



CH-6371 Stans, Buochserstrasse 1, Postfach 1241, ARE

Gemeinderat Buochs  
Beckenriedstrasse 9, Postfach 131  
6374 Buochs

Beat Zumbühl  
Raumplaner  
Telefon +41 41 618 72 13  
Telefax +41 41 618 72 25  
beat.zumbuehl@nw.ch  
Stans, 12. Oktober 2021

EINGANG

18. Okt. 2021

Gemeinde Buochs
<input checked="" type="checkbox"/> Scan erledigt
Eingang 18. Okt. 2021
Axioma-Nr. 2019-239
Archiv-Nr.

**Baudirektion. Raumentwicklung. Gemeinde Buochs. Arbeitsplatzgebiet Fadenbrücke / Flugplatz (ESP Arbeiten). Teilrevision der Nutzungsplanung. Verkehrsrichtplan und Fusswegplan. Teilzonenplan Fadenbrücke / Flugplatz. Änderung Verkehrsricht- und Fusswegplan. GemDat 2021-1502-0007. Stellungnahme.**

## Vorprüfung

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Datum vom 23. Februar 2021 übermittelte die Gemeinde Buochs der Baudirektion die Unterlagen zur Teilrevision der Nutzungsplanung zur Vorprüfung gemäss Art. 6 Planungs- und Baugesetz (PBG).

Zur Überprüfung der Gesuche wurden folgende Unterlagen eingereicht:

- Antrag um Vorprüfung vom 19. Februar 2021;
- Gemeinderatsbeschluss Nr. 42 vom 8. Februar 2021;
- Protokolle der Vorbesprechungen vom 10. Januar und 17. August 2021;
- Berichterstattung nach Art. 47 RPV vom 26. Januar 2021;
- BZR-Änderung vom 13. Januar 2021;
- Änderungsplan Zonenplan Siedlung vom 20. Januar 2021;
- 2 Massnahmenblätter zum Fusswegplan vom Januar 2021;
- Auszug Fusswegplan vom 5. Februar 2021;
- Massnahmenblatt zum Verkehrsrichtplan vom Januar 2021;
- Auszug Verkehrsrichtplan vom 5. Februar.

## 1 Ausgangslage

Die letzte Teilrevision der Nutzungsplanung Buochs wurde mit Datum vom 13. März 2018 durch den Regierungsrat genehmigt. Die Gebietsentwicklung Faden / Flugplatz wird mit dem Ziel der Schaffung eines kantonalen Entwicklungsschwerpunktes Arbeiten bereits seit längerem prioritär verfolgt. Mit der Erstellung der neuen Strassenerschliessung über die Engelber-

ger Aa und dem Kantonsstrassenkreisel wurde 2020 eine weitere Voraussetzung dafür geschaffen. In Abstimmung mit dem Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL), dem kantonalen Richtplan und dem Siedungsleitbild Buochs soll nun mittels Anpassung der Nutzungsplanung und der Festsetzung eines Bebauungsplanes der grundeigentümergebundene Rahmen für eine qualitätsvolle Gebietsentwicklung festgesetzt werden. Teile des Planungssperimeters liegen heute in der Grünzone, der Zone für öffentliche Zwecke, der Industriezone und der Landwirtschaftszone. Das Gebiet liegt zu einem grossen Teil innerhalb des Flugplatzperimeters nach SIL. Weite Teile des Gebiets sind aufgrund der Flugplatznutzung bereits befestigt (ehemalige Redundanzpiste) und teilbebaut (ehemals militärische Bauten). Zudem ist das Gebiet teilweise vom Gewässerraum und einem Abflusskorridor der Engelberger Aa betroffen. Neu wird die Ausscheidung einer Industriezone und einer Grünzone (mehrerheitlich ausserhalb Flugplatzperimeter) sowie eine Sondernutzungszone (innerhalb Flugplatzperimeter) beabsichtigt.

Gleichzeitig mit der Nutzungsplanung ist auch die Fortschreibung der Verkehrsricht- und Fusswegplanung vorgesehen.

Bearbeitete Unterlagen:

- Zonenplan Siedlung;
- Bau- und Zonenreglement;
- Fusswegplan mit zugehörigen Koordinationsblättern;
- Verkehrsrichtplan mit zugehörigen Koordinationsblättern.

## **2 Rechtliche Rahmenbedingungen**

Gemäss Art. 26 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG) vom 22. Juni 1979 sowie Art. 23 des neuen Planungs- und Baugesetzes (PBG) ist für die Rechtsgültigkeit von Nutzungsplanungen oder deren Anpassungen die Genehmigung des Regierungsrates erforderlich. Die Genehmigung kann von Bedingungen und Auflagen abhängig gemacht werden. Der Kanton hat die Vorlage auf Inhalt und Wirkung (Rechtmässigkeit / Zweckmässigkeit) zu prüfen und die gesetzlichen Bestimmungen anzuwenden. Er ist zu allfälligen Massnahmen gemäss dem RPG und PBG kompetent und verpflichtet. Die Genehmigungspflicht bezieht sich von Bundesrechtswegen auf alle Teile einer Nutzungsplanung. Im Weiteren ist der kantonale Richtplan vom 25. September 2019 für die Nutzungsplanung rechtsverbindlich.

Änderungen übergeordneter Gesetze und Vorgaben bleiben vorbehalten. Es wird insbesondere darauf hingewiesen, dass für die Weiterplanung die Übergangsbestimmungen nach Art. 177 ff. PBG zu berücksichtigen sind (Anpassungen von Zonenplänen, Bau- und Zonenreglementen sowie Sondernutzungsplänen).

## **3 Vernehmlassung**

Im Rahmen der Vorprüfung haben folgende Stellen mitgewirkt:

- Amt für Gefahrenmanagement;
- Amt für Landwirtschaft;
- Amt für Mobilität;
- Amt für Wald und Energie;
- Amt für Umwelt;
- Fachstelle für Denkmalpflege;
- Kommission für Natur- und Landschaftsschutz;
- Kantonales Steueramt (Güterschatzung);
- Nidwaldner Sachversicherung;
- Rechtsdienst;
- Wirtschaftsförderung;
- Baudirektionssekretariat (Integrale Projekte);

- Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL).

## 4 Beurteilung

Die Baudirektion Nidwalden hält fest, dass die vorliegende Teilrevision der Nutzungsplanung mit der Berichterstattung nach Art. 47 RPV und den zugehörigen Unterlagen gut dokumentiert ist. Die Planung berücksichtigt die übergeordneten raumplanerischen Vorgaben – insbesondere die im Entwurf vorliegende Arbeitszonenbewirtschaftung als wichtige Voraussetzung zur Schaffung neuer Arbeitsgebiete. Die Erarbeitung einer Bebauungsplanung ist vorbildlich und wird begrüsst.

Auf der Basis eines Masterplanes wird im Rahmen der Nutzungs- und Sondernutzungsplanung (Zonenplan und Bebauungsplan) die Voraussetzung eines qualitativ hochwertigen und arbeitsplatzintensiven Arbeitsgebietes von kantonaler Bedeutung geschaffen, das künftig einen wesentlichen Beitrag an der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung des Kantons haben wird.

Wesentliche Vorgaben wie eine möglichst zentrale Lage, eine sehr gute Erschliessung, die Umsetzung einer minimalen baulichen Dichte, die Schonung wichtiger Landschaftsräume und des Kulturlandes (insbesondere der Fruchtfolgefleichen) sind ganz oder teilweise erfüllt. Hinsichtlich der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr bedarf es noch Verbesserungen zur Einhaltung der erforderlichen ÖV-Güteklasse C oder D (C für Dienstleistungsnutzungen und D für Industrie und Gewerbenutzungen). Die Realisierung der entsprechenden ÖV-Güteklasse hat vor Baubeginn zu erfolgen. Die nächsten Angebotsausbauten im ÖV sind frühestens auf den Fahrplan 2024 (Dezember 2023) möglich und aufgrund des aktuellen Stands der Planung auf diesen Zeitpunkt vorzusehen. Zusätzliche Massnahmen zur Verbesserung der ÖV-Güteklasse (wie bspw. eine zusätzliche Haltestelle im Erlenpark) sind zu prüfen. Sollte vorderhand auf die Haltestelle im Areal verzichtet werden, so ist ein entsprechender Platz inkl. Wendemöglichkeit im Bebauungsplan in Absprache mit dem Amt für Mobilität zu sichern. Aufgrund der hohen Anzahl an Arbeitsplätzen ist im Hinblick auf die Genehmigung ein Mobilitätskonzept zu erarbeiten - dies zur Sicherung einer zukunftsgerichteten und ressourcenschonenden Mobilität. Seitens Baudirektion wird eine kostenlose Erstberatung angeboten.

Aufgrund der Zusammenarbeit zwischen Grundeigentümerschaft, der Standortgemeinde und dem Kanton entsteht ein vielseitig nutzbarer Arbeitsplatzstandort mit hoher Verfügbarkeit zur Ansiedlung wertschöpfungsstarker und arbeitsplatzintensiver Unternehmen mit unterschiedlichem Bezug zur Aviatik (Diversifizierung).

Bei der Festsetzung der neuen Zonen und Zonengrenzen wird nicht auf vorgefundene Muster reagiert (Ausscheidung der Grünzone, Berücksichtigung der Länge des Rollfeldes, Ausrichtung der Bebauungsstruktur im Bezug zur Engelberger Aa und der Bestandesbauten).

Nachfolgend wird detailliert auf einzelne Themen der Teilrevision gemäss vorliegender Unterlagen und insbesondere der Berichterstattung nach Art. 47 RPV eingegangen. Die Vorprüfung der Bebauungsplanung erfolgt mit separater Stellungnahme der Baudirektion. Die nachfolgende Beurteilung ist bei der Weiterbearbeitung der Nutzungsplanung zu beachten.

### 4.1 Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL)

Weite Teile der Nutzungszonen, die nun neu festgesetzt werden sollen, sind gemäss SIL behördenverbindlich als Flugplatzperimeter festgesetzt. Innerhalb des Flugplatzperimeters haben die Flugplatzanlagen Priorität. Diese werden nach den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes (LFG, SR 748.0) vom BAZL mit einer Plangenehmigung bewilligt. Möglich sind im Flugplatzperimeter auch (untergeordnete) Bauten und Anlagen, die nicht zu den Flugplatzanlagen zählen und die nach kantonalem Recht zu bewilligen sind (Nebenanlagen gemäss Art. 29 der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt VIL, SR 748.131.1). Planungsrechtliche Grundlage für eine solche Bewilligung ist der Nutzungsplan der Gemeinde. Als Hilfestellung

und zur besseren Abstimmung zwischen den Planungsinstrumenten wird empfohlen, den Flugplatzperimeter gemäss SIL-Objektblatt als Informationsinhalt in den Nutzungsplan zu übertragen.

Im SIL-Objektblatt wird unterschieden zwischen dem Flugplatzperimeter für den «Endzustand 2025» und dem zusätzlich, separat ausgewiesenen Perimeter für die «Übergangsphase 2020». Dazu ist verbindlich festgesetzt: «Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den bestehenden und geplanten Flugplatzanlagen beanspruchte Areal. Das separat umgrenzte Areal mit den bestehenden Bauten und Anlagen wird aus dem Flugplatzperimeter entlassen, sobald die geplanten Ersatz- und Neubauten fertiggestellt sind.» Im Bericht zur Teilrevision der Nutzungsplanung ist dieser Sachverhalt nicht korrekt wiedergegeben und zu korrigieren (vgl. Pkt. 4.9).

Mit der Überbauung der Industriezone wird zugewartet werden müssen, bis die Flugplatzanlagen auf den östlichen Teil des Areals (Sondernutzungszone Flugplatz) verlegt sind. Der Kontrollturm wird auch langfristig weiterbetrieben werden und an diesem Standort verbleiben. Dementsprechend ist er dem Flugplatzperimeter für den «Endzustand 2025» zugewiesen. Der Höhenbegrenzungskataster wird mit der vorliegenden Planung bzw. dem Bebauungsplan berücksichtigt. Zusätzlich werden in der Sondernutzungszone die Hindernisbegrenzungsflächen der Helikopter-Routen ab der geplanten Helikopterstart- und -landestelle zu beachten sein.

#### **4.2 Arbeitszonenbewirtschaftung**

Die vorliegende Gebietsentwicklung galt als Fallbeispiel bei der Erarbeitung der Arbeitszonenbewirtschaftung. Exemplarisch konnten die Erfordernisse einer künftigen Arbeitszonenbewirtschaftung nachvollzogen und die Vorgaben des kantonalen Richtplanes überprüft werden. Zusammenfassend kann folgendes festgehalten werden:

- Das Vorhaben der Industriezone Faden / Erlenpark – mit der voraussichtlichen Schaffung von bis zu 2100 Arbeitsplätzen – ist von kantonalen Bedeutung.
- Die Alternativensuche ergibt, dass momentan in Nidwalden keine vergleichbare Fläche für einen neuen Arbeitsplatzstandort besteht.
- Die Erschliessungsgüte muss im Bereich ÖV noch verbessert werden. Massnahmen wie insbesondere 15-Minutentakt an Werktagen, direkteren Fussgängerzugang ab bestehender Haltestelle Fadenbrücke und neue Haltestelle im Arbeitsgebiet Erlenpark sind mögliche Lösungsansätze. Wobei zu beachten ist, dass bei einem 15'-Takt der Haltestelle Fadenbrücke und mit Hilfe einer neuen Fussgängerbrücke über die Engelbergeraas, ab dem nördlichen Brückenkopf nur ein Umkreis von ca. 130 Meter in die öV-Güteklasse C gehoben werden kann. Zur Erreichung der erforderlichen ÖV-Güte (C für Dienstleistungsnutzungen und D für Industrie und Gewerbenutzungen) im ganzen Areal wird eine Bus-Haltestelle im Arbeitsgebiet nötig sein.
- Aufgrund der Flächenreduktion deckt sich das Vorhaben mit den Entwicklungszielen Arbeiten gemäss kantonalem Richtplan und wird als bedarfsgerecht beurteilt.
- Gestützt auf die Festsetzung minimaler Nutzungsmasse und dem Bebauungsplan ist eine deutliche Verdichtung im Vergleich zur heutigen Nutzung sichergestellt.
- Das Vorhaben deckt sich mit den kantonalen und lokalen Entwicklungszielen (hoher volkswirtschaftlicher Nutzen, gute Verfügbarkeit, Steigerung Arbeitsplatzdichte, Qualitätssicherung mittels Bebauungsplan, Abstimmung Siedlungsentwicklung und Verkehr, gute Erreichbarkeit, hohe bauliche Dichte, Verdichtung bestehender Nutzungszonen, schonender Ressourcenverbrauch).
- Realisierungshorizont von 15 Jahren.

### 4.3 Abflusskorridor

Im Baubewilligungsverfahren wird zur Bebauung der einzelnen Baubereiche ein detaillierter Nachweis Naturgefahren erforderlich sein. Grundlage dazu ist das Fachgutachten "Anpassung Entlastungskorridor Engelberger Aa Buochs-Ennetbürgen" (Niederer + Pozzi Umwelt AG, März 2020), welches für den vorliegenden Bebauungsplan integrierender Bestandteil ist. Die Überlagerung der Bauzone mit dem Entlastungskorridor ist ein Widerspruch und entsprechend zu prüfen.

### 4.4 Fruchtfolgeflächen (FFF)

Fruchtfolgeflächen nach FFF-Plan sind durch das Vorhaben nicht betroffen.

### 4.5 Mehrwertabgabe

Seit dem 1. August 2017 ist das Einführungsgesetz zum Raumplanungsgesetz betreffend Mehrwertabgabe (MWAG) in Kraft. Boden, der durch eine Einzonung einen Planungsvorteil erlangt, ist somit abgabepflichtig. Gemäss Art. 3 MWAG entspricht der Mehrwert der Differenz des Verkehrswerts des Bodens unmittelbar vor und jenem nach der rechtskräftigen Einzonung.

Die Höhe der Mehrwertabgabe beträgt gemäss Art. 3 MWAG 20 Prozent des Mehrwerts. Gesamthaft sind vorliegend 42'584 m<sup>2</sup> mehrwertabgabepflichtig. Betroffen sind mehrere Parzellen. Gemäss Art. 4 MWAG setzt die Baudirektion die Höhe der Mehrwertabgabe nach Rechtskraft der Einzonung fest und merkt diese im Grundbuch an.

Der Grundeigentümerschaft wird die provisorische Güterschätzung für die Berechnung der Mehrwertabgabe mit separatem Schreiben mitgeteilt.

### 4.6 Ökologische Aufwertung nach SIL

Nach SIL sind luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Flugplatz unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufzuwerten. Die konkreten Massnahmen sind bei der Umnutzung auszuweisen und festzulegen, wobei auch Massnahmen ausserhalb des Flugplatzperimeters möglich sind. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.

In der Industriezone A wird die ökologische Aufwertung über den Bebauungsplan sichergestellt. Für die Sondernutzungszone Flugplatz ist die Sicherung noch ausstehend und entsprechend in der BZR-Bestimmung zu ergänzen (vgl. Pkt. 4.8).

### 4.7 Lärmschutz

In der geplanten Industriezone A können für neue lärmempfindliche Betriebsräume gemäss Fluglärmbelastungskataster (Prognose 2025) die massgebenden Belastungsgrenzwerte für Fluglärm eingehalten werden. Für lärmempfindliche Räume in der Sondernutzungszone Flugplatz werden im nordöstlichen Teil der Zone die massgebenden Belastungsgrenzwerte überschritten. In diesem Bereich ist deshalb von der Erstellung lärmempfindlicher Betriebsräume abzusehen, die als Nebenanlagen nicht dem Flugplatzbetrieb zugeschrieben werden können.

### 4.8 Bau- und Zonenreglement

Es liegt noch kein formell korrekter Änderungserlass des Bau- und Zonenreglements vor, entsprechend konnte diesbezüglich keine formelle Prüfung erfolgen. Der Änderungserlass ist formell korrekt zu erstellen und dem ARE zur Prüfung einzureichen. Da die Teilrevision nach altem Recht beantragt wird, sind konsequent die Begriffe des Baugesetzes (BauG) zu verwenden.

**Art. 7 Grundmasse; Ergänzung / Änderung BZR**

Industriezone A (IA): siehe nachfolgende Bemerkungen

Sondernutzungszone Flugplatz (SFP): siehe nachfolgende Bemerkungen

**Art. 13a Industriezone A (IA); Ergänzung / Änderung BZR****Abs. 1 neu: Zulässige Nutzungen**

Die vorgeschlagene Industriezone A stützt sich auf BauG Art. 62 e) Industriezone bzw. Art 54 PBG. Gewerblich-industrielle Nutzungen und Bürobauten sind zonenkonform. Sollen ergänzend auch die im Bebauungsplan Erlenpark beabsichtigten Nutzungen ermöglicht werden, (Freizeitnutzung & Mehrzweckhallen von kantonalem Interesse, publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen u.a. Gastrobetrieb) besteht ein Widerspruch zwischen der Industriezone gemäss kantonalem BauG und dem Bebauungsplan. Der Zonenzweck darf im Bebauungsplan gegenüber dem im kantonalen Recht festgelegten Zonenzweck nicht ausgeweitet werden. Wird im Zonenplan eine Industriezone ausgeschieden, muss sich der Bebauungsplan an dieser Zone ausrichten. Bemerkung: Bloss die Bebauungsvorschriften können ausgeweitet bzw. in den Bebauungsplan delegiert werden (Art. 104 Abs. 3 Ziff. 3 PBG). Nutzungen, die nicht dem Zonenzweck der Industriezone entsprechen dürfen im Bebauungsplan nicht erlaubt werden. Der Zonenplan geht dem Bebauungsplan in Bezug auf die Nutzung vor.

Die strategische Funktion und das angestrebte Nutzungsprofil des kantonalen ESP Arbeiten Fadenbrücke rechtfertigen den Zonenzweck nebst der gewerblich-industriellen Nutzung mit den erwähnten ergänzenden Nutzungen (Freizeit, Mehrzweckhalle, Gastronomie, publikumsorientiert) auszuweiten und diese als Sondernutzungszone ESP Fadenbrücke/Flugplatz (Arbeitstitel) festzusetzen. Im Kontext des Bebauungsplanes Erlenpark sind in den Zonenvorschriften zur Umsetzung der SNZ ESP Fadenbrücke/Flugplatz zwei Varianten möglich:

a) Die zulässigen Nutzungen werden in den Zonenvorschriften abschliessend definiert. Folglich kann im Bebauungsplan auf die Bezeichnung der zulässigen Nutzungen verzichtet werden.

b) in den Zonenvorschriften wird die zulässige Nutzung in den Bebauungsplan delegiert, z.B. "Die zulässige Nutzung wird im Bebauungsplan konkretisiert". Die Variante b) bedingt die gleichzeitige Auflage und Beschlussfassung des Teilzonenplanes und des Bebauungsplanes. Wie empfehlen Variante a) umzusetzen.

**Abs. 2 neu: ÖV-Güteklassen**

Industrie- und Gewerbenutzung: minimal Güteklasse D

Dienstleistungs- Freizeit- Mehrzweckhallen- Gastro- und publikumsorientierte Nutzungen: minimal Güteklasse C

**Abs. 3 neu: Baubewilligungsvoraussetzung**

Baubewilligungen können nur gestützt auf einen genehmigten Bebauungsplan erteilt werden. Der Bebauungsplan legt die Grundmasse fest.

**Art. 16a Sondernutzungszone Flugplatz (SFP); Ergänzung / Änderung BZR**

Bemerkung: Innerhalb des Flugplatzperimeters nach SIL haben die Flugplatzanlagen Priorität. Diese werden nach den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes (LFG, SR 748.0) vom BAZL mit einer Plangenehmigung bewilligt. Möglich sind im Flugplatzperimeter auch (untergeordnete) Bauten und Anlagen, die nicht zu den Flugplatzanlagen zählen und die nach kantonalem Recht zu bewilligen sind (Nebenanlagen gemäss Art. 29 der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt VIL, SR 748.131.1). Planungsrechtliche Grundlage für eine solche Bewilligung ist der Nutzungsplan der Gemeinde.

Abs. 2 streichen: da es sich um eine deklaratorische Bestimmung gemäss Art. 37 LFG handelt.

Abs. 3: Es ist unzulässig, wenn die Grundmasse ausserhalb eines Nutzungsplanungsverfahrens in einem gemeinderätlichen Entscheid festgelegt werden. Die Nutzungsplanung muss zwingend im ordentlichen Verfahren erfolgen. Die Festlegung der Grundmasse liegt in der Kompetenz der Stimmberechtigten (vgl. Art. 4, 26 und 33 RPG). Bauten und Anlagen, die nicht

ganz oder überwiegend dem Flugplatzbetrieb dienen (Nebenanlagen) werden im kantonalen bzw. kommunalen Baubewilligungsverfahren bewilligt und benötigen eine Grundlage im kommunalen Nutzungsplan (nicht in einem Vorentscheid) (vgl. Art. 37m LFG).

Die Sondernutzungszonenvorschriften sind gestützt auf die ökologische Ausgleichspflicht nach SIL sinngemäss wie folgt zu ergänzen und zu konkretisieren:

- Grosse Dachflächen sind als begrünte Dächer auszuführen oder mit Solaranlagen zu versehen. Solaranlagen sind mit durchgehend dunklen Kollektoren, ohne helle Randstreifen auszuführen. Falls Solaranlagen erstellt werden, sind die restlichen Dachflächen des Gebäudes mit dunklen, farblich zu den Solaranlagen passendem Dachmaterial zu decken oder zu begrünen.
- Fassaden sind mit einer zurückhaltenden dunklen Farben zu versehen oder können mit durchgehend farblich angepassten Solaranlagen verkleidet werden.
- pro zwei Parkplätze ist jeweils ein Schattenbaum mit genügendem Wurzelraum zu pflanzen.
- Flächen die keine Verkehrsfunktion haben, sind mit einheimischen Pflanzen zu begrünen. Steingärten sind nicht gestattet.

#### **4.9 Zonenplan**

Die Zonengrenze nimmt keine Rücksicht auf die bestehende Parzellierung. Im Bereich der Herdernstrasse und der Grünzone "Aawasserdämme" ist die Abgrenzung oder Parzellierung zu überprüfen.

Eine informative Darstellung des SIL-Perimeters ist zu prüfen.

#### **4.10 Berichterstattung nach Art. 47 RPV**

##### **Kapitel 1.1.1 Aktuelle Situation**

In den Grundlagen (Kapitel 1.1.3) ist der SIL zwar aufgeführt, unter aktueller Situation (Kapitel 1.1.1) steht aber fälschlicherweise, dass «der besagte Teil – die Fläche für das Arbeitsgebiet von kantonalen Bedeutung – aus dem Flugplatzperimeter entlassen wurde». Diese Entlassung wird gemäss Festsetzung im SIL-Objektblatt erst stattfinden, wenn die geplanten Ersatz- und Neubauten für den Flugplatz erstellt sind und in Betrieb genommen werden können. Die Berichterstattung ist entsprechend zu korrigieren (vgl. Pkt. 4.1).

##### **Kapitel 1.1.3 Grundlagen**

Als übergeordnete Rechtsgrundlagen sind auch das Bundesgesetz über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz, LFG, SR 748.0) sowie die Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL, SR 748.131.1) zu beachten.

##### **Kapitel 1.1.4 Kantonaler Richtplan**

Die Teilrevision der Nutzungsplanung ist mit der Koordinationsaufgabe V5-4 des Kantonalen Richtplans vereinbar.

Unter Lit. a ist hinsichtlich Bedarfsnachweis ein Verweis auf die "Feststellungen" unter Kapitel 1.1.5 "Arbeitszonenbewirtschaftung" im Bericht zu ergänzen.

Unter Lit. e ist hinsichtlich Dichtenachweis ein Verweis auf die "Projektdefinition aus dem Masterplan" unter Kapitel 1.1.5 "Arbeitszonenbewirtschaftung" zu ergänzen.

##### **Kapitel 1.1.5 Arbeitszonenbewirtschaftung**

Im ersten Abschnitt auf Seite 9 ist auf die zu ergänzenden ökologischen Ausgleichsmassnahmen einzugehen.

Letzter Satz auf Seite 9 des Berichts streichen. Die Ausführungen im Bericht sind ausreichend. Unter Feststellungen auf Seite 11 sind die momentanen Arbeitszonenreserven von Buochs aufzuzeigen, um die Feststellung noch zu verdeutlichen.

#### **Kapitel 2.2 Vorgesehene Ein- und Umzonungen**

Unter dem Titel "Flächenbilanz bestehende und vorgesehene Bauzonen" entsteht der Eindruck, dass bei der Flächenbilanzierung Erschliessungsflächen in Abzug gebracht werden können. Grundsätzlich sind diese der Bauzone zugehörig. Vorliegend ist aber mit Verweis auf die Bebauungsplanung die Erschliessungsfläche bereits ersichtlich und kann genannt werden. Im Text ist noch die Einzonungsfläche von Landwirtschaftszone in die Arbeitszonen zu ergänzen.

Im zweitletzten Satz unter gleichem Titel ist der Kontrollturm erwähnt. Es ist zu präzisieren, dass dieser auch weiterhin im Flugplatzperimeter verbleibt. Der Satz ist zudem radaktionell zu prüfen.

Kapitel 2.3 Vorgesehene Ein- und Umzonung & 2.3.2 Bestimmungen im Bau- und Zonenreglement

Für die Errichtung und Änderung von Nebenanlagen des Flugplatzes (Bauten und Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem Flugplatzbetrieb dienen) sind die Vorgaben von Art. 37m Luftfahrtgesetz (LFG, SR 748.0) zu beachten. Absatz 2 ist dahingehend zu präzisieren.

Kapitel 2.3.1 Zonenplan

Nicht das ganze Areal des SIL-Perimeter sondern nur der Bereich der Sondernutzungszone Flugplatz wird mit dieser überlagert.

Kapitel 2.4.2 Fusswegplan

Dieses Kapitel ist gemäss Pkt. 4.11 unten zu ergänzen.

Kapitel 3.3 Mehrwertabgabe

Im letzten Satz ist die mehrwertabgabepflichtige Fläche zu erwähnen (vgl. Pkt. 4.5).

Kapitel 3.4 Bauinventar, schutzwürdige Objekte

Bei der Festsetzung der neuen Zonen und Zonengrenzen wird nicht auf vorgefundene Muster reagiert (Ausscheidung der Grünzone, Berücksichtigung der Länge des Rollfeldes, Ausrichtung der Bebauungsstruktur im Bezug zur Engelberger Aa, schützenswerte Bestandesobjekte). Im Planungsbericht sollte kurz auf die Wirkung des Inventars der militärischen Bauten eingegangen werden, in dem einige Bauten des Planungsperrimeters aufgelistet sind. Zudem ist zu erläutern, warum nicht auf bestehende Strukturen reagiert wird.

Kapitel 3.5 Natur- und Landschaft

Dieses Kapitel ist gestützt auf Pkt. 4.6 und 4.8 zu ergänzen.

Umweltverträglichkeit

Im Bericht ist darauf einzugehen, warum kein Umweltverträglichkeitsbericht vorliegt.

Lärmschutz

Ergänzung gemäss Ziffer 4.7 Lärmschutz

#### **4.11 Fusswegplan**

Der Fusswegplan ist korrekt abgebildet, jedoch ist die Fortsetzung Richtung Kreuzstrasse nicht vorhanden. Die Verbindung A2-Brücke Faden Richtung Kreuzstrasse existiert weder für Fussgänger noch für Radfahrer (Radfahrer wird nordseitig der A2 geführt). Es ist darzulegen, wie die Erschliessung für den Fuss- und Radverkehr aus dem Raum Engelbergertal/Kreuzstrasse an das Gebiet Faden verbessert werden kann (evt. mittels neuer Verbindung entlang KH3).

Es ist drauf zu achten, dass die Änderung des Fusswegplanes sowie die Änderung der Nutzungsplanung nicht vermischt werden. Diese sind separat aufzulegen und müssen separat an der Gemeindeversammlung beraten werden.

## 4.12 Verkehrsrichtplan

Der Erschliessungshinweis "neue Brücke über Aa" ist im Fusswegplan enthalten. Sie soll auch im Verkehrsrichtplan (Kombiweg) aufgenommen werden.

Es ist drauf zu achten, dass die Änderung des Verkehrsrichtplanes sowie die Änderung der Nutzungsplanung nicht vermischt werden. Diese sind separat aufzulegen. Der Verkehrsrichtplan wird nach Art. 15 PBG durch den Gemeinderat erlassen und der Erlass durch die Baudirektion abschliessend genehmigt.

## 5 Öffentliche Auflagen / Genehmigung

Die Teilrevision der Nutzungsplanung Buochs ist vor der öffentlichen Auflage zu überarbeiten. Unter Vorbehalt dieser Vorprüfung kann eine regierungsrätliche Genehmigung in Aussicht gestellt werden. Dem Amt für Raumentwicklung sind die Unterlagen vor der öffentlichen Auflage nochmals zur Stellungnahme einzureichen.

Zusammenfassend sind die folgenden Punkte detaillierter aufzuzeigen, bzw. in den Planungsunterlagen zu bereinigen:

### Hinweise

(Es wird auf Widersprüche oder Unklarheiten hingewiesen)

- Hinsichtlich der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr bedarf es noch Verbesserungen zur Einhaltung der erforderlichen ÖV-Güteklasse C oder D (C für Dienstleistungsnutzungen und D für Industrie- und Gewerbenutzungen). Die Realisierung der entsprechenden ÖV-Güteklasse hat vor Baubeginn zu erfolgen.
- Bei einem 15'-Takt der Haltestelle Fadenbrücke und mit Hilfe einer neuen Fussgängerbrücke über die Engelbergeraa, kann ab dem nördlichen Brückenkopf nur ein Umkreis von ca. 130 Meter in die ÖV-Güteklasse C gehoben werden.
- Sollte vorderhand auf die Haltestelle im Areal verzichtet werden, so ist ein entsprechender Platz inkl. Wendemöglichkeit im Bebauungsplan in Absprache mit dem Amt für Mobilität zu sichern.
- Mit der Überbauung der Industriezone wird zugewartet werden müssen, bis die Flugplatzanlagen auf den östlichen Teil des Areals (Sondernutzungszone Flugplatz) verlegt sind.
- Der Kontrollturm wird auch langfristig weiterbetrieben werden und an diesem Standort verbleiben. Dementsprechend ist er dem Flugplatzperimeter für den «Endzustand 2025» zugewiesen. Das Vorgehen bezüglich Tower ist zu klären.
- In der Sondernutzungszone sind zusätzlich die Hindernisbegrenzungsflächen der Helikopter-Routen ab der geplanten Helikopterstart- und -landestelle zu beachten.
- Im Baubewilligungsverfahren wird zur Bebauung der einzelnen Baubereiche ein detaillierter Nachweis Naturgefahren erforderlich sein.
- Die Überlagerung der Bauzone mit dem Entlastungskorridor ist ein Widerspruch und entsprechend zu prüfen.
- Der Grundeigentümerschaft wird die provisorische Güterschätzung für die Berechnung der Mehrwertabgabe mit separatem Schreiben mitgeteilt.
- Im nordöstlichen Teil der Sondernutzungszone Flugplatz sind die massgebenden Lärmbelastungsgrenzwerte überschritten. In diesem Bereich ist deshalb von der Erstellung lärmempfindlicher Betriebsräume abzusehen, die als Nebenanlagen nicht dem Flugplatzbetrieb zugeschrieben werden können.
- Die Zonengrenze nimmt keine Rücksicht auf die bestehende Parzellierung. Im Bereich der Herdernstrasse und der Grünzone "Aawasserdämme" ist die Abgrenzung oder Parzellierung zu überprüfen.
- Eine informative Darstellung des SIL-Perimeters ist zu prüfen.
- Die Berichterstattung ist nach Pkt. 4.10 zu überarbeiten.

- Es ist drauf zu achten, dass die Änderung des Fusswegplanes sowie die Änderung der Nutzungsplanung nicht vermischt werden. Diese sind separat aufzulegen und müssen separat an der Gemeindeversammlung beraten werden.
- Es ist drauf zu achten, dass die Änderung des Verkehrsrichtplanes sowie die Änderung der Nutzungsplanung nicht vermischt werden. Diese sind separat aufzulegen. Der Verkehrsrichtplan wird nach Art. 15 PBG durch den Gemeinderat erlassen und der Erlass durch die Baudirektion abschliessend genehmigt.

### Empfehlung

(Aufforderung Anpassungen vorzunehmen. Wenn keine Anpassung ist Erklärung notwendig)

- Aufgrund der hohen Anzahl an Arbeitsplätzen ist im Hinblick auf die Genehmigung ein Mobilitätskonzept zu erarbeiten - dies zur Sicherung einer zukunftsgerichteten und ressourcenschonenden Mobilität. Seitens Baudirektion wird eine kostenlose Erstberatung angeboten.
- Der Flugplatzperimeter gemäss SIL-Objektblatt ist als Informationsinhalt in den Nutzungsplan zu übertragen.
- Es ist darzulegen, wie die Erschliessung für den Fuss- und Radverkehr aus dem Raum Engelbergertal/Kreuzstrasse an das Gebiet Faden verbessert werden kann (evt. mittels neuer Verbindung entlang KH3).
- Der Erschliessungshinweis "neue Brücke über Aa" ist im Fusswegplan enthalten. Sie soll auch im Verkehrsrichtplan (Kombiweg) aufgenommen werden.

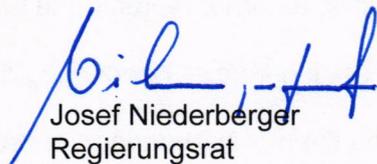
### Vorbehalt

(Teilbereich muss ergänzt oder geändert werden, Voraussetzung für Weiterbehandlung)

- Das BZR ist gemäss Pkt. 4.8 zu überarbeiten und als Änderungserlass nachzureichen.
- Anstelle der Industriezone A ist eine Sondernutzungszone ESP Fadenbrücke/Flugplatz vorzusehen.
- Für die Sondernutzungszone Flugplatz ist die rechtliche Sicherung des ökologischen Ausgleiches noch ausstehend und entsprechend in der BZR-Bestimmung gemäss Pkt. 4.8 zu ergänzen.

Für Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse  
AMT FÜR RAUMENTWICKLUNG



Josef Niederberger  
Regierungsrat

Kopie geht an:

- Vernehmlassungsteilnehmer per E-Mail
- GemDat 2021-1502-0007
- RMS-Signatur 23.222/69.1
- Amt für Raumentwicklung (3-fach)