

Inhalt

1	Einleitung	9
1.1	Ausgangslage	9
1.2	Projekt	9
1.3	Verfahren, Verfahrenskoordination und Planungsablauf	12
1.4	Grundlagen	13
1.4.1	Kantonales Planungs- und Baugesetz	13
1.4.2	Kantonaler Richtplan	13
1.4.3	Hochhauskonzept	13
1.4.4	Siedungsleitbild	13
1.4.5	Verkehrsrichtplan	14
1.4.6	Fusswegplan	14
2	Änderungen der Nutzungsplanung	15
2.1	Zonenplan Siedlung	15
2.1.1	Neue Industriezonen I32, I36 und I56	15
2.1.2	Aufzonung I18 in I25	16
2.1.3	Erweiterung I25	16
2.1.4	Verlagerung Sondernutzungszone Grüngutverwertungsanlage und Recycling (SNb)	17
2.1.5	Gestaltungsplanpflicht	19
2.1.6	Änderung Baubegrenzungslinie Waldabstand	19
2.1.7	Aufhebung Landschaftsschutzzone	19
2.1.8	Erweiterung Verkehrszone	20
2.2	Bau- und Zonenreglement	20
2.2.1	Art. 20 Grundmasse Industriezonen	20
2.2.2	Art. 28 Grundmasse Sondernutzungszone	22
2.2.3	Ergänzung zulässige Nutzungen Sondernutzungszone Grüngutverwertungsanlage und Recycling	22
3	Interessenabwägung	23
3.1	Betrieblicher Bedarfsnachweis	23
3.1.1	Erweiterungen, Sanierungen und Neubauten bestehender Gebäude	23
3.1.2	Produktentwicklungskompetenz-Center	24
3.1.3	Neue Gebäude für Verwaltung, Business Units und Kunden	25
3.1.4	Ausbau Pilatusstrasse und Parkplätze	26
3.1.5	Neuer Entsorgungsplatz und Infrastruktur für technischer Dienst	27
3.1.6	Neuer Standort und Nutzungserweiterung Grüngutverwertungsanlage LOPS GmbH	28
3.2	Fruchtfolgeflächen	28
3.3	Arbeitsgebiet von kantonalen Bedeutung	30
3.4	Naturgefahren	31
3.5	Wald	31

3.6	Landschaft.....	32
3.7	Lärm und Luftreinhaltung	34
3.8	Grundwasser	34
3.9	Flugverkehr	35
3.10	Mobilität	35
4	Mehrwertabgabe.....	37
5	Fazit	38

Abbildungen

Titelbild – Strategische Werkplanung, Dachaufsicht (© architecture zopp + barbé, W+P Weber Partner AG, Atelier Miething)

Abbildung 1 – Ausschnitt Landeskarte	9
Abbildung 2 – Ausschnitt Zonenplan und Baubereiche gemäss Referenzprojekten	15
Abbildung 3 – I32, I36 sowie I56 rechtsgültig (links) und neu (rechts).....	16
Abbildung 4 – I18 Rechtsgültig (links) und I25 neu (rechts).....	16
Abbildung 5 – Landwirtschaftszone sowie Verkehrszone rechtsgültig (links) und I25 neu (rechts)	17
Abbildung 6 – Landwirtschaftszone sowie SNb rechtsgültig (links) und I25 neu (rechts).....	17
Abbildung 7 – SNb rechtsgültig (links) und neu (rechts)	18
Abbildung 8 – Nachweis Flächenbedarf neuer Standort SNb (© Trigonet AG)	18
Abbildung 9 – Baubegrenzungslinie Waldabstand rechtsgültig (links) und neu (rechts)	19
Abbildung 10 – Landschaftsschutzzone rechtsgültig (links) und neu (rechts)	20
Abbildung 11 – Baubereiche Hochhäuser gemäss Referenzprojekt mit maximaler Nutzung (© architecture zopp + barbé)	21
Abbildung 12 – Arealübersicht mit Gebäude gemäss nachfolgender Tabelle (© architecture zopp + barbé) ..	24
Abbildung 13 – Arealübersicht mit Gebäude gemäss nachfolgender Tabelle (© architecture zopp + barbé) ..	25
Abbildung 14 – Arealübersicht mit Gebäude gemäss nachfolgender Tabelle (© architecture zopp + barbé) ..	26
Abbildung 15 – Ausschnitt Situationsplan Ausbau Pilatusstrasse (© Wälli AG)	27
Abbildung 16 – beanspruchte Fruchtfolgefläche (rot), Kompensationsfläche (grün) und bestehende Fruchtfolgeflächen (schwarz)	30
Abbildung 17 – Flächenbilanz (grün: Bestand 895.25 m ² , blau: neu 875.06 m ²) Gebäudefläche im Unterabstand zum Wald (© W+P Weber Partner AG)	32
Abbildung 18 – Modellfoto (© architecture zopp + barbé).....	33
Abbildung 19 – Dachaufsicht mit Begrünung (© Atelier Miething)	33
Abbildung 20 – Rechts: Gewässerschutzkarte mit Gewässerschutzbereichen Au und Z (Zuströmbereich). Links: Grundwasserkarte mit Isohypsen des mittleren Grundwasserspiegels. Rote Kreise: Quellen, Rote Quadrate: Brauchwasserfassungen,	34
Abbildung 21 – Übersicht der Einzonungen (schraffiert).....	37

Versionskontrolle

Version	Datum	Autor(en)	Änderungen
1.0	20.06.2024	Anna Rampa Nora Freitag	z.Hd. kantonale Vorprüfung
1.1	21.08.2024	Anna Rampa Oliver Sutter	z.Hd. kantonale Vorprüfung. Ergänzte Fassung
1.2	13.02.2025	Anna Rampa	Gemäss Stellungnahme Baudirektion
2.1	20.06.2025	Anna Rampa	Aktualisierung aufgrund neuer Grundlagen und Vorprüfungsbericht
2.2	23.06.2025	Anna Rampa	Finalisierung z.Hd. öffentliche Auflage
3.0	28.08.2025	Anna Rampa	Aktualisierung für Gemeindeversammlung

Referenzen

Für die Erarbeitung wurden, die in der folgenden Tabelle aufgelisteten Referenzen verwendet.

Titel	Autor(en)	Version	Datum
Einverständniserklärung Genossenkorporation Stans			Liegt im Entwurf vor
Einverständniserklärung LOPS GmbH			Liegt im Entwurf vor
Einverständniserklärung Pilatus Flugzeugwerke AG			Liegt im Entwurf vor
Erschliessungsvereinbarung zwischen Pilatus Flugzeugwerke AG, Genossenkorporation Stans und der Gemeinde Stans			Liegt im Entwurf vor
Argumente zur Begradigung der bestehenden Waldabstandslinie von Grundstück 459	Pilatus Flugzeugwerke AG		14.06.2024
Ausführliche Begründung des Bedarfs einer Einzonung für die Grüngutverwertungsanlage	Pilatus Flugzeugwerke AG		21.06.2024
Bedarfsnachweis für die Erweiterung des Kernareals Pilatus Flugzeugwerke AG an der Pilatusstrasse 1, Stans	Technische Dienste Pilatus Flugzeugwerke AG		16.05.2024
Begründung zum Hochhaus am vorgesehenen Standort inkl. Visualisierungen und raumplanerische Begründung zur Herleitung des Standortes	Architektur- und Planungsbüro architecture zopp + barbé		17.02.2025
Detailplan neue Baubegrenzungslinie Waldabstand	W+P Weber Partner AG, Architektur- und Planungsbüro architecture zopp + barbé		13.05.2024
Detailplan Zonen Landkauf Ächerli	W+P Weber Partner AG		19.06.2024
Grüngutverwertungsanlage Betriebskonzept	Lops GmbH		04.06.2024
Hochhauskonzept Nidwalden	Amt für Raumentwicklung Nidwalden	Neuerarbeitung 2014	10.03.2015
Kantonaler Richtplan	Kanton Nidwalden, Baudirektion		25.09.2019
Kompensation Fruchtfolgefläche	AM-Plan GmbH		18.06.2024
Mobilitätskonzept Hauptareal Pilatus	Wälli AG Ingenieure		29.04.2024
Varianten Knoten/ Bushaltestelle	Wälli AG Ingenieure		25.11.2024
Projekt Rekultivierung nicht mehr benötigter Pisten und Rollwege, Flugplatz Buochs, Protokoll der Schlussabnahme Bodenaufbau	Oeko-b AG		09.09.2016

Titel	Autor(en)	Version	Datum
Referenzprojekt	W+P Weber Partner AG, Architektur- und Pla- nungsbüro architecture zopp + barbé		19.06.2024
Siedlungsleitbild Stans	Gemeinderat Stans		29.08.2022
Situationsplan Fläche Unterabstand Wald	W+P Weber Partner AG		13.06.2024
Stellungnahme zur Voranfrage Grüngut- verwertungsanlage Ächerli	KehrichtVerwertungsVer- band Kanton Nidwalden		05.10.2024
Umweltverträglichkeitsbericht Parkhauser- weiterung, Umweltnotiz Gestaltungsplan, UV-Voruntersuchung mit Pflichtenheft	Ilu AG		18.06.2024
Vorabklärungen für Schutzmassnahmen gegen Naturgefahren	Geotest AG		17.04.2024

Abkürzungen

Abkürzung	Definition
Abs.	Absatz
AG	Aktiengesellschaft
Art.	Artikel
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
FFF	Fruchtfolgefläche
GSchV	Gewässerschutzverordnung vom 28. Oktober 1998, SR 814.201
Lit.	Buchstabe
MWAG	Einführungsgesetz zum Raumplanungsgesetz betreffend Mehrwertabgabe vom 12. April 2017, NG 611.3
Nr.	Nummer
ÖV	öffentlicher Verkehr
PBG	Gesetz über die Raumplanung und das öffentliche Baurecht Planungs- und Baugesetz vom 21. Mai 2014, NG 611.1
Q3	Qualitätsstufe 3
RPV	Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000, SR 700.1
TARMAC	Fachbegriff für Flugvorfeld
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UV	Umweltverträglichkeit
VIL	Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt vom 23. November 1994, SR 748.131.1
z.Hd.	Zu Handen

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Der Hauptsitz der Pilatus Flugzeugwerke AG (Pilatus-Areal) liegt am Fuss des Bürgenbergs in der Industriezone 18 und 25 abseits vom restlichen Siedlungsgebiet der Gemeinde Stans.

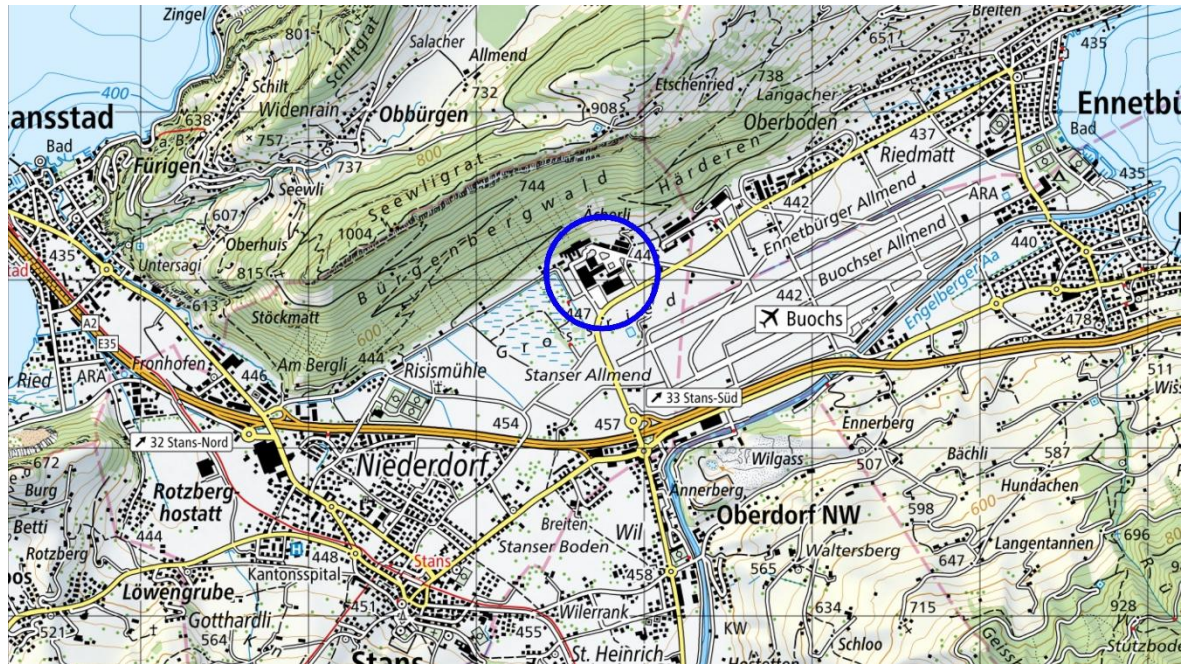


Abbildung 1 – Ausschnitt Landeskarte

Das Gebiet ist durch eine grobkörnige Siedlungsstruktur direkt angrenzend an die grosse Freifläche des Flugplatzes Buochs geprägt.

Westlich vom Pilatus-Areal liegt das Gnappried: ein Flach- und Hochmoor von nationaler Bedeutung und ein Schiess- und Ausbildungsplatz der Schweizer Armee.

1.2 Projekt

Die Pilatus Flugzeugwerke AG hat ihr Produkt- und Dienstleistungsportfolio in den letzten Jahren fortlaufend erweitert. Die Nachfrage und mit ihr die Firma sind stetig gewachsen und wachsen weiter. Das Wachstum erfolgte mehrheitlich innerhalb der bestehender Bausubstanz, worunter die Effizienz und das Wohlbefinden der Mitarbeitenden leiden. Zudem besteht ein hoher Sanierungsbedarf bei diversen älteren Gebäuden, insbesondere in der Nord-Westbereich des Kernareals.

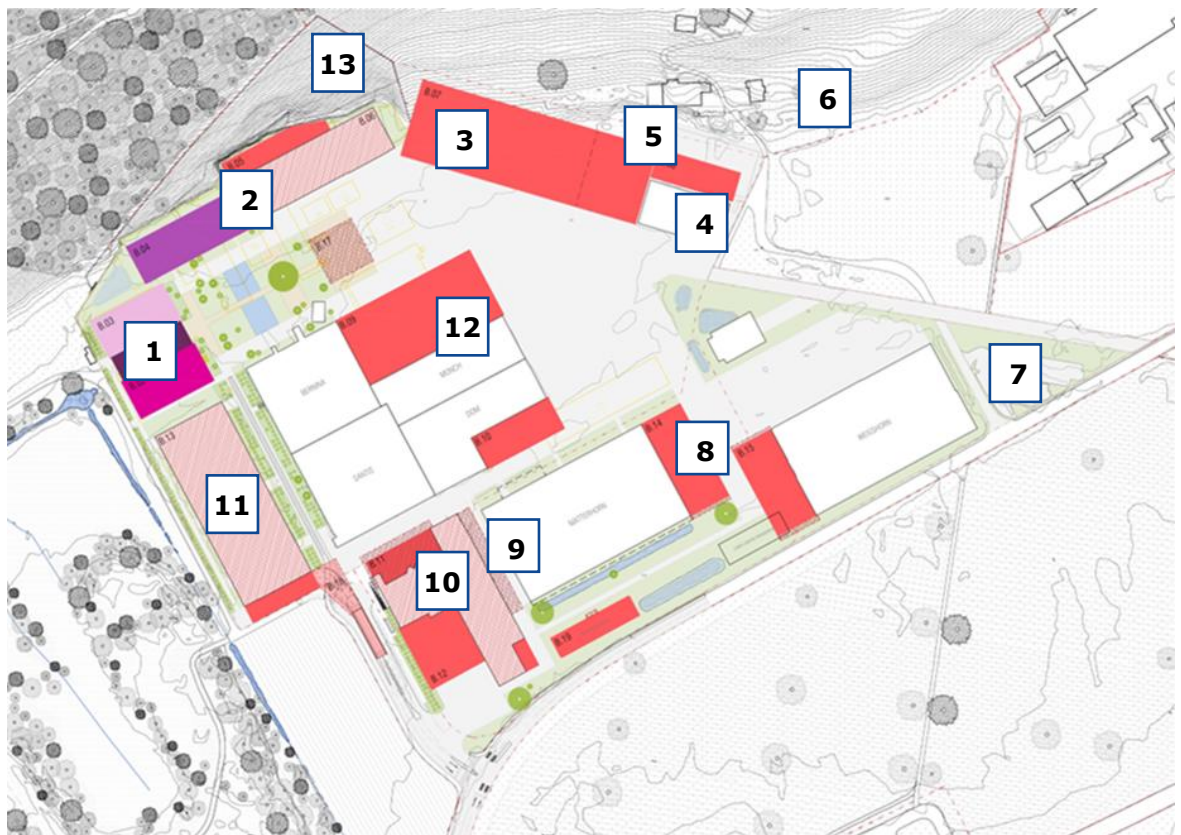
Die Pilatus Flugzeugwerke AG will das Kernareal bzw. das Hauptgelände in Stans für eine Produktionskapazität von ca. 200 Flugzeugen pro Jahr (ca. +20 % gegenüber 2024) und Arbeitsplätze für ca. 2'500 Vollzeitäquivalenz-Stellen bzw. ca. 2'800 Mitarbeitende (Netto ca. + 10 % gegenüber 2024) ausrichten. Das Kernareal soll auf diesem maximalen Bestand konsolidiert werden und das weitere Wachstum ausserhalb des Kernareals erfolgen.

Das Layout der Werkplanung mit der Volumenverteilung wurde in verschiedenen Varianten ausgearbeitet. Die Bestvariante ergab sich auf Basis folgender Kriterien:

- Schaffen einer zeitgemässen Infrastruktur für Kunden (Aufenthalts-, Besprechungsräume, Flugzeugübergabe Center, etc.). Business Units und Kunden örtlich zusammenbringen;
- Erhöhung der Effizienz bei betriebsinternen Prozessen, Abläufe und Handling;
- Jeder Mitarbeitende hat einen territorialen Arbeitsplatz, d.h. physische Präsenz vor Ort, um Innovationskraft zu halten. Deshalb Sicherstellen einer hohen Arbeitsplatzattraktivität;

- Berücksichtigung von zusätzlichem Bedarf an Flächen sowohl im Bürobereich als auch in der Produktion, um einerseits die aktuelle Situation zu verbessern und andererseits das weitere Wachstum zu unterstützen;
- Synergien zwischen den Standorten der verschiedenen Abteilungen schaffen;
- Zustand der bestehenden Bauten verbessern;
- Einhalten der notwendigen Sicherheitsabstände beim Flugvorfeld;
- Distanz von Bürogebäuden zum Flugbetrieb (Emissionen);
- Eingliederung in die Landschaft;
- Geordnete Gebäudeanordnung;
- Erhalt der heutigen Grundstruktur.

Das daraus resultierende Referenzprojekt sieht die Erweiterung und Sanierung bestehender Bauten, Abbrüche und Neubauten vor:



Arealübersicht Zukunft (© architecture zopp + barbé)

1. Bürogebäude für Verwaltung und Business Units inklusive Kundencenter

Zwischen Parkhaus und Bürgenbergrflanke soll ein Ensemble aus zwei miteinander, über den Sockel verbundenen Hochhäuser für die Direktion, den Business Support, die Business Units sowie Räumlichkeiten für die Kundschaft und Mitarbeitende (Verpflegung) und ein angrenzendes Hochhaus für das Engineering entstehen; die bestehenden, diversen älteren und kleinteiligen Bauten in diesem Bereich sollen zurückgebaut werden;

Die Business Units werden so örtlich zusammengebracht und es wird eine ansprechende Umgebung für die Kunden und Mitarbeiter geschaffen. Dies beinhaltet Verpflegungsmöglichkeiten, Begegnungszonen im Innen- wie Aussenbereich und einen Flugzeugübergabe Hangar. Der erstellte Kiosk und die Umgebung rund um die Rotbuche bleibt unverändert in der Werkplanung integriert. Mit einer neuen Umgebungsgestaltung und einen Innenhof im Nord-West Bereich des

Hauptgeländes werden die Aussenräume für die Kundschaft und die Mitarbeitenden aufgewertet.

2. Kompetenz Center Produktentwicklung

Mit einem grossen Bürogebäude für das Engineering, einem Test Center als Anbau zur bestehenden Halle Alphubel sowie die Verschiebung des Prototypenbaus und Experimental Shop in der bestehenden Halle Alphubel sollen alle Kernkompetenzen der Produktentwicklung in unmittelbarer Nähe zusammengebracht werden. Das Gebäude Alphubel soll saniert und mit Hangartoren über die ganze Südfassade ausgelegt werden. Im rückwärtigen Bereich der Halle wird ein Test Center gebaut, um die Flugzeugsysteme im Rahmen der Produktentwicklung am Boden repräsentativ testen zu können.

Die anderen bestehenden Gebäude werden rückgebaut.

3. Flugbetrieb und Aircraft Finishing

Die Gebäude für den Flugbetrieb und das Aircraft Finishing sollen in einem Neubau im Osten in unmittelbarer Nähe zum Flugvorfeld und Rollweg integriert werden. Da das Bauveld durch den notwendigen Sicherheitsabstand (laufende Triebwerke) auf dem Tarmac bzw. dem Flugvorfeld südlich begrenzt ist und um für das Rangieren in der Halle die notwendige Fläche zu schaffen, wird mit einem Landkauf eine grössere Halle ermöglicht.

Die seit Jahrzehnten genutzten Gebäude Jungfrau, Tomlishorn, Sustenhorn und Piz Palü werden rückgebaut.

4. Lokal der Betriebsfeuerwehr

Das Gebäude Oberalpstock wird abgebrochen und ein neues Gebäude für die Betriebsfeuerwehr aufgebaut. Der Standort erlaubt einen direkten Zugang zum Rollweg, um die vom Flugplatz geforderten Reaktionszeiten einhalten zu können.

5. Entsorgungsplatz und Infrastruktur für die technischen Dienste

Der Entsorgungsplatz ist neu im Bereich der aktuellen Grünverwertungsanlage der LOPS GmbH geplant. Die Zufahrt für den Abtransport des Abfalls erfolgt über die bestehende Erschliessungsstrasse von Osten. Zusätzlich sollen im Nordosten des Hauptgeländes die Infrastruktur für die technischen Dienste berücksichtigt werden (Werkstätten, Werkhof mit Betriebsfahrzeugen).

6. Verschieben der Grünverwertungsanlage

Die bestehende Grünverwertungsanlage soll nach Osten verschoben werden.

7. Parkplatz Ost

Ein Bau eines Parkhauses im Osten der Halle Weisshorn wurde geprüft. Die Geometrie und Grösse des Grundstücks lässt kein vernünftiges Kosten- / Nutzenverhältnis zu. Somit bleibt der Aussenparkplatz bestehen. Die Erkenntnisse und Bedürfnisse wurden in der Haupteerschliessungsachse und bei der Erweiterung des bestehenden Parkhauses berücksichtigt.

8. Lagerprovisorium

Mit einem Lagerprovisorium wurde Platz für die Materialbereitstellung geschaffen, bis die Erweiterung der Dufourspitze (Logistik) realisiert ist. Das Lagerprovisorium wird später rückgebaut.

9. Büroprovisorium

Ein Büroprovisorium als Holz-Elementbau wurde als Ausweichfläche bis zum Abschluss aller Neubauten im Jahr 2024 erstellt und in Betrieb genommen.

10. Erweiterung Logistikgebäude

Das Logistikgebäude wird auf die künftigen Bedürfnisse erweitert und die Lkw-Zufahrt sowie die Anlieferung auf die Südseite des Gebäudes verschoben. Ein Teil der Erweiterung betrifft das Lager und ein Teil zusätzliche Büroflächen.

11. Neue Erschliessung und Erweiterung Parkhaus

Die Erschliessungsstrasse von der Kantonsstrasse ins Hauptgelände wird auf die langfristigen Bedürfnisse wie höhere Leistungsfähigkeit, Entflechtung Verkehrsströme und Verlegung der ÖV-Haltestelle ausgelegt. Die Erschliessung der Parkflächen im Hauptgelände soll die Verkehrsströme im Bereich des Haupteingangs entflechten und somit unterirdisch erfolgen. Das Parkhaus wird saniert, ertüchtigt und mit einem Kopfanbau sowie zwei zusätzlichen Parkgeschossen erweitert.

12. Erweiterung Fabrikation

Die Fabrikation wird abgestimmt auf die Schnittstellen im In- und Ausland erweitert. Dies beinhaltet insbesondere die Erweiterung des Oberflächenzentrums und der Fabrikationsfläche im Norden.

Das Gebäude Bernina wird saniert und aufgewertet.

13. Lagerhalle / Kaverne

Zur Lagerung z.B. von Vorrichtungen ist als Option der Bau einer Kaverne im Masterplan berücksichtigt.

1.3 Verfahren, Verfahrenskoordination und Planungsablauf

Für die Umsetzung der Referenzprojekte ist eine Teilrevision der Nutzungsplanung notwendig, da höhere Bauten geplant sind, als gemäss der rechtsgültigen Nutzungsplanung zulässig sind. Zusätzlich sind Bauten auf Grundstücken geplant, welche noch nicht der Industriezone zugehörig sind.

- Im nord-westlichen Bereich des Pilatus-Areals sind drei Hochhäuser mit unterschiedlichen Gesamthöhen geplant. Für jedes Hochhaus wird eine eigene Industriezone ausgeschieden. Alle drei Zonen werden mit einer Gestaltungsplanpflicht überlagert.
- Die heutige I18 wird gestützt auf die Referenzprojekte in die I25 aufgezont. Gemäss Referenzprojekt sollen jedoch nicht alle Gebäude die maximale Gesamthöhe erreichen.
- Auf der Parzelle Nr. 429 werden ein Teil der Landwirtschaftszone und der Verkehrszone neu der Industriezone I25 für den Ausbau der Pilatusstrasse zugewiesen. Aufgrund der Einzonung für den Ausbau der Pilatusstrasse wird die Verkehrszone auf der Kantonsstrasse (Parzelle Nr. 453) bis an die neue Bauzonengrenze erweitert.
- Im nördlichen Bereich, auf dem Grundstück Nr. 462, wird ein Teil der Landwirtschaftszone und die Grüngutverwertungsanlage für den Ausbau der Pilatuswerke AG der Industriezone I25 zugewiesen.
- Die Sondernutzungszone Grüngutverwertungsanlage und Recycling wird auf dem Grundstück Nr. 462 von der westlichen auf die östliche Seite der Ächerlistrasse verschoben und um ca. 15 % vergrössert.
- Die Baubegrenzungslinie Waldabstand wird an das bewilligte Bauprojekt angepasst.
- Im Bereich der Einzonung auf dem Grundstück Nr. 429 wird die kommunale Landschaftsschutzzone aufgehoben.

Mit dieser Teilrevision kurz nach der Gesamtrevision wird das Prinzip der Planbeständigkeit nicht wesentlich tangiert, da mit der Gesamtrevision die altrechtliche Nutzungsplanung so weit möglich unverändert in die neue Gesetzgebung überführt wurde und die Planung für das Pilatus-Areal noch nicht fortgeschritten genug war, um in der Nutzungsplanung umgesetzt zu werden.

Die Gesamtrevision der Nutzungsplanung trat am 1. Januar 2025 in Kraft. Diese Teilrevision der Nutzungsplanung stützt sich darauf ab.

Der Gestaltungsplan kann erst nach der Verabschiedung der Teilrevision der Nutzungsplanung durch die Gemeindeversammlung aufgelegt werden.

1.4 Grundlagen

1.4.1 Kantonaes Planungs- und Baugesetz

Das PBG definiert die Regelungskompetenz der Gemeinden in der Nutzungsplanung. Das Bau- und Zonenreglement darf nur Regelungen enthalten, zu deren Erlass die Gemeinden in der kantonalen Planungs- und Baugesetzgebung ermächtigt sind.

1.4.2 Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan übt eine politische Leitfunktion aus und wird als strategisches Führungsinstrument für die räumliche Entwicklung eingesetzt. Er ermöglicht den politischen Behörden, die angestrebte räumliche Entwicklung zu bestimmen und die operative Ausführung an die zuständigen Instanzen zu delegieren.

Durch die vorliegende Revision der Nutzungsplanung werden verschiedenen Themen des kantonalen Richtplanes tangiert. Für die Teilrevision der Nutzungsplanung sind folgende Koordinationsaufgaben relevant:

- S1-4, Siedlungsentwicklung nach innen;
- S1-5, Neueinzonungen;
- S1-9, Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Arbeiten;
- S-10, Arbeitszonenbewirtschaftung;
- S1-13, Hochhauskonzept;
- L1-2 Fruchtfolgeflächen.

1.4.3 Hochhauskonzept

Das Hochhauskonzept Nidwalden befasst sich mit dem Bautyp Hochhaus im Kanton Nidwalden und der Abstimmung auf die raumplanerischen und landschaftlichen Bedürfnisse. Es bietet im Sinne einer Negativplanung eine Übersicht der relevanten Gesichtspunkte, an denen sich die Raumplanung ausrichten soll, und die bei der Ausscheidung von Hochhausstandorten zu beachten sind.

Mit den Referenzprojekten des Gestaltungsplans werden die Hochhausstandorte begründet. Im separaten Dokument «Eingliederung / Begründung Hochhausstandorte»¹ werden die Aufnahmekriterien und der Nachweis der Hochhaus-Verträglichkeit gemäss Hochhauskonzept Nidwalden 2014 detailliert aufgeführt.

1.4.4 Siedlungsleitbild

Das Siedlungsleitbild zeigt auf, wie die weitere Siedlungsentwicklung der Gemeinde Stans ablaufen soll und welche Prioritäten für die Besiedlung des Raumes massgebend sind.

Für diese Teilrevision der Nutzungsplanung sind folgende Massnahmen relevant:

- S4 Erweiterung Arbeitsgebiete;
- S5 Städtebauliche Vorgaben für Arbeitsgebiete;
- S6 Verdichtung der Bauzonen;
- S9 Ortsbild;
- V1 Veloverkehrsnetz;
- V3 Fusswegnetz;

¹ Siehe Beilage 1

- V6 Optimale Erschliessung der Arbeitsgebiete mit dem ÖV;
- V9 Erschliessung neuer Einzonungen und Aufzonungen.

1.4.5 Verkehrsrichtplan

Im Verkehrsrichtplan der Gemeinde Stans sind die bestehenden Strassen mit deren Bedeutung aufgeführt. Die Pilatusstrasse, über welche das Industrieareal erschlossen wird, ist als Erschliessungsstrasse festgelegt. Das Gebiet des Pilatus-Areals gilt als erschlossen und es sind keine Massnahmen vorgesehen.

1.4.6 Fusswegplan

Im Fusswegplan der Gemeinde Stans sind die bestehenden Fuss- und Wanderwege aufgeführt. Entlang der Ennetbürgerstrasse führt ein Trottoir zum Pilatus-Areal. Das Gebiet des Pilatus-Areals gilt als erschlossen und es sind keine Massnahmen vorgesehen.

2 Änderungen der Nutzungsplanung

In diesem Kapitel werden nur die Änderungen der Nutzungsplanung im Detail beschrieben und falls vorhanden werden die technischen Gründe der unterschiedlichen Änderungen erläutert. Die Interessensabwägung und der Bedarfsnachweis sind im Kapitel 3 aufgeführt.

2.1 Zonenplan Siedlung

2.1.1 Neue Industriezonen I32, I36 und I56

Wie im Kapitel 1.2 erläutert sind im nord-westlichen Bereich des Pilatus-Areals drei Hochhäuser mit unterschiedlichen Gesamthöhen geplant.

Um die Umsetzung der Grundidee des Referenzprojekts sicherzustellen, wird für jedes Hochhaus eine eigene Industriezone ausgeschieden, denn nur so kann die erforderliche Regelungstiefe ohne Bebauungsplanverfahren sichergestellt werden. Die kleinräumige Zonierung ist in der Nutzungsplanung grundsätzlich nicht erwünscht. Da mit den sehr hohen Gesamthöhen grosse Kubaturen geschaffen werden können, relativiert die vertikale Betrachtungsweise die Kleinräumigkeit in der Ebene.

Die einzelnen Industriezonen wurden so ausgeschieden, dass sie bis zur Bauzonengrenze reichen, sie sich in der Mitte zwischen den Baubereichen gemäss Referenzprojekt befinden und maximal ein Puffer von 10 m um die Baubereiche gemäss Referenzprojekt gegenüber der neuen I25 besteht. Mit diesem Spielraum können die Gebäude innerhalb der jeweiligen Zonen geringfügig verschoben werden.



Abbildung 2 – Ausschnitt Zonenplan und Baubereiche gemäss Referenzprojekten

Die Industriezone I32 umfasst eine Fläche von 2'762 m², die I36 5'447 m² und die I56 2'833 m².



Abbildung 3 – I32, I36 sowie I56 rechtsgültig (links) und neu (rechts)

2.1.2 Aufzoning I18 in I25

Die heutige I18 (133'803 m²) auf dem Pilatus-Areal wird gestützt auf das Referenzprojekt in die I25 aufgezont. Gemäss Referenzprojekt sollen jedoch nicht alle Gebäude die maximale Gesamthöhe erreichen. Im Rahmen der weiteren Planung werden die zulässigen Gesamthöhen für die einzelnen Baubereiche gestützt auf das Referenzprojekt definiert.

Die I18 (682 m²) auf der Parzelle Nr. 429 bleibt unverändert bestehen.



Abbildung 4 – I18 Rechtsgültig (links) und I25 neu (rechts)

2.1.3 Erweiterung I25

Auf der Parzelle Nr. 429 werden 3'009 m² Landwirtschaftszone und die Verkehrszone (931 m²) der Pilatusstrasse neu der Industriezone I25 für den Ausbau der Pilatusstrasse zugewiesen. Nach der Umsetzung des Strassenbauprojektes wird in einer künftigen Teilrevision der Nutzungsplanung die Verkehrszone entsprechend dem neuen Strassenverlauf ausgeschieden.

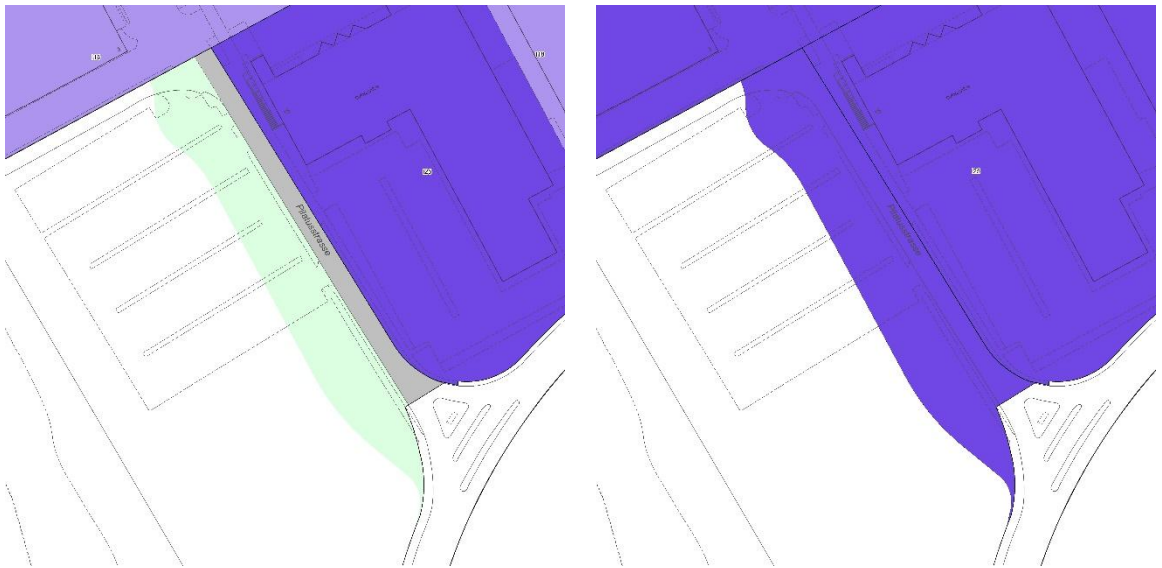


Abbildung 5 – Landwirtschaftszone sowie Verkehrszone rechtsgültig (links) und I25 neu (rechts)

Im nördlichen Bereich auf dem Grundstück Nr. 462 wird eine Fläche von 3'170 m² Landwirtschaftszone und 4'931 m² Sondernutzungszone Grüngutverwertungsanlage und Recycling für die werksinterne Entsorgungsstelle, den technischen Dienst, ein Ersatzbau für den Flugbetrieb (Flightline) und das Aircraft Finishing der Industriezone I25 zugewiesen. Aufgrund der neuen Bauzonenabgrenzung werden 69 m² Sondernutzungszone Grüngutverwertungsanlage in die Landwirtschaftszone umgezont.



Abbildung 6 – Landwirtschaftszone sowie SNb rechtsgültig (links) und I25 neu (rechts)

2.1.4 Verlagerung Sondernutzungszone Grüngutverwertungsanlage und Recycling (SNb)

Die Sondernutzungszone Grüngutverwertungsanlage und Recycling wird auf dem Grundstück Nr. 462 von der westlichen auf die östliche Seite der Ächerlistrasse verschoben und um 747 m² vergrössert.

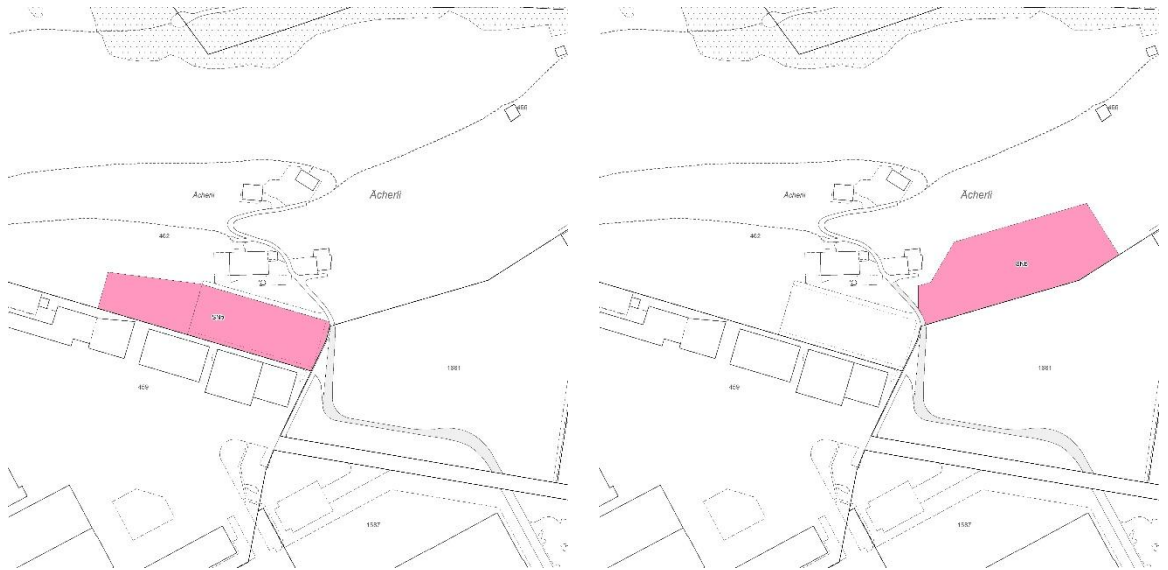


Abbildung 7 – SNb rechtsgültig (links) und neu (rechts)

Wie in folgender Abbildung dargestellt, bleibt die Arbeitsfläche gegenüber der rechtsgültigen Sondernutzungszone unverändert bei 5'000 m². Die Rangierfläche für die Anlieferung des Grünguts am bisherigen Standort befindet sich ausserhalb der Bauzone auf der Ächerlistrasse. Da diese Fläche der internen Arealnutzung dient, ist sie neu auch der Bauzone zuzuweisen. Aufgrund der Topografie am neuen Standort ist eine grössere Rangierfläche notwendig, um die Verkehrssicherheit auf dem Areal der Kompostieranlage zu gewährleisten.

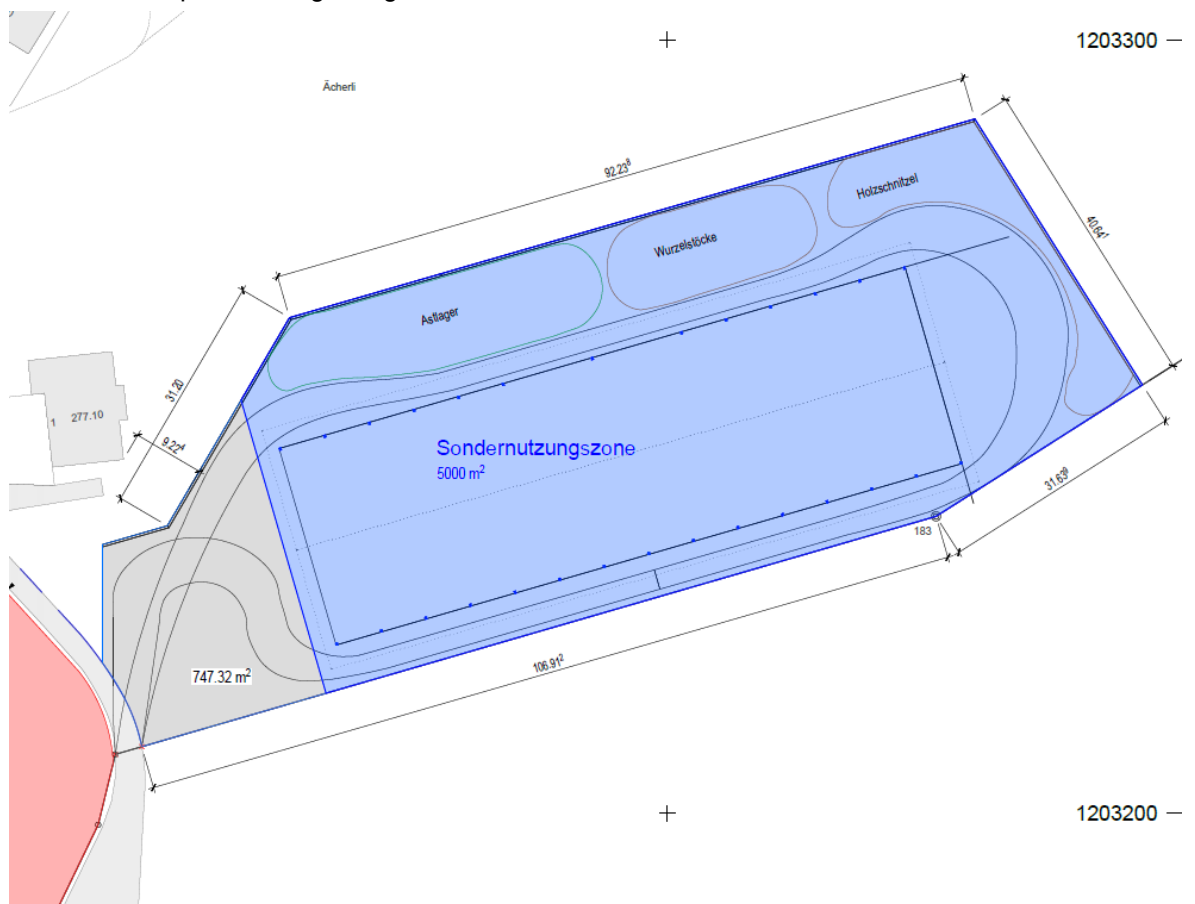


Abbildung 8 – Nachweis Flächenbedarf neuer Standort SNb (© Trigonet AG)

2.1.5 Gestaltungsplanpflicht

Aufgrund des grossen Höhenunterschieds zu den umliegenden Zonen und die Lage am Siedlungsrand ist die Eingliederung in die Landschaft von sehr grossem öffentlichen Interesse. Aus diesem Grund wird für die I32, I36 und I56 eine Gestaltungsplanpflicht gemäss Art. 36 Abs. 1 PBG ausgeschieden.

Da die neue Grundmasse der Industriezonen sich auf das Referenzprojekt stützen, sind keine Qualitätsboni vorgesehen. Im Gestaltungsplanverfahren bzw. Baueingabeverfahren wird die Architektonische Qualitätssicherung, zum Beispiel durch ein Begleitgremium, verbindlich sichergestellt.

Für die Sondernutzungszone Grüngutverwertungsanlage und Recycling wird auf die Ausscheidung einer Gestaltungsplanpflicht verzichtet, da es ein Ersatzstandort und eine projektbezogene Einzonung in eine Sondernutzungszone ist, in welcher die zulässige Nutzung klar umschrieben wird.

2.1.6 Änderung Baubegrenzungslinie Waldabstand

Die rechtsgültige Baubegrenzungslinie Waldabstand verläuft entlang des bestehenden Gebäudes. Gestützt auf das Referenzprojekt soll das bestehende Gebäude noch während dieser Teilrevision der Nutzungsplanung durch einen Neubau ersetzt werden. Die Baubewilligung für dieses Gebäude wurde bereits erteilt. Die Baubegrenzungslinie Waldabstand wird somit an den bewilligten Neubau angepasst.

Die Baubegrenzungslinie Waldabstand bleibt im Bereich der neuen I36 unverändert bestehen, obwohl der Baubereich gemäss Referenzprojekt weiter entfernt vom Wald als das bestehende Gebäude geplant ist.

Das östliche Ende der Baubegrenzungslinie Waldabstand wird vollständigshalber bis zur neuen Bauzonengrenze im gleichen Abstand (15 m, regulärer Waldabstand) erweitert.

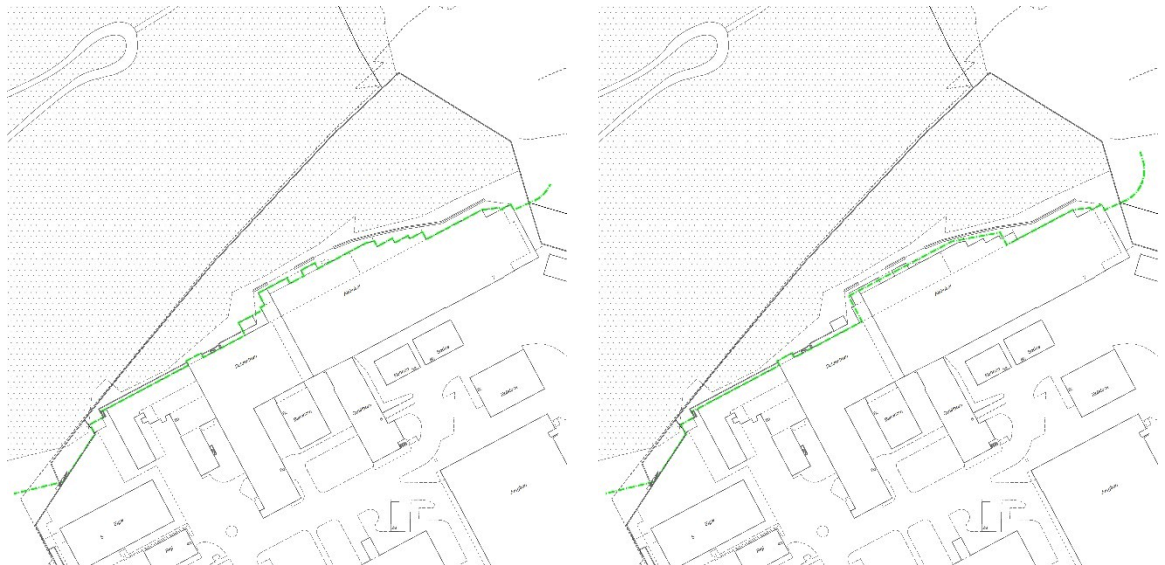


Abbildung 9 – Baubegrenzungslinie Waldabstand rechtsgültig (links) und neu (rechts)

Da die Baubegrenzungslinie Waldabstand für alle Bauten und Anlagen gilt, wird für allfällige Objektschutzmassnahmen im Unterabstand zum Wald eine Ausnahmegewilligung im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens notwendig sein.

2.1.7 Aufhebung Landschaftsschutzzone

Im Bereich der Einzonung auf dem Grundstück Nr. 429 (3'009 m²) wird die kommunale Landschaftsschutzzone aufgehoben, da diese nur für Nichtbauzonen vorgesehen ist.



Abbildung 10 – Landschaftsschutzzone rechtsgültig (links) und neu (rechts)

2.1.8 Erweiterung Verkehrszone

Aufgrund der Einzonung für den Ausbau der Pilatusstrasse wird die Verkehrszone auf der Kantonsstrasse (Parzelle Nr. 453) um 572 m² entlang der neuen Bauzone erweitert. Die Verkehrsfläche wird in diesem Bereich aufgehoben.

2.2 Bau- und Zonenreglement

2.2.1 Art. 20 Grundmasse Industriezonen

Tabelle 1 – Änderungen Grundmasse der Industriezonen

Zone	Max. Überbauungsziffer	Höchstanteil an Hauptbauten in %	Minimale Überbauungsziffer / Mindestanteil an Hauptbauten in % der maximal zulässigen anrechenbaren Gebäudefläche	Höchstanteil an Haupt- und Nebengebäuden in %	Grünflächenziffer	Max. Gesamthöhe in m	Min. Gesamthöhe in m	Max. Gebäudelänge in m	Mehrlängenzuschlag gem. Art. 104 Abs. 2 Ziff. 3 PBG ¹ ab einer Gebäudelänge/Gebäudebreite von Meter	Lärmempfindlichkeitsstufe (ES) gemäss Lärmschutzverordnung LSV ²
I25	(geändert) 0.55	100	(geändert) 0.4 (80)	100	-	25	-	-	-	IV
(neu) I32	0.80	100	0.65 (81)	100	-	32	-	-	-	IV
(neu) I36	0.50	100	0.35 (70)	100	-	36	-	-	-	IV

Zone	Max. Überbauungsziffer	Höchstanteil an Hauptbauten in %	Minimale Überbauungsziffer / Mindestanteil an Hauptbauten in % der maximal zulässigen anrechenbaren Gebäudefläche	Höchstanteil an Haupt- und Nebenbauten in %	Grünflächenziffer	Max. Gesamthöhe in m	Min. Gesamthöhe in m	Max. Gebäudelänge in m	Mehrlängenzuschlag gem. Art. 104 Abs. 2 Ziff. 3 PBG ¹ ab einer Gebäudelänge/Gebäudebreite von Meter	Lärmempfindlichkeitsstufe (ES) gemäss Lärmschutzverordnung LSV ²
(neu) I56	0.75	100	0.65 (86)	100	-	56	-	-	-	IV

Die rechtsgültige maximale Überbauungsziffer (0.70) der I25 wurde gestützt auf den Gebäudebestand und die rechtsgültige Zonenausdehnung festgelegt. Aufgrund der Aufzoning gemäss Kapitel 2.1.2 ist die rechtsgültige Überbauungsziffer für das gesamte Pilatus-Areal zu hoch. Die maximale Überbauungsziffer der I25 wird auf das Referenzprojekt abgeglichen und entsprechend von 0.70 auf 0.55 gesenkt. Dabei wurde darauf geachtet, dass auch mit vollständig umgesetzten Referenzprojekten noch ca. 10 % Reserve an überbaubarer Gebäudefläche gegenüber dem Referenzprojekt vorhanden sein wird, um auch nach Vollendung der Überbauung gemäss Referenzprojekt einen massvollen Entwicklungsspielraum für eine Gestaltungsplananpassung zu sichern.

Die minimale Überbauungsziffer der I25 wird gestützt auf das Referenzprojekt erhöht, um einen haushälterischen Umgang mit dem Boden sicherzustellen.

Die weiteren Grundmasse bleiben gegenüber der rechtsgültigen Nutzungsplanung unverändert.

Die Gesamthöhen und die Überbauungsziffern der I32, I36 und I56 richten sich auch nach den Baubereichen gemäss Referenzprojekt. Dabei wurde darauf geachtet, dass die Gesamthöhen als volle Zahlen festgelegt werden und die Überbauungsziffern auf 0.05 aufgerundet werden. Somit wird sichergestellt, dass das Referenzprojekt umgesetzt werden kann.



Abbildung 11 – Baubereiche Hochhäuser gemäss Referenzprojekt mit maximaler Nutzung (© architecture zopp + barbé)

Die übrige Grundmasse der I32, I36 und I56 werden analog zu den anderen Industriezonen festgelegt, damit auch ein Ausbau der bestehenden Bauten über dem Besitzstand möglich ist, ohne dass die Hochhäuser realisiert werden müssen.

2.2.2 Art. 28 Grundmasse Sondernutzungszonen

Aufgrund der erheblichen Erweiterung der Sondernutzungszone Grüngutverwertungsanlage und Recycling gemäss Kapitel 2.1.4 wird die minimale Überbauungsziffer um 0.1 reduziert, die maximale Überbauungsziffer wird hingegen auf 0.60 belassen, um dem Betrieb der Anlage die notwendige Flexibilität zu bieten, kleinräumige Anpassungen der baulichen Substanz zu ermöglichen, ohne eine aufwendige Teilrevision der Nutzungsplanung durchführen zu müssen. Die maximal bebaubare Fläche wird von ca. 3'000 m² (rechtsgültige Sondernutzungszone) auf ca. 3448 m² erhöht. Die mindestens zu überbauende Fläche wird von ca. 2'500 m² auf ca. 2'299 m² reduziert. Nachfolgend sind die neuen Grundmasse tabellarisch dargestellt.

Die regulären Grenzabstände gegenüber den Nachbargrundstücken und Bauzonengrenzen können auch mit voller Nutzung der ÜZ eingehalten werden.

Tabelle 2 – Änderungen Grundmasse der Sondernutzungszone Grüngutverwertungsanlage und Recycling

Zone	Max. Überbauungsziffer	Höchstanteil an Hauptbauten in %	Minimale Überbauungsziffer / Mindestanteil an Hauptbauten in % der maximal zulässigen anrechenbaren Gebäudefläche	Höchstanteil an Haupt- und Nebenbauten in %	Grünflächenziffer	Max. Gesamthöhe in m	Min. Gesamthöhe in m	Max. Gebäudelänge in m	Mehrlängenzuschlag gem. Art. 104 Abs. 2 Ziff. 3 PBG ¹ ab einer Gebäudelänge/Gebäudebreite von Meter	Lärmempfindlichkeitsstufe (ES) gemäss Lärmschutzverordnung LSV ²
SNb	0.6	100	(geändert) 0.40 (67)	100	-	11	-	-	-	III

2.2.3 Ergänzung zulässige Nutzungen Sondernutzungszone Grüngutverwertungsanlage und Recycling

Im rechtsgültigen BZR ist die Nutzung für die Sondernutzungszone Grüngutverwertungsanlage und Recycling auf eine Kompostieranlage beschränkt. Mit dieser Revision der Nutzungsplanung werden die zulässigen Nutzungen den aktuellen Bedürfnissen angepasst. Zusätzlich werden die Sortierung, Lagerung und Aufbereitung für die Weiterverarbeitung von Materialien, die im Rahmen von Gartenumgestaltungen sowie Steinschlagnetz- und Bachausräumarbeiten entstehen, zugelassen.

Mit der Erweiterung der zulässigen Nutzung wird die notwendige Rechtssicherheit für den Betrieb der Anlage sichergestellt.

3 Interessenabwägung

3.1 Betrieblicher Bedarfsnachweis

Wie in Kapitel 1.2 erläutert, möchte die Pilatus Flugzeugwerke AG ihren Hauptsitz in Stans auf die Zukunft ausrichten.

Die Pilatus Flugzeugwerke AG will allen Mitarbeitenden am Hauptsitz einen eigenen Arbeitsplatz und eine attraktive Arbeitsumgebung zur Verfügung stellen, damit der persönliche Austausch zwischen den Arbeitnehmenden und daraus resultierend die Innovationskraft erhalten bleibt. Die Anforderungen an einen Arbeitsplatz und die Arbeitsumgebung sind gestiegen. Mehrere Gebäude insbesondere auf der Nordhälfte des Areals sind nicht mehr zeitgemäss und das bisherige Wachstum erfolgte mehrheitlich durch Verdichtung in bestehender Infrastruktur, was sich auch in den Mitarbeitendenumfragen deutlich zeigt.

Pilatus Flugzeugwerke AG will die Innovation durch die Interaktion vor Ort in einer attraktiven, modernen sowie nachhaltig gestalteten Arbeitsumgebung fördern und sowohl die Mitarbeiterzufriedenheit, eine effektive Arbeitsweise, wie auch weiterhin die prosperierende Firmenkultur von Pilatus Flugzeugwerke AG unterstützen.

Für Kunden fehlt heute eine zeitgemässe Infrastruktur. Die Kundenzufriedenheit und das Kundenerlebnis sollen mit entsprechenden Räumlichkeiten gestärkt werden.

Aufgrund des gestiegenen und steigenden Absatzes und des künftigen Absatzplanes sind zusätzliche Produktions-, Logistik- und Umschlagsflächen notwendig. Heute sind die Prozesse aufgrund des Platzmangels ineffizient. Zusätzlich ist der Bedarf an Büroarbeitsplätzen und Flächen für Testeinrichtungen und Prototypenbau für die laufenden und anstehenden Entwicklungsprojekte deutlich höher als die heute zur Verfügung stehenden Räumlichkeiten.

Gestützt auf die umfangreichen, geplanten Erneuerungen auf dem gesamten Areal ist auch eine Optimierung der internen Abläufe und eine Bündelung der verschiedenen Abteilungen und Kompetenzen angebracht.

Neben den Gebäuden und den Prozessen sollen auch die Aussenräume aufgewertet werden, um eine Umgebung zu schaffen, die den Kundennutzen, die Mitarbeiterzufriedenheit, die Arbeitgeberattraktivität und Effizienz deutlich stärkt.

Mit der gestiegenen und steigenden Anzahl der Mitarbeitenden und dem resultierenden Betriebsverkehr ist zudem ein Ausbau der Pilatusstrasse, eine Steigerung der ÖV-Attraktivität und die Entflechtung des Zufahrtnotenpunkts Portierloge für die Verbesserung der Verkehrssicherheit notwendig.

Für die Bewegung der Flugzeuge und den selbstrollenden Flugbetrieb (laufende Triebwerke) sind die Sicherheitsabstände einzuhalten und entsprechend grosse Flächen notwendig. Aus diesem Grund muss die Grundstruktur mit dem Flugvorfeld bzw. Tarmac im Areal erhalten bleiben.

Um den Betriebsablauf möglichst wenig zu beeinträchtigen ist eine Etappierung der Ausbauten vorgesehen.

3.1.1 Erweiterungen, Sanierungen und Neubauten bestehender Gebäude

Die Bauten im nördlichen Bereich des Pilatus-Areals stammen teilweise noch aus der Anfangszeit der Pilatus Flugzeugwerke AG. Die Bausubstanz dieser Bauten entspricht nicht mehr dem heutigen Standard.

Mit den Neu- und Ersatzbauten sowie den Sanierungen sollen die internen Abläufe durch Umnutzungen optimiert werden und die Gebäudeflächen optimal genutzt werden, um den künftigen Bedürfnissen und Anforderungen gerecht zu werden.

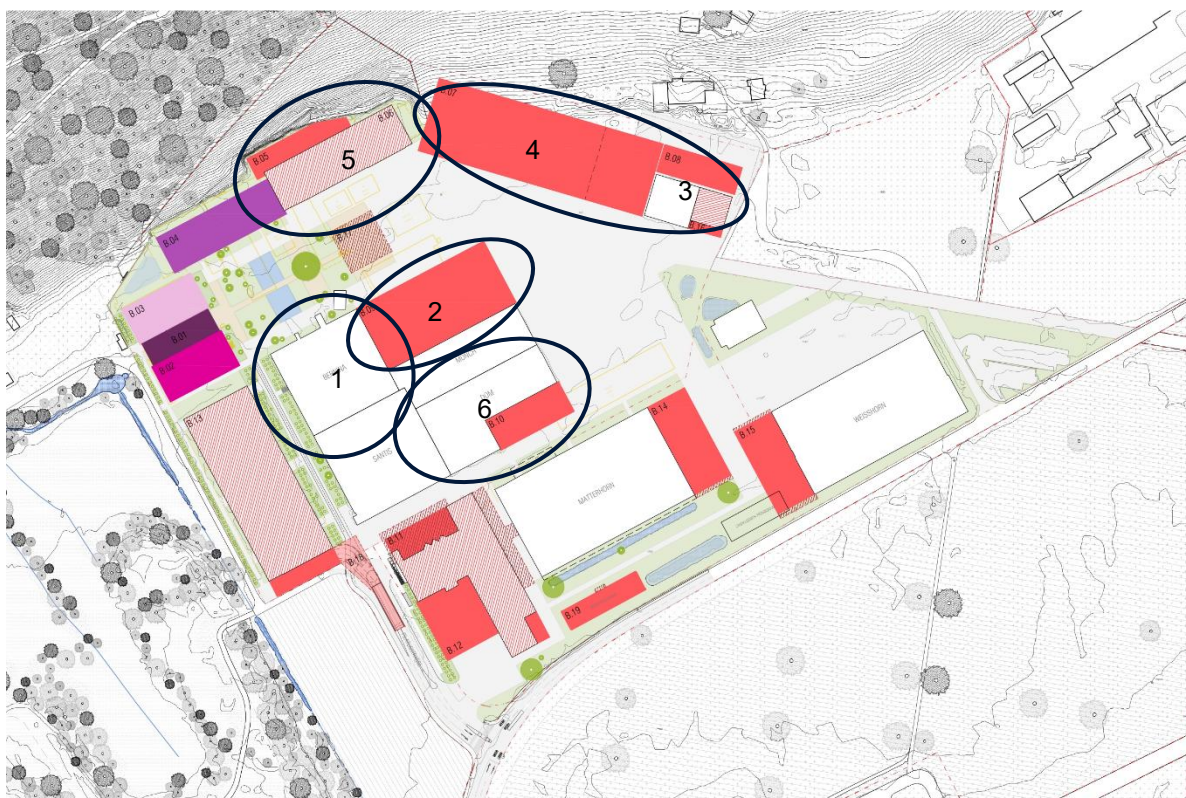


Abbildung 12 – Arealübersicht mit Gebäude gemäss nachfolgender Tabelle (© architecture zopp + barbé)

Gebäude Büro/Produktion	Geplante Aktivität	Grund	Nutzung neu
Fabrikation (Bernina [1])	Sanierung	altersbedingt	Fabrikation
Flugbetrieb/Flightline (Jungfrau [2])	Neubau	Altersbedingt zu wenig Platz	Fabrikation
Produktion / Testing (Sustenhorn [3])	Neubau	Umnutzung	Aircraft Finishing
Fabrikation (Tomlishorn [4])	Neubau	Altersbedingt zu wenig Platz	Flugbetrieb/Flightline
Fabrikation/ Aircraft Finishing (Alphubel [5])	Sanierung	Umnutzung zu wenig Platz	Prototypenbau
Fabrikation (Dom [6])	Erweiterung	Erweiterung Fertigung	Fabrikation

3.1.2 Produktentwicklungskompetenz-Center

Aktuell sind die Ingenieure, das Testing und der Prototypenbau in verschiedenen alten Gebäuden oder Containerbüros über das gesamte Kernareal verteilt. Dadurch ist der Austausch dieser eng zusammenarbeitenden Abteilungen erschwert und führt zu ineffizienter Arbeitsweise.

Für die laufenden und anstehenden Entwicklungsprojekte wächst zudem der Bedarf an Büroarbeitsplätzen und Flächen für Testeinrichtungen sowie Prototypenbau substanziell.

Die Ressourcen und Kompetenzen, die für die Produktentwicklung entscheidend sind, sollen künftig örtlich im Norden des Areals gebündelt werden.



Abbildung 13 – Arealübersicht mit Gebäude gemäss nachfolgender Tabelle (© architecture zopp + barbé)

Gebäude Büro/Produktion	Geplante Aktivität	Grund	Nutzung neu
Engineering (Schilthorn [1]; Rückbau ebenfalls der Hallen Doldenhorn [2], Balmhorn [3], Rinderhorn [4], Rotstock [5])	Neubau	altersbedingt, Zusammenführung von Ressourcen	Engineering
Prototypenbau (Halle Clariden [6] und Oberalpstock [7], neu Alphubel [8])	Sanierung	Zustand, Prototypenbau in unmittelbarer Nähe zum Engineering	Prototypenbau

3.1.3 Neue Gebäude für Verwaltung, Business Units und Kunden

Im Bereich der neuen I32 und I56 sind die bestehenden Gebäude für Verwaltung und Marketing neubaubedürftig.

Mit einem Neubau und einer ansprechenden Umgebungsgestaltung, sollen zeitgemässe Räumlichkeiten auch für ein Kundenerlebnis geschaffen werden. Im Neubau sind die Finanzabteilung, das HR, die Direktion und die beiden marktorientierten Business Units geplant. Zudem soll in diesen Gebäuden auch ein zusätzliches Betriebsrestaurant und ein Auditorium entstehen, da die heutigen Kapazitäten nicht mehr ausreichen.



Abbildung 14 – Arealübersicht mit Gebäude gemäss nachfolgender Tabelle (© architecture zopp + barbé)

Gebäude Büro/Produktion	Geplante Aktivität	Grund	Nutzung neu
Verwaltung (Titlis [1])	Neubau	altersbedingt	Verwaltung, Direktion, Business Units
Business Unit Government Aviation (Eiger [2], Rigi [3])	Neubau	altersbedingt	Verwaltung, Direktion, Business Units

3.1.4 Ausbau Pilatusstrasse und Parkplätze

Das Parkplatzangebot reicht in den Wintermonaten und an Schlechtwettertagen bereits bei der heutigen Anzahl Mitarbeitende nicht mehr aus.

Bei der Einfahrt ins Areal kreuzen sich heute die verschiedenen Arten von Verkehrsteilnehmer auf sehr engem Raum. Der aktuelle Standort der Bushaltestelle ist ungenügend.

Um die Sicherheit zu erhöhen, wird mit einer unterirdischen Erschliessung des Parkhauses eine Entflechtung zwischen motorisiertem Verkehr und dem Langsamverkehr (Fussgänger / Velo) auf der Pilatusstrasse ermöglicht.

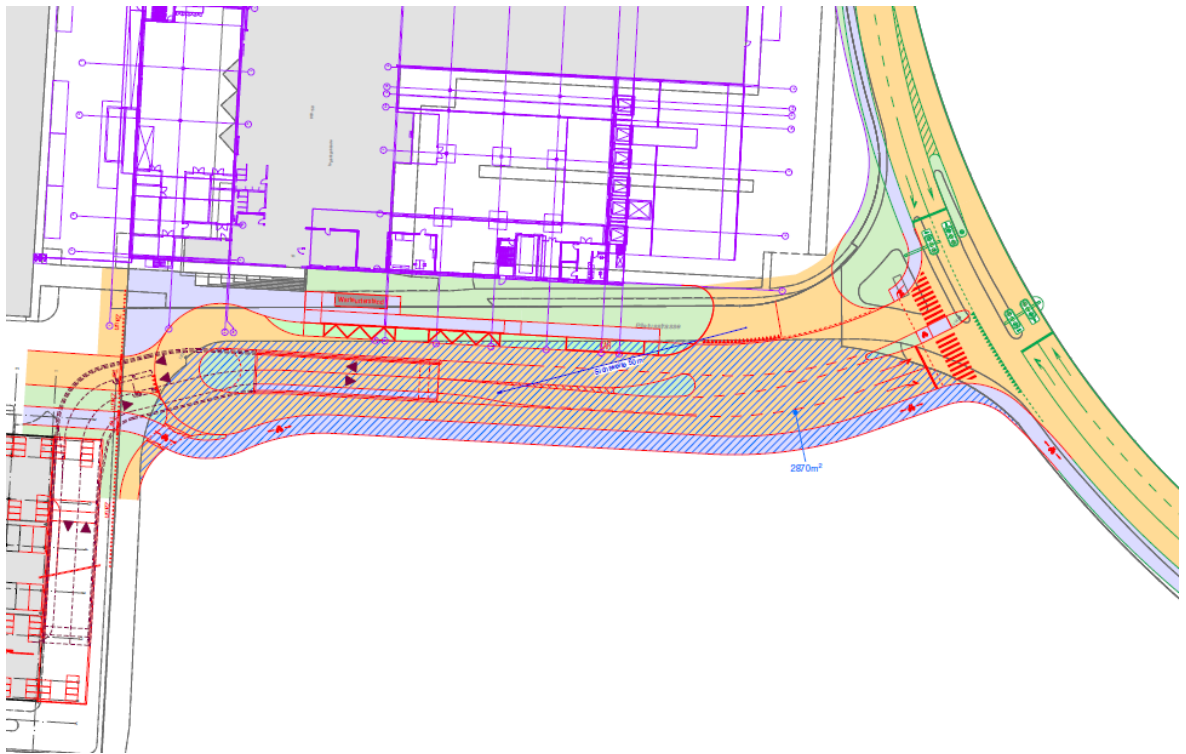


Abbildung 15 – Ausschnitt Situationsplan Ausbau Pilatusstrasse (© Wälli AG)

Um die Sicherheit zu erhöhen, die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs zu steigern, den Landverbrauch zu minimieren und die Knotenleistung der Hauptzufahrt zu verbessern, wird die bestehende Bushaltestelle von der Ennetbürgerstrasse in die Nähe des Haupteinganges auf der Pilatusstrasse verschoben und behindertengerecht gestaltet.

Gestützt auf das Mobilitätskonzept der Wälli AG sowie der Präsentation zum Knoten/ Standort Bushaltestelle (Mitarbeiterwachstum, Trend zu mehr Teilzeitarbeit, etc.) ist das bestehende Parkplatzangebot trotz aktiver Massnahmen, um Mitarbeitende vom motorisierten Individualverkehr hin zu ÖV- und Velonutzung zu bewegen, zu erweitern² (Siehe auch Kapitel 3.10).

3.1.5 Neuer Entsorgungsplatz und Infrastruktur für technischer Dienst

Mit dieser neuen Infrastruktur werden die Kompetenzen der technischen Dienste örtlich zusammengebracht und Raum für die Errichtung neuer Werkstätten und Büroräumlichkeiten geschaffen.

Aufgrund der betrieblichen Abläufe und der technischen Anforderungen an die Entsorgungsmulden können diese nicht in die Gebäude integriert werden. Daher ist im nördlichen Bereich ausreichend Aussenraum für die Mulden vorgesehen.

Der Standort und die Zugänglichkeit zum bestehenden Entsorgungsplatz sowie zum Feuerwehrlokal sind nicht ideal. Zudem reicht die heutige Kapazität aufgrund des Wachstums nicht mehr aus. Um den Recycling-Umschlag und -Abtransport möglichst vom Zufahrtsknotenpunkt (Pilatusstrasse) zu entflechten, wird zusätzliche Fläche auf der Parzelle Nr. 462 (rechtsgültige Landwirtschaftszone und Sondernutzungszone Grüngutverwertungsanlage) im Baurecht erworben und die Entsorgung sowie die Infrastruktur für die technischen Dienste neu konzipiert und aufgebaut. Somit kann die Erschliessung für die Transportaktivitäten über die östliche Zufahrt erfolgen, was eine Reduktion der LKW-Fahrten über die Pilatusstrasse mit sich bringen wird. Aus Sicherheitsgründen kann die Erschliessung des neuen Entsorgungsplatzes nicht über das Areal der Pilatus Flugzeugwerke AG erfolgen. Die Ächerlistrasse ist zudem bereits bestehend und aufgrund der geringen Anzahl Fahrten werden sie Auswirkungen auf Umwelt und Natur als gering geschätzt. Andere Erschliessungswege

² Siehe Kapitel 3.10 und Beilage 2

bedingen zudem zusätzlichen Landverbrauch. Deshalb ist die Erschliessung über Nichtbauzone zulässig. Die rechtliche Sicherung der Erschliessung über die Ächerlistrasse erfolgt mittels Dienstbarkeitsvertrag mit Anmerkung im Grundbuch.

3.1.6 Neuer Standort und Nutzungserweiterung Grüngutverwertungsanlage LOPS GmbH

Die LOPS GmbH hat vom KehrichtVerwertungsVerband Kanton Nidwalden den Auftrag, bis 2035 das im Kanton Nidwalden anfallende Grüngut zu verwerten.

Die Grüngutverwertungsanlage der LOPS GmbH kann aufgrund der neuen Standorte für den Entsorgungsplatz und der Infrastruktur des technischen Dienstes Pilatus nicht am bisherigen Standort weiterbetrieben werden.

Die Grüngutverwertungsanlage muss somit in ihrer Integrität (Infrastruktur, Halle, Retention etc.) mit möglichst wenig Aufwand an einen neuen Standort verschoben werden.

Der neue Standort an leichter Hanglage östlich der Ächerli-Strasse am Fusse des Bürgenbergs auf der Parzelle Nr. 426 wurde aus folgenden Gründen ausgewählt:

- Die Erschliessung erfolgt wie bis anhin über die Ächerlistasse;
- Die Lage verbleibt im Zentrum des Einzugsgebietes;
- Die leichte Hanglage ist sehr ähnlich zum bisherigen Standort und weniger effizient zu bewirtschaften als Landwirtschaftsfläche in der Ebene;
- Für den neuen Standort ist kein Landkauf oder Baurecht notwendig, da sich beide Flächen auf der gleichen Parzelle im Besitz des Betreibers befinden;
- Durch die Lage in unmittelbarer Nähe zum Wohnhaus ist die soziale Kontrolle der Anlage sichergestellt;
- Die Lage ausserhalb des ESP-Arbeiten behindert nicht die zukünftige Entwicklung des Arbeitsgebietes.

Aufgrund von Gesetzesänderungen muss das Material aus Gartenumgestaltungen und Schwemmholz sowie Bach- und Steinschlagnetzausraum aufbereitet und je nach Materialart unterschiedlich entsorgt werden. Früher wurde dieses Material hingegen in Deponien entsorgt.

Heute werden hauptsächlich bestehende Gartenanlagen umgebaut. Dadurch fallen viel mehr gemischte Anlieferungen an, die nicht nur kompostierbares Material enthalten, sondern auch weiteres Material wie Gehwegplatten, Gartenzäune usw. Zudem wird Schwemmholz, Bach- und Steinschlagnetzausraum der neben Steinen und Holz auch Abfall enthält angeliefert. Diese Materialien müssen sortiert und fachgerecht entsorgt werden.

Ziel ist es, gemischte Anlieferungen, die neben Grüngut auch Materialien wie Gehwegplatten, Holz, Wurzelstöcke und Steine enthalten, umweltfreundlich, kundenorientiert und effizient zu sortieren und anschliessend fachgerecht zu entsorgen. Der Betrieb möchte diese Aufgaben auch in Zukunft sinnvoll und kundenfreundlich abdecken und legt grossen Wert darauf, flexibel auf Veränderungen im Marktumfeld reagieren zu können.

3.2 Fruchtfolgeflächen

Das einzuzonende Gebiet liegt teilweise in der FFF Q3. Somit ist der Sachplan FFF des Bundes (Bundesamt für Raumentwicklung, 2020) zu berücksichtigen. Auf kantonaler Ebene sind die Voraussetzungen für die Beanspruchung von FFF im kantonalen Richtplan aufgeführt.

Die Koordinationsaufgabe L1-2 beinhaltet im Wesentlichen folgende Aussagen zur Beanspruchung von FFF:

- Es ist eine umfassende Interessensabwägung durchzuführen;
- Ein aus Sicht des Kantons wichtiges Ziel kann nur mit Beanspruchung der FFF sinnvoll erreicht werden;
- Es ist sicherzustellen, dass die beanspruchte Fläche optimal genutzt wird;

- Die beanspruchte Fläche ist qualitativ und quantitativ gleichwertig zu ersetzen.

Das Entwicklungskonzept sieht vor, die Haupteinschliessung und die Parkierung weiterhin am heute gut funktionierenden Standort zu erhalten und weiterzuentwickeln. Wie bereits in Kapitel 3.1.4 erläutert ist zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit eine Entflechtung der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer notwendig und aus sicherheitstechnischen Gründen muss das Firmengelände möglichst verkehrsfrei bleiben. Mit dem Ausbau der Pilatusstrasse ist zudem kein zusätzlicher Knoten auf der Ennetbürgerstrasse für die Erschliessung des Pilatus-Areals notwendig. Somit kann festgehalten werden, dass der erforderliche Ausbau der Haupteinschliessung des Pilatus-Areals am heutigen Standort am zweckmässigsten ist.

Die vorgesehene Einzoning ist eine Arrondierung des ESP-Arbeits Bürgenbergsüd und befindet sich somit in einem Gebiet, dass gemäss kantonalem Richtplan für Arbeitszonen vorgesehen ist. Somit ist in diesem Bereich das Interesse am Erhalt des Kulturlandes geringer zu bewerten als das Interesse an der Nutzungsintensivierung der heutigen Industriezone.

Wie in Kapitel 3.1.4 erläutert wird nur die Fläche für den geplanten Ausbau der Pilatusstrasse eingezont. Aus verschiedenen Varianten wurde diejenige ausgesucht, welche die grösste Flächeneffizienz und Verkehrssicherheit aufweist.

Mit dieser Teilrevision der Nutzungsplanung werden 1'674 m² Fruchtfolgefläche Q3 auf dem Grundstück Nr. 429 beansprucht und mit 1'674 m² auf den Parzellen Nrn. 454 und 1616 kompensiert.

Gemäss der Schlussabnahme Bodenaufbau vom 9.9.2016 zur Rekultivierung nicht mehr benötigter Pisten und Rollwege entspricht die Fläche auf der Parzelle Nr. 1616 der Q3 und die Fläche ist als FFF geeignet.

Für die Fläche auf der Parzelle Nr. 454 ist kein Bodengutachten vorhanden. Da die Fläche direkt an bestehende FFF angrenzt und sie gleich wie die umliegenden Flächen bewirtschaftet wird, kann davon ausgegangen werden, dass sie auch die Voraussetzungen der FFF Q3 erfüllt.

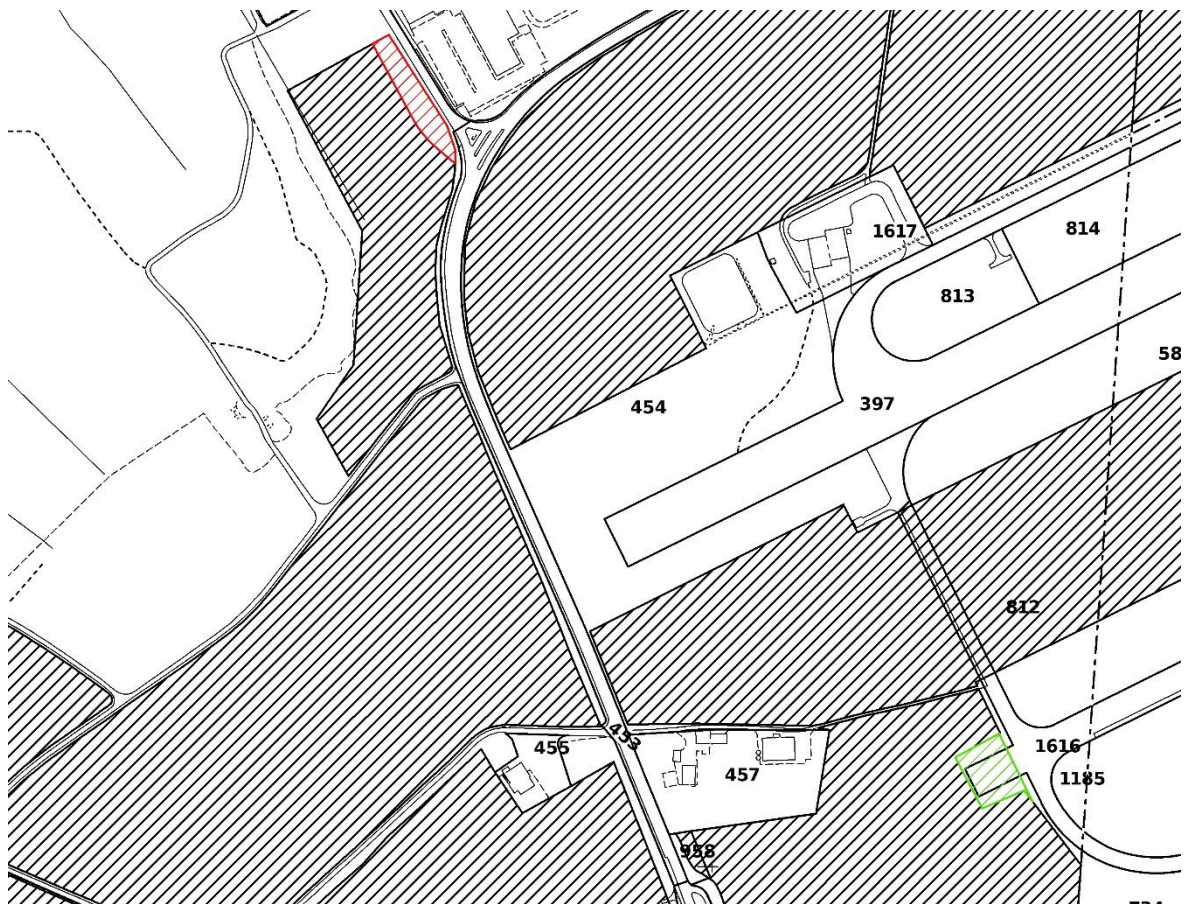


Abbildung 16 – beanspruchte Fruchtfolgefläche (rot), Kompensationsfläche (grün) und bestehende Fruchtfolgeflächen (schwarz)

3.3 Arbeitsgebiet von kantonaler Bedeutung

Diese Teilrevision der Nutzungsplanung betrifft den ESP-Arbeiten Bürgenbergsüd gemäss kantonalem Richtplan. Zudem erstellt der Kanton zurzeit die Arbeitszonenbewirtschaftung, zur Sicherstellung einer möglichst effizienten und bedarfsgerechten Nutzung der Arbeitszonen.

Der Bedarf für diese Teilrevision der Nutzungsplanung mit Einzonungen und Aufzonungen ist in Kapitel 3.1 nachgewiesen.

Aufgrund der Flugzeugproduktion (Grösse der Flugzeuge, aber v.a. auch notwendige Sicherheitsabstände) sind grosse Freiflächen und eingeschossige stützenfreie Produktionshallen notwendig. Mit dem Entwicklungskonzept wird jedoch sichergestellt, dass die Industriezone auf dem Pilatus-Areal gemäss dieser Teilrevision unter Berücksichtigung der betrieblichen und bautechnischen Anforderungen an Gebäude und Freiflächen effizient genutzt werden kann.

Diese Teilrevision der Nutzungsplanung wird gestützt auf das konkrete Referenzprojekt der Pilatus Flugzeugwerke AG vorgenommen. Gestützt auf Art. 26 PBG wird der Gemeinderat auf eine Überbauungsvereinbarung der Einzonungsflächen hinwirken. Das Resultat wird den Stimmberechtigten an der Gemeindeversammlung vorgestellt.

Durch den Ausbau am bestehenden Standort, der mit einer Verdichtung der heutigen Industriezone verbunden ist, kann eine sehr grosse Flächeneffizienz erreicht werden. Für jeden geplanten zusätzlichen Arbeitsplatz ist nur ca. 20 m² zusätzliche Industriezone notwendig und die Produktionsmenge kann am Hauptsitz um ca. 20 % gesteigert werden.

Zudem sehen sowohl der kantonale Richtplan wie auch das Siedlungsleitbild der Gemeinde Stans für diesen Bereich ein Arbeitsgebiet vor. Somit kann festgehalten werden, dass mit dieser

Einzonung die kantonalen und kommunalen Entwicklungsziele und die Anforderungen an das ESP eingehalten werden.

3.4 Naturgefahren

Der Planungsperimeter befindet sich teilweise in der Gefahrenzone 2 (Bauen mit Auflagen) und 3 (Hinweisbereich). In diesen Gefahrenzonen sind gemäss kantonaler Gesetzgebung Bauzonen grundsätzlich möglich. Sondernutzungspläne und Bauvorhaben in den Gefahrenzonen benötigen jedoch einen Nachweis Naturgefahren.

Die synoptische Gefahrenkarte weist im Bereich der Neueinzonung im Gebiet Ächerli (Parzelle Nr. 462) einen roten Gefahrenbereich (erhebliche Gefährdung) auf. In diesem Bereich sind Bauten und Bauzonen grundsätzlich nicht möglich. Hier kann von den zuständigen Behörden ein Bauvorhaben nur in Ausnahmefällen bewilligt werden, sofern die notwendigen Schutzbauten eine Rückstufung der Gefährdung erlauben. Eine Überbauung bzw. Einzonung der Fläche im roten Gefahrenbereich ist nur dann möglich, wenn der rote Gefahrenbereich gemäss den Vorgaben der zuständigen kantonalen Behörden behoben wird. In der Vorabklärung für Schutzmassnahmen gegen Naturgefahren der Geotest AG wurden verschiedene Varianten zur Gefahrenbehebung beurteilt und es wurde ein Teilabbau der Rutschmasse mit Geländemodellierung und begleitenden ingenieurbio-logischen Massnahmen zum Erosionsschutz und zur Wiederbegrünung im Ausbruchbereich der Rutschung 2015/2016 (ausserhalb der Bauzone) mit zusätzlichen Objektschutzmassnahmen in der Bauzone empfohlen.

Die empfohlenen Massnahmen wurden per Mai 2025 umgesetzt. Mit dem Projektabschluss ist die kritische Rutschmasse abgebaut und die vormalige Prozessquelle, die im Perimeter Gefahrenkarte zur lokalen Einstufung in einen roten Gefahrenbereich führte, eliminiert. Da die Rutschung abgebaut und keine Schutzbauten gegen die Rutschung erstellt wurden, ist für die Rückstufung der Gefährdung kein Nachweis notwendig.

Es verbleibt somit im Perimeter Gefahrenkarte eine mittlere (blaue) Gefahrenstufe hinsichtlich spontanen Rutschprozessen. Die mittlere Gefährdung durch Sturzprozesse bleibt unverändert.

Die nach der Projektrealisierung verbleibende Gefährdung mit den entsprechenden Intensitäten für das 30-, 100- und 300-jährliche Ereignis wird im Rahmen der separat vom Amt für Wald und Naturgefahren beauftragten Revision der Gefahrenkarte Rutschprozesse – Prozessquellengebiet Bürgenberg – beschrieben.

Im Rahmen der weiteren Planung wird gestützt auf Art. 71 PBG ein Nachweis Naturgefahren zu erstellen sein.

3.5 Wald

Die rechtsgültige Baubegrenzungslinie Waldabstand folgt den bestehenden Gebäudeumrissen und wird für die zukünftige Nutzung ausgeglichen. Dabei rückt sie allgemein ca. 4 Meter näher zur Waldgrenze.

Zwischen den bestehenden Gebäuden (im Unterabstand zum Wald) und der Waldgrenze sind auf der gesamten Länge Betonverbauungen und Felsen vorhanden, die eine Höhe von mehreren Metern aufweisen.

Mit der Begradigung der Baubegrenzungslinie Waldabstand wird die Fläche des ESP-Arbeiten im Unterabstand zum Wald optimierter genutzt werden können, ohne dass ein wesentlicher Vorteil für die Bauherrschaft entsteht. Mit der Anpassung der Baubegrenzungslinie reduziert sich die Gebäudefläche der Bauten im Unterabstand zum Wald um ca. 20 m².

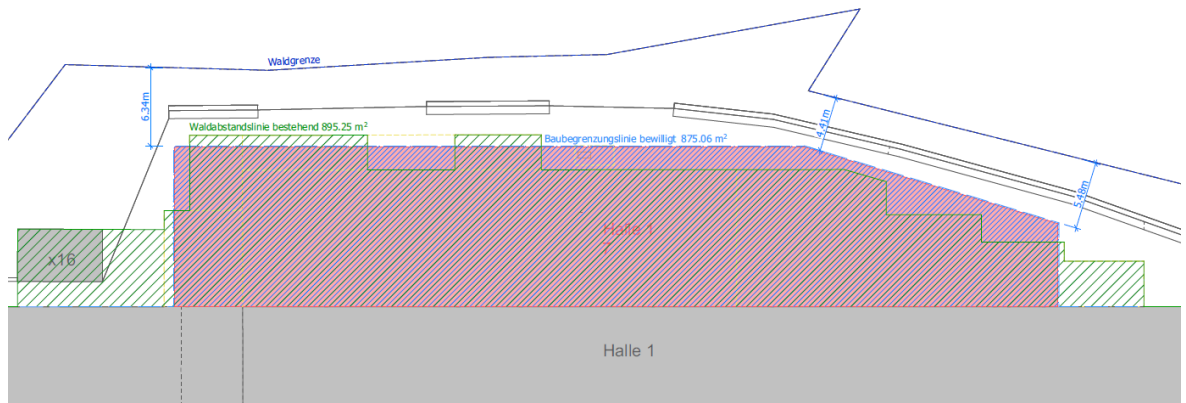


Abbildung 17 – Flächenbilanz (grün: Bestand 895.25 m², blau: neu 875.06 m²) Gebäudefläche im Unterabstand zum Wald (© W+P Weber Partner AG)

Der Ersatzbau des Test Centers ist mit seiner Funktion, ein sehr wichtiger Teil von drei funktional zusammenhängenden Bauten (Alphubel - Test Center - Engineeringgebäude) auf dem Kernareal. Das bestehende Gebäude Alphubel soll weiterhin für die Herstellung und Erprobung von Flugzeug - Prototypen verwendet werden. Der Neubau des Engineeringgebäudes beinhaltet im Erdgeschoss die fehlenden Labors und Lagerflächen sowie in den Obergeschossen die territorialen Arbeitsplätze für die Entwicklungsingenieure und das Testpersonal mit der notwendigen Infrastruktur und IT - Unterstützung. Das Test-Center an einem anderen Ort auf dem Kernareal zu bauen, würde aus den oben genannten Gründen nicht funktionieren. Die drei zusammenhängenden Bauten um den Bestand von Alphubel sind ein wesentlicher Teil für die Vorbereitung der Produktion von neuen Flugzeugen resp. Updates von bestehenden Flugzeugen und deren Zertifizierung.

Die Gebäudelänge und Gebäudebreite sind aufgrund der vorgesehenen Nutzungen vorgegeben und können nicht verringert werden. Im südlichen Bereich definiert das Flugvorfeld bzw. der Tarmac die Lage des Test Centers.

Im Bereich der I36 wird die Baubegrenzungslinie Waldabstand nicht verändert, obwohl gemäss Richtprojekt die Baubereiche einen grösseren Abstand zum Wald aufweisen sollen, um einen künftigen Spielraum für eventuelle Objektschutzmassnahmen ohne Ausnahmegewilligung zu ermöglichen.

Aufgrund des Höhenunterschieds zwischen Wald und Kernareal und der Bestockungsart des Waldes sind keine wesentlichen Auswirkungen auf den Wald zu erwarten.

3.6 Landschaft

Das Pilatus-Areal ist direkt angrenzend an das Objekt Nr. 1606 des Bundesinventares der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung und liegt somit in dessen Einflussbereich.

Die Positionierung und die Gestaltung in Bezug zur Landschaft sind im separaten Dokument «Begründung zum Hochhaus am vorgesehenen Standort inkl. Visualisierungen und raumplanerische Begründung zur Herleitung des Standortes» ausführlich beschrieben.

Durch die Staffelung der Gebäudehöhen und die Lage der höchsten Bauten direkt am Fusse des Bürgenbergs gliedern sich die Gebäude optimal in die natürliche Landschaft ein und deren Grösse relativiert sich, obwohl aufgrund des neuen Ensembles mit den Hochhäusern ein eine markante Gebäudekomposition gesetzt wird. Zudem werden keine wichtige Sichtbezüge beeinträchtigt.

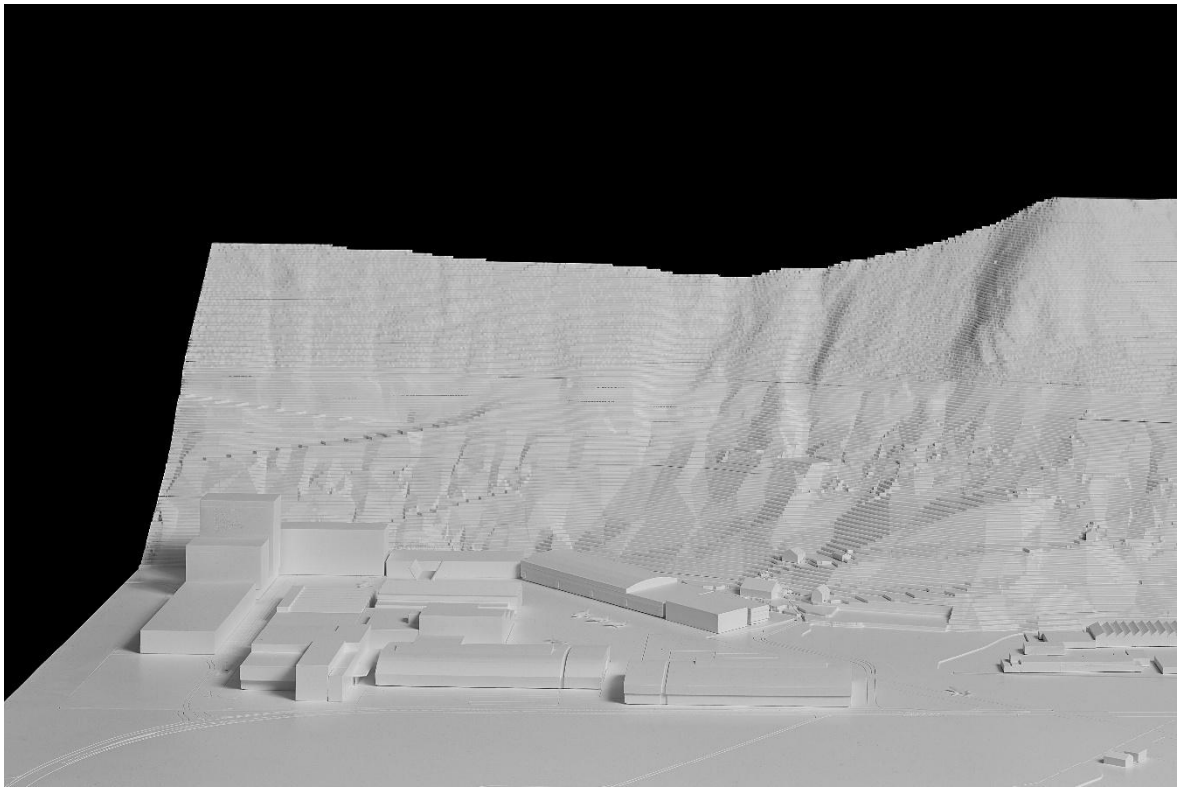


Abbildung 18 – Modellfoto (© architecture zopp + barbé)

Durch die im BZR unter Art. 9 Abs. 3 bereits vorgeschriebene Bepflanzung der Übergänge ins Nichtbaugebiet wird die Eingliederung in die Landschaft zusätzlich unterstützt. Das Richtprojekt sieht am Siedlungsrand Baumreihen und Hecken vor, die die Einbindung in die Landschaft deutlich verbessern. Im Rahmen des Gestaltungsplanes bzw. der weiteren Planung werden die Einzelheiten der Begrünungsart festgelegt.

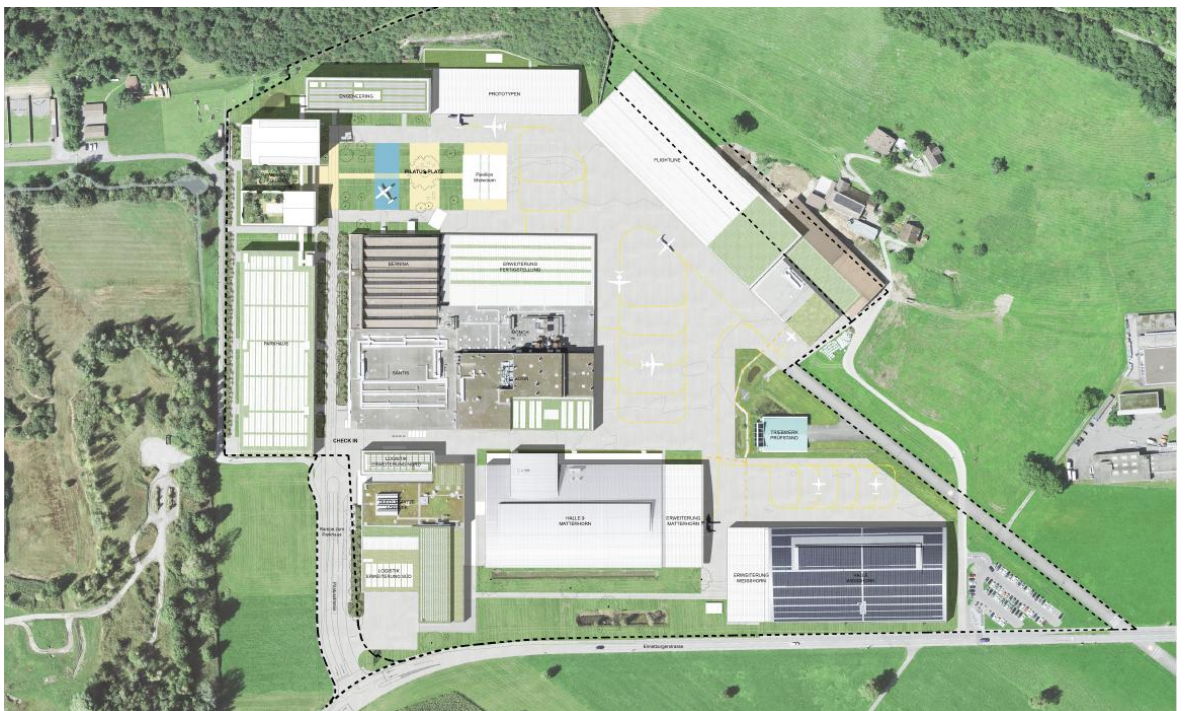


Abbildung 19 – Dachaufsicht mit Begrünung (© Atelier Miething)

Die kommunale Landschaftsschutzzone wird im Bereich des Ausbaus der Pilatusstrasse aufgehoben, durch die Strassenraumgestaltung und -bepflanzung sind jedoch keine zusätzlichen negativen Auswirkungen auf die Landschaft zu erwarten. Im Gegenteil wird der Übergang zwischen Bauzone und Nichtbauzone aufgewertet.

Da hauptsächlich bestehende Bauten durch Neubauten ersetzt werden, verändert sich der Charakter des Landschaftsbildes nicht wesentlich gegenüber dem Ausgangszustand.

Die neue SNb (Sondernutzungszone Grüngutverwertungsanlage und Recycling) befindet sich an einer steilen Hanglage. Bei der Errichtung der neuen Halle ist das steile Gelände sorgfältig zu berücksichtigen und die Halle dem Gelände entsprechend anzupassen und grossflächige Abgrabungen zu vermeiden.

3.7 Lärm und Luftreinhaltung

Aufgrund der vorgesehenen Parkhauserweiterung ist die Umsetzung des Entwicklungskonzeptes UVP-pflichtig.

In der UVP-Voruntersuchung wurde festgehalten, dass die Umweltbereiche Lärm und Luftreinhaltung relevant sind und vertiefte Abklärungen notwendig sind. Diese werden jedoch erst später im Rahmen der Hauptuntersuchung behandelt.

Gestützt auf die heutigen Nutzungen kann davon jedoch ausgegangen werden, dass die Auswirkungen auf diese zwei Umweltbereiche die Umsetzung des Entwicklungskonzeptes nicht verhindern werden.

Die Grüngutverwertungsanlage führt zu Geruchsemissionen. Je nach Wetterlage sind diese in Richtung Ennetbürgen wahrnehmbar. Dementsprechend ist bis zur Genehmigung dieser Revision der Nutzungsplanung eine Geruchsimmissionsprognose durchzuführen. Die Prognose soll die Anforderungen für die bauliche Ausgestaltung der Grüngutverwertungsanlage mit allfälligen baulichen Massnahmen zur Bekämpfung unerwünschter Geruchsimmissionen aufzeigen.

3.8 Grundwasser

Der gesamte Projektperimeter befindet sich über einem nutzbaren Grundwasservorkommen und somit in einem besonders gefährdeten Bereich (Gewässerschutzbereich Au, Abbildung 20 links).

Der Flurabstand zum mittleren Grundwasserspiegel beträgt zwischen 1 und 2 m. Das Grundwasser fliesst bei sehr flachem Gefälle mehrheitlich nach Ostnordosten, im westlichsten Teil des Perimeters auch nach Westsüdwesten (Grundwasserscheide, Abbildung 20 rechts).



Abbildung 20 – Rechts: Gewässerschutzkarte mit Gewässerschutzbereichen Au und Z (Zuströmbereich).

Links: Grundwasserkarte mit Isohypsen des mittleren Grundwasserspiegels. Rote Kreise: Quellen, Rote Quadrate: Brauchwasserfassungen,

Der östliche Teil des Gestaltungsplanperimeters befindet sich im Zuströmbereich Z des Trinkwasserpumpwerks Riedmatt (Abbildung 20 links).

Ausserdem befinden sich innerhalb und im Abstrom des Projektperimeters zahlreiche Brauchwasserfassungen (Abbildung 20 rechts).

Die Gewässerschutzmassnahmen im Gewässerschutzbereich Au sind im Anhang 4 Ziffer 211 der Gewässerschutzverordnung definiert. Insbesondere dürfen im Gewässerschutzbereich Au keine Anlagen erstellt werden, die unter dem mittleren Grundwasserspiegel liegen. Die Behörde kann Ausnahmen bewilligen, soweit die Durchflusskapazität des Grundwassers gegenüber dem unbeeinflussten Zustand um höchstens 10 % vermindert wird.

Für diverse bestehende Bauten innerhalb des Gestaltungsperimeters wurden im Rahmen der Baubewilligungen die entsprechenden Nachweise für die Erteilung der erforderlichen Ausnahmegewilligungen bereits erbracht. Für die weiteren Bauten, insbesondere für die Parkhauszufahrt, werden im Rahmen der jeweiligen Bewilligungsverfahren die notwendigen Unbedenklichkeitserklärungen für Bauten im Grundwasser erstellt und eingereicht.

Die Gewässerschutzmassnahmen im Zuströmbereich von Trinkwasserfassungen sind im Anhang 4, Ziffer 212 der Gewässerschutzverordnung definiert.

3.9 Flugverkehr

Der Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster des Flugplatzes Buochs ist aufgrund der fehlenden Bewilligung für den zivilen Betrieb des ehemaligen Militärflugplatzes und des fehlenden überarbeiteten Betriebsreglementes (Bearbeitungsbedarf aufgrund des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts vom 25. April 2024) noch nicht rechtskräftig und kann somit nicht für die Beurteilung von Einschränkungen des Flugverkehrs beigezogen werden.

Da die vorgesehene Auf- und Einzonungen weder die Lande- noch die Abflugrouten tangieren, die höchsten Zonen sehr nahe an der Bürgenbergflanke liegen und das bestehende Logistikzentrum (Dufourspitze) bereits eine Gesamthöhe von 25 Meter erreicht und dies zu keiner Hinderung des Flugplatzbetriebs führt, kann davon ausgegangen werden, dass der Flugplatzbetrieb auch in Folge dieser Teilrevision der Nutzungsplanung und den damit einhergehenden Gebäudehöhen nicht beeinträchtigt wird.

Ob die geplanten Bauten Luftfahrthindernisse darstellen und entsprechend gekennzeichnet werden müssen, wird im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens abgeklärt.

Somit kann festgehalten werden, dass die Vorgaben des Sachplans Infrastruktur Teil Luftfahrt berücksichtigt wird.

3.10 Mobilität

Die verkehrliche Haupterschliessung des Pilatus-Areals wird wie bis anhin über die Pilatusstrasse erfolgen. Für den Ausbau gemäss Richtprojekt wird die erforderliche Fläche im Baurecht erworben. Diesbezüglich liegt eine Absichtserklärung vor.

Im Mobilitätskonzept der Wälli AG, 29.04.24, werden zudem verschiedene Massnahmen vorgeschlagen, um die Auslastung der Verkehrsinfrastruktur zu optimieren und eine Überlastung des Strassennetzes zu verhindern. Die wichtigsten Grundsätze und Massnahmen für das künftige Mobilitätsmanagement werden in der Erschliessungsvereinbarung verbindlich festgehalten.

Aufgrund des Einzugsgebietes der Arbeitnehmer wird auch künftig der Modalsplit zum grössten Teil durch den MIV belegt.

Mit den geplanten Hochhäusern und Arrondierung der Industriezone ist gestützt auf den kantonalen Richtplan die ÖV-Erschliessung durch eine Taktverdichtung zu verbessern, um die erforderliche ÖV-Güteklasse C zu erreichen.

Gemäss kantonalem Richtplan ist für Hochhäuser die ÖV-Gütekategorie C bereits im Rahmen der Zonenplanänderung sicherzustellen. Das Betriebskonzept ist jedoch noch nicht verabschiedet worden, daher kann noch nicht abschliessend beurteilt werden, ob die erforderliche ÖV-Gütekategorie erreicht werden kann.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass mit den im Mobilitätskonzept vorgeschlagenen und in der Erschliessungsvereinbarung festgehaltenen Massnahmen eine Überlastung des Verkehrsnetzes verhindert werden kann. Das Mobilitätskonzept wird jedoch bei Bedarf überprüft und auf die künftigen Ansprüche angepasst.

Im Rahmen der Bewilligungsverfahren ist die Umsetzung der Massnahmen des Mobilitätskonzeptes zu regeln.

Die Erschliessung der SNb (Sondernutzungszone Grüngutverwertungsanlage und Recycling) erfolgt wie bis anhin über die Ächerlistrasse. Sofern die Nutzung nicht intensiviert wird, kann die Erschliessung weiterhin über eine Nichtbauzone erfolgen.

Für die SNb ist die ÖV-Gütekategorie nicht relevant, da das Grüngut fast ausschliesslich mit dem MIV angeliefert wird und nur sehr wenige Arbeitskräfte benötigt werden.

4 Mehrwertabgabe

Mit dieser Teilrevisionen der Nutzungsplanung wird durch Einzonungen ein erheblicher Mehrwert entstehen. Die Einzonungen auf den Grundstücken Nrn. 429 und 462 sind gemäss Art. 2 Abs. 1 MWAG mehrwertabgabepflichtig. Nachfolgend sind die Einzonungsflächen nach Parzelle und Zone zusammengefasst.

Parzelle Nr.	Zone rechtsgültig	Zone neu	Fläche in m ²
429	Landwirtschaftszone	Industriezone 25	3'009
462	Landwirtschaftszone	Industriezone 25	3'170
459	Landwirtschaftszone	Industriezone 25	2
462	Landwirtschaftszone	Sondernutzungszone Grüngutverwertungs- anlage und Recycling	5'747



Abbildung 21 – Übersicht der Einzonungen (schraffiert)

5 Fazit

Die Aufzonung und Arrondierung der Industriezone (I18 zu I25, I32, I36 und I56) sowie die Verlagerung und Erweiterung der Grüngutverwertungsanlage wurden detailliert begründet.

Der Bedarf an moderner Infrastruktur für die Mitarbeitende und die Produktion ist unbestreitbar, da die bestehenden Gebäude veraltet sind und nicht den Anforderungen an moderne Arbeitsumgebungen entsprechen.

Durch die Verdichtung des Hauptsitzes in Stans können die Flächen effizienter genutzt werden, was zu einer Verbesserung der Betriebsabläufe und einer Steigerung der Produktionskapazitäten um etwa 20 % führen wird. Die geplanten Massnahmen berücksichtigen übergeordnete Vorgaben, wie die Einhaltung von Sicherheitsabständen, die Berücksichtigung von Naturgefahren und den Schutz des Grundwassers.

Die Verbesserungen in der Verkehrsinfrastruktur, einschliesslich der Erweiterung der Pilatusstrasse und der Verlagerung der Bushaltestelle, zielen darauf ab, die Verkehrssicherheit und Effizienz zu steigern, insbesondere angesichts der wachsenden Zahl von Mitarbeitenden.

Auch der Bedarf für die Nutzungserweiterung der Sondernutzungszone Grüngutverwertungsanlage und Recycling und Recycling ist gestützt auf die aktuellen Bedürfnisse und Gesetzgebung zweckmässig.

Insgesamt kann festgehalten werden, dass die Änderungen nicht nur notwendig sind, um den aktuellen und zukünftigen betrieblichen Anforderungen der Pilatus Flugzeugwerke AG gerecht zu werden, sondern auch im Einklang mit den planerischen und rechtlichen Rahmenbedingungen stehen, was die langfristige Standortentwicklung unterstützt.