p>	<p>Die vorgeschlagene Aufwertung M2 Wildtierkorridor des faktisch inexistenten Wildtierkorridores Buochserberg-Bürgenberg ist bei dieser Ausgangslage gar keine Ausgleichsmassnahme. In der Berechnung des arithmetischen Umfangs der Ausgleichsmassnahmen sind vom Total der 8.5 % die angerechneten 3.1 % nicht vorhanden. Damit sind die vorgeschriebenen Ausgleichsmassnahmen viel geringer und nicht ausreichend.</p>	<p>Antrag abweisen. Stattdessen wird die Koordinationsaufgabe um die Aussage: "gemäss Wegleitung des Bundes" präzisiert.</p>
95	V5-4	Standortgerechte Raumnutzung auf dem Flugplatzgelände und den angrenzenden Gebieten	Grüne	<p>Die Funktion des Wildwechselkorridors, der über das Flugplatzareal führt, ist mit geeigneten Massnahmen qualitativ zu verbessern.</p>	<p>Die längst überfällige Forderung nach einem wildtiergerechten Korridor zwischen der Fadenbrücke und dem Gnappried über den Flugplatz Buochs ist noch immer nicht umgesetzt. Und wird auch nicht umgesetzt. Es fehlen die notwendigen Führungs- und Leitstrukturen für den Wildwechsel. Der Umweltverträglichkeitsbericht zum Umnutzungsverfahren enthält ein Gutachten zur Funktionalität des Wildtierkorridors. Dieses zeigt auf, dass der Wildtierdurchgang Autobahn/Aawasser von Reh, Gams und Hirsch ungenügend ist. Die Aussage, in der Not würden diese Wildarten den Durchgang annehmen ist beschönigend und rein theoretisch. Diese Forderung ist mit den geplanten minimalistischen Aufwertungen überhaupt nicht zu erreichen. Sie erfüllen höchstens die minimalen Anforderungen an die für einen funktionierenden Wildwechsel zwingend notwendigen Leit- und Rückzugstrukturen. Die Aufwertungsmassnahme M2 mit den sechs geplanten neuen Trittsteinbiotopen ist somit nichts mehr als eine wirkungslose Alibiübung.</p>	<p>Antrag abweisen. Dies ist in L8-2 bereits sichergestellt.</p>
96	V5-4	Standortgerechte Raumnutzung auf dem Flugplatzgelände und den angrenzenden Gebieten	Genossenkorp. Buochs	<p>„Zum Flugplatz gehörende Flächen und Anlagenteile, welche definitiv nicht mehr genutzt werden, sind in den ursprünglichen Zustand zurück zu versetzen. Der Bund sieht vor, diese rekultivierten Flächen den Korporationen zu verkaufen.“ Antrag: Satz streichen</p>	<p>Der Bund hat mit Kaufvertrag vom 20. Dez. 2013 wesentliche Flächen an die Korporationen Buochs, Stans und Ennetbürgen verkauft. Der Rückbau von Pisten und Rollwege wird durch die Korporationen realisiert und ist verpflichtend im Kaufvertrag umschrieben. Im kantonalen Richtplan sind die korrekten vertraglichen Festlegungen aus dem Kaufvertrag vom 20. Dez. 2013 abzubilden. Der Kanton ist im Besitz dieses Dokumentes, da er ja mitunterzeichnet hat.</p>	<p>Antrag annehmen. Dieser Satz hat für den Richtplan eigentlich keine Relevanz und kann daher gestrichen werden.</p>

97	V5-4	Standortgerechte Raumnutzung auf dem Flugplatzgelände und den angrenzenden Gebieten	Genossenkorp. Ennetbürgen	Mitte der Seite 2 des Kapitels V5-4 sei die Formulierung „sind in ihren ursprünglichen Zustand zurück zu versetzen" durch den Begriff „sind zu rekultivieren" zu ersetzen.	Es handelt sich dabei um eine Präzisierung. Diese Begrifflichkeit wurde auch in den Verträgen zwischen Bund und Korporationen verwendet.	Antrag annehmen.
98	V5-4	Standortgerechte Raumnutzung auf dem Flugplatzgelände und den angrenzenden Gebieten	Genossenkorp. Ennetbürgen	Die ebenfalls auf Mitte der Seite 2 des Kapitels V5-4 gemachte Aussage „Der Bund sieht vor, diese rekultivierten Flächen den Korporationen zu verkaufen" sei als ganzer Satz zu streichen	Der Verkauf ist bereits abgewickelt und grosse Teile sind bereits rekultiviert. Der Bund hat gar keine rekultivierten Flächen zum Verkauf.	Antrag annehmen. Dieser Satz hat für den Richtplan eigentlich keine Relevanz und kann daher gestrichen werden.
99	V5-4	Standortgerechte Raumnutzung auf dem Flugplatzgelände und den angrenzenden Gebieten	Genossenkorp. Stans	Anpassung Querverweis	Die Vereinbarung soll immer gleichlautend als <<Vereinbarung über die Grundsätze der Entwicklung Flugplatz Nidwalden vom 22. April 2015>> definiert wird.	Antrag annehmen. "Vereinbarung zu den Grundsätzen für die Entwicklung des Flugplatzes Nidwalden" vom April 2015
100	V5-4	Standortgerechte Raumnutzung auf dem Flugplatzgelände und den angrenzenden Gebieten	Genossenkorp. Stans	Auf der zweiten Seite des Objektblatts ist der Satz <<Zum Flugplatz gehörende Flächen und Anlageteile, welche definitiv nicht mehr genutzt werden, sind in den ursprünglichen Zustand zurück zu versetzen.>> wie folgt zu korrigieren: <<...sind in den ursprünglichen Zustand zurück zu versetzen zu rekultivieren.>>, wie dies in den Kaufverträgen zwischen den Genossenkorporationen Buochs, Ennetbürgen und Stans und der armassuisse auch festgehalten und vom Regierungsrat per Unterschrift bestätigt wurde. Der Folgesatz: <<Der Bund sieht vor, diese rekultivierten Flächen den Korporationen zu verkaufen.>> ist in seiner Aussage falsch und ist ersatzlos zu streichen da die Genossenkorporationen Buochs, Ennetbürgen und Stans die Flächen käuflich erworben haben und diese auf eigene Kosten rekultivieren.		Antrag annehmen.
101	V5-4	Standortgerechte Raumnutzung auf dem Flugplatzgelände und den angrenzenden Gebieten	ProNatura	Folgender Abschnitt der Version vom 1. April 2009 belassen: In den Flugplatzgemeinden (Stans, Ennetbürgen und Buochs) sind aus Gründen der häuslicher Bodennutzung in erster Linie bestehende Bauzonen zu nutzen bzw. zu verdichten, <u>bevor grössere Landflächen im Flugplatzareal eingezont werden. Neue Industrie- und Gewerbezone sind südlich der Hauptpiste innerhalb des ESP Buochs Fadenbrücke zu konzentrieren. Solange noch unbebaute Flä-</u>	Aus Gründen der häuslicher Bodennutzung ist der Abschnitt aus der Version vom 1. April 2009 angepasst und genügt als Vorgabe. Es ist nach wie vor wichtig, die Einzonung zu begründen (diese Aussage wurde gestrichen).	Antrag ablehnen.

				<u>chen der entsprechenden Zone vorhanden sind, kann nur in begründeten Einzelfällen neu eingezont werden.</u>		
102	V5-4	Standortgerechte Raumnutzung auf dem Flugplatzgelände und den angrenzenden Gebieten	ProNatura	Streichung: <i>Erweiterung von Bauzonen im ESP Buochs Fadenbrücke sind aus strategischen Überlegungen möglich.</i>		Antrag abweisen.
103	V5-4	Standortgerechte Raumnutzung auf dem Flugplatzgelände und den angrenzenden Gebieten	ProNatura	Auf Flugplätzen mit regelmässiger aviatischer Nutzung ist innerhalb des Flugplatzperimeters auf mindestens 12% der Fläche für den ökologischen Ausgleich zu sorgen. [...] 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 zu planen (Streichung). Die Funktion des Wildwechselkorridors, der über das Flugplatzareal führt, ist mit geeigneten Massnahmen qualitativ zu verbessern.	Gemäss der Empfehlung zum ökologischen Ausgleich auf Flugplätzen des Bundes sollen 12% der Flugplatzfläche ökologisch aufgewertet werden. Diese Richtgrösse ist einzuhalten. Auch ist es nicht angebracht, das 12% Soll des Ökoausgleichs mit Rückgriff auf bereits „bestehende ökologische Ausgleichsflächen im Flugplatzperimeter, Stand 2017“ abgedeckt werden (Siehe UVB des Umnutzungsgesuches S. 6).	Antrag abweisen. Die Koordinationsaufgabe wird stattdessen um die Aussage: "gemäss Wegleitung des Bundes" präzisiert.
104	V5-4	Standortgerechte Raumnutzung auf dem Flugplatzgelände und den angrenzenden Gebieten	ProNatura	Ergänzung: Es wird eine bessere Wildwechselvariante geprüft (namentlich Wildtierbrücke über Autobahn). Darin enthalten sind auch Massnahmen zugunsten von Kleinsäugetieren, Reptilien und Amphibien auf der gesamten Strecke zwischen Fadenbrücke und Gnappried.	Eine qualitative Verbesserung der ökologischen Vernetzung im und nahe des Flugplatzperimeters wären, auch weitere Massnahmen zugunsten von Trittsteinen oder Korridoren für Kleinsäugetiere, Reptilien und Amphibien zu treffen.	Antrag abweisen. Koordinationsaufgabe L8-2 wird jedoch ergänzt. "Die Wildtierkorridore sind aufzuwerten."
105	V5-4	Standortgerechte Raumnutzung auf dem Flugplatzgelände und den angrenzenden Gebieten	ProNatura	Weitere Ergänzung zum ökologischen Ausgleich: Verankerung der Vereinbarung mit der Genossenschaft Stans bezüglich Einwilligung zu den Trittsteinbiotopen T5 und T6 des Wildtierkorridors (siehe unten Begründung des Antrags).	Es ist darauf hinzuweisen, dass die Genossenschaft Stans als Grundstückseigentümerin ihre Einwilligung zu den Trittsteinbiotopen T5 und T6 mit einer Gesamtfläche von 1'511 m2 mit Schreiben vom 20. April 2017 an die ABAG an verschiedene Bedingungen knüpfte, so u.a. den speziellen Vorbehalt, dass die Grundsätze in der „Vereinbarung zu den Grundsätzen für die Entwicklung des Flugplatzes Nidwalden“ zwischen dem Kanton Nidwalden, den Gemeinden Buochs, Ennetbürgen und Stans und den Korporationen Buochs, Ennetbürgen und Stans vom April 2015 wie im Punkt „Umsetzung“ beschrieben, in den relevanten Dokumenten (z.B. Betriebsreglement) und im Kantonalen Richtplan verankert werden sowie im Sachplan Infrastruktur Luftfahrt SIL Eingang finden.	Antrag abweisen: Dies ist nicht richtplanrelevant.
106	V5-4	Standortgerechte Raumnutzung auf dem Flugplatzgelände und den angrenzenden Gebieten	SBFB	In den Flugplatzgemeinden (Stans, Ennetbürgen und Buochs) sind aus Gründen der haushälterischen Bodennutzung in erster Linie bestehende Bauzonen zu nutzen bzw. zu verdichten, <u>bevor grössere Landflächen im Flugplatzareal eingezont werden</u> . Neue Industrie- und Gewerbebezogene sind südlich der Hauptpiste innerhalb des ESP Buochs Fadenbrücke zu konzentrieren. <u>Solange noch unbebaute Flächen der entsprechenden Zone vorhanden</u>	Im Sinne des haushälterischen Umgangs mit dem Boden soll die bisherige Formulierung beibehalten werden «Solange noch unbebaute Flächen der entsprechenden Zone vorhanden sind, kann nur in begründeten Einzelfällen neu eingezont werden.». Und diese Formulierung zudem ergänzt werden, dass eine Einzonung in begründeten Einzelfällen nur in Frage kommt unter Anwendung der zu beachtenden Arbeitszonenbewirtschaftung gemäss S1-10 des Richtplans.	Antrag abweisen.

				<u>den sind, kann nur in begründeten Einzelfällen neu eingezont werden. Massgebend ist in einem solchen Fall zwingend die zu beachtende Arbeitszonenbewirtschaftung (siehe S1-10 des Richtplans).</u>		
107	V5-4	Standortgerechte Raumnutzung auf dem Flugplatzgelände und den angrenzenden Gebieten	SBFB	Die Gemeinden haben zuerst die bestehenden Bauzonen zu nutzen bzw. zu verdichten, bevor grössere Landflächen des Flugplatzareals neu eingezont werden. <u>Erweiterungen von Bauzonen im ESP Buochs-Fadenbrücke sind aus strategischen Überlegungen möglich.</u>	Ersatzlose Streichung, weil nicht ersichtlich ist, weshalb Erweiterungen von Bauzonen im ESP Buochs Fadenbrücke aus strategischen Überlegungen möglich sein sollen, wenn es im Kanton unausgeschöpfte Baulandreserven gibt und obendrein die zu beachtende Arbeitszonenbewirtschaftung gegen eine Erweiterung von Bauzonen spricht.	Antrag abweisen.
108	V5-4	Standortgerechte Raumnutzung auf dem Flugplatzgelände und den angrenzenden Gebieten	SBFB	Das Gebiet des Flugplatzes soll möglichst im Rahmen von Projekten landschaftlich und ökologisch aufgewertet werden, ohne dass damit die fliegerische aviatische Nutzung behindert wird. Zum Flugplatz gehörende Flächen und Anlagenteile, welche definitiv nicht mehr genutzt werden, sind <u>von den Käufern (vorab den vorkaufsberechtigten Korporationen auf ihre Kosten)</u> in den ursprünglichen Zustand zurück zu versetzen. Der Bund sieht vor, diese rekultivierten Flächen den Korporationen zu verkaufen. Auf Flugplätzen mit regelmässiger aviatischer Nutzung ist innerhalb des Flugplatzperimeters auf mindestens 12% der Fläche für den ökologischen Ausgleich zu sorgen. <u>Mit den ökologischen Ausgleichsflächen soll ein Beitrag im Sinne von Art. 18b NHG für die durch den Flugbetrieb verursachten Belastungen auf den Naturhaushalt und die Landschaft geleistet werden.</u> Gemäss Vorgabe des Landschaftskonzepts Schweiz (LKS Massnahme 6.03) <u>sollen die Massnahmen in erster Priorität auf dem Flugplatz realisiert werden.</u> Sofern die Aufwertung im Zusammenhang mit der Flugplatznutzung steht, sind Die Massnahmen sind 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 <u>teilweise</u> in der näheren Umgebung des Flugplatzes zu planen. Die Funktion des Wildwechselkorridors, der über das Flugplatzareal führt, ist mit geeigneten Massnahmen qualitativ zu verbessern.	Der Bund baut grundsätzlich keine überzähligen Bauten und versiegelten Flächen zurück. Er überlässt dies bekanntlich den Käufern (siehe bereits von den Korporationen Ende 2013 erworbene Flächen, die sie teilweise bereits zurückgebaut haben). Es ist daher in keiner Weise ersichtlich, was die seltsame Formulierung «Der Bund sieht vor, diese rekultivierten Flächen den Korporationen zu verkaufen.», soll. Es soll aufgezeigt werden, dass der ökologische Ausgleich seine Grundlage im NHG hat und für die vom Flugbetrieb verursachten Belastungen auf den Naturhaushalt und die Landschaft zu leisten ist. In erster Priorität auf dem Flugplatz selbst, im vorliegenden Fall teilweise in der näheren Umgebung des Flugplatzes. Die Formulierung «Sofern die Aufwertung im Zusammenhang mit der Flugplatznutzung steht, ...» erweist sich als unnötig / redundant, weil eine Aufwertung / ein ökologischer Ausgleich auf einem Flugplatz stets im Zusammenhang mit der Flugplatznutzung steht. Der ökologische Ausgleich ist unabhängig davon, ob es zu einer Umnutzung des zivil mitbenutzten Militärflugplatzes in ein rein ziviles Flugfeld kommt, zu leisten.	Antrag abweisen.

109	Ö1	Militär und Bevölkerungsschutz	BUO EMO	Der Leitsatz ist wie folgt zu ergänzen: <u>Die militärischen Bauten und Anlagen werden, mit Ausnahme des ehemaligen Militärflugplatzes Buochs im bisherigen Rahmen weiter benutzt. ... }</u> Der Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt des Bundes wird als SIL und nicht mit BAZL abgekürzt.	Der Militärflugplatz wurde durch den Sachplan Militär aufgehoben. Somit ist es zweckmässig, hier von einem ehemaligen Militärflugplatz zu sprechen.	Antrag annehmen.
110	Ö1-2	Flugplatz	BUO, EMO	Die Armereformprozesse, die zum Abbau der logistischen und unterhaltsorientierten Kapazitäten des Bundes geführt haben, aus der Koordinationsaufgabe Ö1-2 stimmen nicht mit den Reformprozessen aus der Koordinationsaufgabe V5 überein und sind deshalb aufeinander abzustimmen.		Antrag annehmen.
111	E1-2	Abbaugelände von kantonaler Bedeutung	EMO	Das Abbaugelände Hostattwegwald in der Gemeinde Ennetmoos ist als Abbaugelände von kantonaler Bedeutung zu streichen.	Die Stimmberechtigten von Ennetmoos haben bereits zweimal wuchtig eine Sondernutzungszone Abbau im Gebiet Hostattwegwald abgelehnt. Der Entscheid der Stimmberechtigten ist zu akzeptieren. Es ist staatspolitisch problematisch, wenn der behördenverbindliche Richtplan dem Gemeinderat vorschreibt, dass er gegen den Willen des Grossteils der Bevölkerung wiederum eine Vorlage für ein Abbaugelände im Hostattwegwald unterstützen muss.	Antrag annehmen.
112	Anhang L2-2	Waldreservate	AWE	Aktualisierung der Liste der Waldreservate		Antrag annehmen.
113		Herdernstrasse	Genossenkorp. Ennetbürgen	Der Richtplan soll eine verbindliche Aussage zum Fortbestand der Herdernstrasse als Verbindungsstrasse zwischen Ennetbürgen und Buochs machen.	Der Erläuterungsbericht zur Teilrevision des Richtplans macht unter Pkt. 2.2 Verkehrserschliessung die Aussage: Über die künftige Ausgestaltung der Herdernstrasse wird noch entschieden. Diese Formulierung ist falsch. In den Verfahren „Variantenstudium“ und „Koordination Entwurf SIL-Objektblatt“ wurde die Herdernstrasse als verbleibende Verbindung immer thematisiert. In der Vereinbarung vom April 2015 zwischen Regierungsrat, Gemeinden und Korporationen ist auch klar festgehalten; „Die Herdernstrasse dient weiterhin als Verbindungsstrasse. Dabei sind aviatische Sicherheitsanforderungen zu berücksichtigen“. Unter dem Titel „Umsetzung“ ist zudem ebenfalls klar und unmissverständlich festgehalten: „Die formulierten Grundsätze werden im Rahmen des Umnutzungsverfahrens in den relevanten Dokumenten (2.8. Betriebsreglement) und im kantonalen Richtplan verankert“. Jetzt stellen wir fest, dass diese Verankerung im Richtplan nicht vorgenommen wurde. Dies widerspricht auch all den vom Regierungsrat gemachten Aussagen, dass sich das Umnutzungsverfahren des Flugplatzes und die Teilrevision des Richtplans an die Vereinbarung vom April 2015 halte.	Antrag annehmen. Dies ist im SIL geregelt. Da dies aber für diverse Gruppen von grossem Interesse ist, ist ein kurzer Hinweis bzgl. der Herdernstrasse in den Richtplan aufzunehmen, welcher den vereinbarten Grundsatz wiedergibt.
114	Allg.		FDP		Wie bereits bei der Teilrevision Richtplan 2016 deponiert, sollen folgende Kriterien weiterhin in die Planungen konsequent einfließen: • Berücksichtigung von Eigentumsverhältnissen • häuslicher Umgang mit Kulturland • Verdichtetes Bauen nach Innen • Berücksichtigung der demographischen Entwicklung • Schwerpunkt Wohnen Arbeiten Verkehr	Kenntnisnahme.
115		Erläuterungsbericht:	Genossenkorp. Stans	Die Aussage ist falsch, der Bund hat die Flächen bereits den Genossenkorporationen Buochs, Ennetbürgen und Stans ver-	Unter dem Stichwort Landwirtschaft in Absatz 1 steht geschrieben: <<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.>>	Antrag annehmen.

		2.2 Anpassung Koordinationsaufgaben V5 und ö1, Seite 8		kauf und diese rekultivieren diese Flächen auf eigene Kosten. Deshalb ist dieser Absatz entsprechend zu korrigieren.		
116		Erläuterungsbericht: 2.2 Anpassung Koordinationsaufgaben V5 und ö1, Seite 8	Genossenkorp. Stans	In Absatz 2 wird eine <<Vereinbarung mit Zusatz (2015)>> erwähnt. Es ist nicht unverwechselbar erkenntlich, welche Vereinbarung gemeint ist, es könnte eine Verwechslung mit der <<Vereinbarung über die Grundsätze der Entwicklung Flugplatz Nidwalden vom 22. April 2015>> auftreten. Deshalb ist die hier erwähnte Vereinbarung genau und unmissverständlich zu benennen.	Denn gemeint ist die <<Vereinbarung über die Regelung Landwirtschaftlicher Arbeiten auf dem Flugplatz Buochs>>, unterzeichnet von den Parteien Genossenkorporationen Buochs und Stans sowie Airport Buochs AG (ABAG) und skyguide im März 2015.	Antrag annehmen.
117		Erläuterungsbericht: 2.2 Anpassung Koordinationsaufgaben V5 und ö1, Seite 8	Genossenkorp. Stans	In Absatz 2 steht: <<Das BAZL verlangt für die Bewirtschaftung als langfristige Sicherheitsmassnahme jedoch weitere Einschränkungen, die noch abschliessend zu prüfen sind.>> Diese Aussage bedarf einer Klärung.	Der Genossenrat Stans ist der Meinung, mit der obig erwähnten <<Vereinbarung über die Regelung Landwirtschaftlicher Arbeiten auf dem Flugplatz Buochs>> vom März 2015 sei auch den langfristigen Sicherheitsmassnahmen genüge getan. Dem Genossenrat sind weitere Einschränkungen nicht bekannt und seiner Meinung nach ist die erwähnte Vereinbarung vom März 2015 ausreichend und es sind keine weiteren Einschränkungen in Betracht zu ziehen. Folglich ist dieser Satz entweder zu streichen oder zu relativieren.	Antrag annehmen. Der Satz soll gestrichen werden.
118		Erläuterungsbericht: 2.2 Anpassung Koordinationsaufgaben V5 und ö1, Seite 8	Genossenkorp. Stans		Unter dem Stichwort Verkehrserschliessung steht geschrieben: ,<Über die künftige Ausgestaltung der Herdernstrasse wird noch entschieden.>> Die <<Vereinbarung über die Grundsätze der Entwicklung Flugplatz Nidwalden vom 22. April 2015>> zwischen Kanton Nidwalden und den Gemeinden und Korporationen von Buochs, Ennetbürgen und Stans vom April 2015 hält dagegen unter Umsetzung fest, dass <<die formulierten Grundsätze [...] im Rahmen des Umnutzungsverfahrens in den relevanten Dokumenten (2.8. Betriebsreglement) und im kantonalen Richtplan verankert, >> werden. Unter gemeinsame Eckpunkte der Flugplatzentwicklung verlangt diese Vereinbarung: <<Die Herdernstrasse dient weiterhin als Verbindungsstrasse...>>. So muss über die künftige Ausgestaltung der Herdernstrasse nicht mehr entschieden werden. Der Regierungsrat hat mit der Unterschrift unter die <<Vereinbarung über die Grundsätze der Entwicklung Flugplatz Nidwalden vom 22. April 2015>> die Herdernstrasse als Verbindungsstrasse definiert und so muss sie nun im Richtplan auch so ausgewiesen werden.	Antrag annehmen. Dies ist im SIL geregelt. Da dies aber für diverse Gruppen von grossem Interesse ist, ist ein kurzer Hinweis bzgl. der Herdernstrasse in den Richtplan aufzunehmen, welcher den vereinbarten Grundsatz wiedergibt.
119		Erläuterungsbericht: 3.1 S1-9 ESP Arbeiten Festsetzung ESP Buochs Fadenbrücke	Genossenkorp. Stans		Unter dem Stichwort Begründung Bedarf in Absatz 2 wird in Bezug auf den Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten Stans Rieden / Oberdorf Wiler Allmend / Stans Nord (westlicher Teil) erwähnt, dass diese <<mittlerweile entwickelt und mehrheitlich mit neuen oder weiterentwickelten Industrie- und Gewerbebetrieben belegt>> sind und festgehalten, dass <<Das Potenzial dieser Standorte [...] weitgehend ausgeschöpft ist.>> Dies entspricht nicht den Tatsachen. Mit einer Aufzoning der Gebiete wäre ein Generieren von zusätzlichen Arbeitsplätzen ohne zusätzlichen Kulturlandbedarf (!) problemlos möglich. Eine solche Aufzoning haben wir an der Aawasserstrasse beantragt - sie wird aber vonseiten Kanton mit für uns nicht nachvollziehbaren Auflagen verhindert. Die Aussage, dass das Potenzial dieser Standorte weitgehend ausgeschöpft ist, ist folglich falsch. Entweder muss dieser Satz relativiert oder dann ergänzt werden, dass der Kanton Nidwalden das Potenzial bewusst begrenzt.	Ergänzung: Die Formulierung wird so ergänzt, dass der Standort <i>gemäss den heutigen baurechtlichen Möglichkeiten des BZR</i> weitgehend ausgeschöpft ist. Durch eine Veränderung der baurechtlichen Vorgaben können immer neue Möglichkeiten geschaffen werden.
120		Erläuterungsbericht: 3.1 S1-9 ESP Arbeiten Festsetzung ESP Buochs Fadenbrücke	ODO	Der Erläuterungsbericht bezüglich ESP-Arbeiten Oberdorf Wiler Allmend ist anzupassen.	Im Erläuterungsbericht auf Seite 9 ist vermerkt, dass <i>der bisher im Richtplan festgesetzte Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten Oberdorf Wiler Allmend mittlerweile entwickelt und mehrheitlich mit neuen oder weiterentwickelten Industrie- und Gewerbebetrieben belegt ist. Das Potenzial dieses Standortes sei weitgehend ausgeschöpft.</i> Diese Aussage entspricht nicht den Tatsachen und würde eine Aufzoning, wie sie momentan angedacht ist, wohl verhindern. Die Gemeinde Oberdorf ist momentan an der	Ergänzung: Die Formulierung wird so ergänzt, dass der Standort <i>gemäss den heutigen baurechtlichen Möglichkeiten des BZR</i> weitgehend ausgeschöpft ist. Durch eine Veränderung der baurechtlichen Vorgaben können immer neue Möglichkeiten geschaffen werden.

					Bearbeitung eines Aufzoninggesuches der Gewerbezone 2 an der Aawasserstrasse. Eine Aufzoning würde eine wesentliche Mehrfläche (Verdichtung) dieses Gewerbegebietes ermöglichen.	
--	--	--	--	--	---	--

Stans, 7. Mai 2019
Baudirektion