



26. Februar 2014

---

# **Agglomerationsprogramm Nidwalden**

## **2. Generation**

### **Prüfbericht des Bundes**

---

Referenz/Aktenzeichen: 321.1 / N034-0042

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Dr. Maria Lezzi  
Direktorin

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Gegenstand, Ziel, Vorgehen .....</b>	<b>4</b>
1.1	Gegenstand der Prüfung .....	4
1.2	Ziel und Zweck der Prüfung .....	4
1.3	Vorgehen im Prüfprozess.....	4
1.4	Vorgehen in der Umsetzung.....	4
<b>2</b>	<b>Gesamtwürdigung, Beitragssatz, Listen der A- und B-Massnahmen .....</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Prüfung der Grundanforderungen .....</b>	<b>8</b>
<b>4</b>	<b>Beurteilung der Programmwirkung .....</b>	<b>9</b>
4.1	Nutzen - Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien .....	9
4.2	Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis) .....	12
<b>5</b>	<b>Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen .....</b>	<b>14</b>
5.1	Anpassung Massnahmen aufgrund Vorgaben der UVEK-Weisung .....	14
5.2	Nicht mitfinanzierte Massnahmen .....	14
5.3	Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen .....	17
5.4	Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C .....	17
5.5	A-, B- und C*-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung .....	19
<b>6</b>	<b>Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen .....</b>	<b>20</b>
6.1	Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne und Inventare des Bundes.....	20
6.2	Nachweis der Abstimmung von Infrastrukturmassnahmen der Priorität A oder B mit den kantonalen Richtplänen.....	20
<b>7</b>	<b>Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms .....</b>	<b>22</b>
<b>ANHANG 1</b> .....		<b>23</b>
<b>ANHANG 2</b> .....		<b>25</b>
<b>ANHANG 3</b> .....		<b>26</b>

---

# 1 Gegenstand, Ziel, Vorgehen

## 1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm Nidwalden bestehend aus:

- Agglomerationsprogramm Nidwalden 2011, Bericht, 13. Dezember 2011
- Agglomerationsprogramm Nidwalden 2011, Massnahmenblätter, 13. Dezember

Das Agglomerationsprogramm (AP) wurde am 23. Dezember 2011 beim Bund zur Prüfung eingereicht. Damit bewirbt sich die Agglomeration/Trägerschaft für die Mitfinanzierung der im Agglomerationsprogramm als prioritär eingestuften Verkehrs-Infrastrukturvorhaben durch den Bund im Rahmen des Infrastrukturfondsgesetzes.

## 1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung hat drei Ziele:

1. Die Erfüllung der Grundanforderungen prüfen.
2. Die Wirkung des Agglomerationsprogramms beurteilen. Die Wirkung ist entscheidend für die Höhe der Bundesbeiträge.
3. Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen<sup>1</sup> über alle Agglomerationsprogramme mit Blick auf die verfügbaren Bundesmittel.

Auf dieser Grundlage werden die Botschaft zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr zu Händen des eidgenössischen Parlaments und die Leistungsvereinbarungen erarbeitet.

Den allgemeinen gesetzlichen Anforderungen an die Realisierung der Infrastrukturen wird mit dem Prüfbericht nicht vorgegriffen.

## 1.3 Vorgehen im Prüfprozess

Das Verfahren der Prüfung ist grundsätzlich in der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK vom 14.12.2010 (nachfolgend: UVEK-Weisung) festgelegt. Im Verlaufe des Prüfungsprozesses wurden diese Vorgaben in der praktischen Anwendung konkretisiert und präzisiert. Die Erläuterungen zum Vorgehen und zu den allgemeinen Ergebnissen des Prüfprozesses sind im Erläuterungsbericht vom 26.02.2014 dargelegt.

## 1.4 Vorgehen in der Umsetzung

In der Leistungsvereinbarung verpflichten sich die am Agglomerationsprogramm beteiligten Parteien zur Umsetzung aller darin enthaltenen mitfinanzierten und nicht mitfinanzierten Massnahmen. Für jede vom Bund mitfinanzierte Infrastrukturmassnahme der A-Liste, die bau- und finanzreif ist, wird gestützt auf die Leistungsvereinbarung eine Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen. Anschliessend kann die Massnahme umgesetzt werden. Bundesbeiträge werden für die effektiv erbrachten Leistungen maximal bis zu den nachfolgend festgelegten Höchstbeiträgen zuzüglich Teuerung und MWSt. ausbezahlt.

Die Umsetzung aller in der Leistungsvereinbarung aufgeführten Massnahmen wird im Rahmen eines laufenden Controllings durch den Bund überprüft.

---

<sup>1</sup> Mit der Bezeichnung „Massnahme/n“ sind stets auch „Massnahmenpaket/e“ gemeint.

## 2 Gesamtwürdigung, Beitragssatz, Listen der A- und B-Massnahmen

Mit dem Agglomerationsprogramm Nidwalden der 2. Generation liegt gegenüber demjenigen der 1. Generation ein deutlich verbessertes Programm vor. Die Agglomeration Stans bearbeitet im vorliegenden Programm Nidwalden nunmehr das gesamte Kantonsgebiet. Diese Ausweitung beinhaltet die Chance einer gesamtkantonalen Abstimmung von Siedlung und Verkehr auf einer konkreteren Ebene als dies in der Richtplanung der Fall ist. Der Umstand, dass damit auch eine Gemeinde der Agglomeration Luzern im Perimeter des Agglomerationsprogramms liegt, zeigt die enge Verzahnung in einem über die kantonalen Grenze hinausgehenden funktionalen Raum. Von den Analysen über das Zukunftsbild und die beiden Teilstrategien Siedlung/Landschaft und Verkehr bis zu den vorgeschlagenen Massnahmen ist der rote Faden grösstenteils erkennbar. Teilweise wird eine zeitlich bessere Abstimmung und stärkere Etappierung der Massnahmen vermisst.

Die Stärken des Agglomerationsprogramms im Verkehr liegen in der Zentrumsentlastung beziehungsweise der Verstetigung des Verkehrs in Stans mittels der Umfahrung Stans West und dazugehöriger flankierender Massnahmen, Knotensanierungen und Betriebs- und Gestaltungskonzepten. Durch die Haltestelle Bitzi wird der geplante ESP Stans West und der Länderpark durch den öffentlichen Verkehr (ÖV) gut erschlossen. Im Bereich Siedlung werden mit der Einführung von Instrumenten zur Siedlungsentwicklung nach innen in der kantonalen Richtplanung und mit der Ermittlung des Verdichtungspotentials erste Pflöcke eingeschlagen. Das Gebiet Stans West stellt eine gute Planung zur Koordination von Siedlung und Verkehr dar.

Der geringe Lenkungscharakter der vorgeschlagenen Siedlungsmassnahmen ist eine Schwäche des Agglomerationsprogramms. So sind u.a. mit den ESP Wohnen und Arbeiten grosszügige Siedlungserweiterungen geplant. Damit wird der Flächenverbrauch in der Agglomeration nicht gebremst. Für das Schlüsselgebiet Stans West besteht noch ein deutlicher Bedarf an raumplanerischer Festsetzung und an Konkretisierung im Hinblick auf eine Umsetzung. Eine weitere Schwäche ist die wenig konkrete Entwicklung der ÖV-Strategie. U.a. ist die Erschliessung der ESP durch den ÖV vielerorts noch ungenügend.

Die Verkehrssicherheit wird durch die flächendeckenden Temporeduktionen, Knotensanierungen, Betriebs- und Gestaltungskonzepte sowie Massnahmen im Langsamverkehr deutlich verbessert. Im Bezug auf den Modal Split und damit auch auf die Umweltbelastungen sind keine namhaften Veränderungen zu erwarten. Beim Flächenverbrauch zeichnet sich ebenfalls noch keine Trendwende ab.

Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen für die Agglomeration Nidwalden belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms auf CHF 28.25 Mio. Dieser Betrag umfasst die A- und B-Massnahmen. Die Investitionskosten werden als tief eingestuft<sup>2</sup>.

Aufgrund der Programmwirkung (Kosten/Nutzen-Verhältnis) wird dem eidg. Parlament beantragt, folgenden Beitragssatz des Bundes an die mitfinanzierten Massnahmen der 2. Generation festzulegen:

40%
-----

Gestützt auf diesen Beitragssatz und die Prüfung der Priorisierung der Massnahmen werden zur Mitfinanzierung der in der nachfolgenden A-Liste stehenden Massnahmen die aufgeführten Höchstbeiträge des Bundes beim eidgenössischen Parlament zur Freigabe beantragt.

<sup>2</sup> Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung

## A-Liste

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio CHF) laut AP	Kosten (Mio CHF) 2005*	Bundes- beitrag**
1509.2.005	V-ST-MIV1.1	Stans, Knoten Robert-Durrerstrasse	1.20	0.98	0.39
1509.2.027	V-OB-LV1.K1	Oberdorf, KH2/KH9, Knoten Büren (+ Bahnübergang --> nicht in den Kosten enthalten)	1.00	0.66***	0.26
1509.2.028	V-ST-LV1.K1	Stans, KH3, Ennetmooserstrasse	1.80	1.44***	0.58
1509.2.030	V-ST-LV1.K3	Stans, Robert-Durrerstrasse (NKB - Karliplatz)	5.00	4.09	1.64
1509.2.120		LV A-Liste (Anhang 1)		1.65	0.66
	Summe			8.82	3.53

Tabelle 2-1 (\* Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung; \*\* Höchstbeitrag Bund, Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung, gerundet, \*\*\* Kosten im Benchmark gekürzt)

Für die in der nachfolgenden B-Liste stehenden Massnahmen ist die Bau- und Finanzreife für die Vierjahresperiode 2015-2018 nicht erreichbar oder muss das Kosten/Nutzen-Verhältnis noch optimiert werden. Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Prüfberichts (26.02.2014) ist die Mitfinanzierung dieser Massnahmen durch den Bund weder durch den Infrastrukturfonds noch durch ein anderes Finanzierungsinstrument des Bundes gesichert. Es wird eine Aufstockung der Bundesmittel und eine Verstetigung der Mitfinanzierung des Programms Agglomerationsverkehr durch den Bund angestrebt. Unter Vorbehalt der Sicherung der Finanzierung sollen diese Massnahmen in den Agglomerationsprogrammen der 3. Generation von den Agglomerationen neu eingereicht und vom Bund nochmals geprüft werden:

## B-Liste

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio CHF) laut AP	Kosten (Mio CHF) 2005*	Bundes- beitrag*
1509.2.002	V-ÖV 2	Haltestelle Bitzi	7.00	5.84	2.34
1509.2.010	V-ST-MIV2.1	Stans, Stansstaderstrasse	1.20	0.98	0.39
1509.2.013	V-ST-MIV3.1	Stans, Netzergänzung Stans West	6.00	4.91	1.97
1509.2.121		LV B-Liste (Anhang 1)		7.68	3.07
	Summe			19.41	7.77

Tabelle 2-2 (\* Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung, gerundet)

## Hinweise

Die relevanten nicht mitfinanzierten Massnahmen im Bereich Siedlung und Verkehr (vgl. Kap. 5.2.1, 5.2.2) sowie die durch andere Bundesmittel (mit)finanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.3) werden als wesentlicher Bestandteil für die Programmwirkung betrachtet und sind damit für die Festlegung des Beitragsatzes des Bundes mitentscheidend.

Kosten und Nutzen der überarbeiteten Agglomerationsprogramme der zweiten Generation sind unter Einbezug der Massnahmen gemäss Leistungsvereinbarung der ersten Generation (ohne Massnahmen der Priorität B, vgl. Kap. 3.4 der Leistungsvereinbarung) bewertet, jedoch ohne Berücksichtigung der aus dem Infrastrukturfonds mitfinanzierten, sogenannten „dringlichen Projekte“. Deren Umsetzung inkl. flankierender Massnahmen ist jedoch Voraussetzung für eine allfällige Beteiligung des Bundes an Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm.

Die angeführten Kosten wurden aus dem eingereichten Agglomerationsprogramm der 2. Generation bzw. der Leistungsvereinbarung zum Agglomerationsprogramm der 1. Generation entnommen. Die Kostenbewertung einer Massnahme erfolgt durch eine Einteilung in fünf Haupt- und vier Zwischenkostenkategorien, die anhand von vier Agglomerationsgrössenkategorien abgestuft werden. Bei der Agglomeration Nidwalden handelt es sich um eine kleine Agglomeration.

Die Massnahmen, die vom Bund als Sicherung/Aufwertung Strassenraum, Verkehrsmanagement und Langsamverkehr kategorisiert sind, wurden einem Benchmark unterzogen, der darauf abzielt, eine vergleichbare und angemessene Basis für die Beurteilung und Ausrichtung von Beiträgen zu stellen. Betriebsbeiträge (Bsp. Unterhalts- und Sanierungskosten) können mittels Infrastrukturfonds nicht finanziert werden (Art. 17a Abs. 4 MinVG). Entsprechende Nachweise werden im Rahmen des Abschlusses der Finanzierungsvereinbarungen verlangt.

### 3 Prüfung der Grundanforderungen

Die grundsätzliche Mitfinanzierungswürdigkeit des Agglomerationsprogramms durch den Bund ist entsprechend der UVEK-Weisung an bestimmte Grundanforderungen geknüpft. In Gesprächen zur Zwischenbeurteilung des vorliegenden Agglomerationsprogramms hatte der Bund bereits zu einem früheren Zeitpunkt allfällige Lücken bei der Erfüllung der Grundanforderungen aufgezeigt.

In Anlehnung daran und in Kenntnis des eingereichten Agglomerationsprogramms stellt der Bund fest, dass die Grundanforderungen grundsätzlich erfüllt sind.

#### Hinweis zur Trägerschaft im Hinblick auf die Umsetzung:

Für die Umsetzung verlangt der Bund, dass sich der Kanton und die Gemeinden, ggf. auch die regionale Körperschaft zur Umsetzung aller in diesem Prüfbericht aufgelisteten, für die Programmwirkung relevanten Massnahmen (Kap. 2, 5.2.1, 5.2.2 und 5.3) in ihrer Verantwortung, verpflichten. Zu diesem Zweck müssen sie, i.d.R. auf Exekutivebene, Beschlüsse zur Einleitung und Durchführung dieser Massnahmen im Rahmen ihrer Kompetenzen abgeben und diese Beschlüsse dem/den Kanton(en) bzw. der Trägerschaft vor Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung weiterleiten. Die planungs- und kreditrechtlichen Beschlüsse der zuständigen Organe bleiben vorbehalten.

*Hinweis: Diese Regel gilt unter dem Vorbehalt, dass die betroffene Massnahme nicht schon juristisch, durch Planungs- und/oder Finanzierungsinstrumente verpflichtend ist.*

#### Hinweise zum Controlling:

Der Bund führt periodisch ein Controlling und ein Monitoring durch, um den Stand der Umsetzung und die Wirkung der Agglomerationsprogramme zu überprüfen. Die entsprechenden Berichte und die erforderlichen kantonalen/kommunalen Daten sind zur Verfügung zu stellen.

Massnahmen im Bereich Siedlung und Verkehr ausserhalb des Agglomerationsprogramms, die sich nach Einreichung des Agglomerationsprogramms als unumgänglich erweisen, sind im Sinne einer möglichst hohen Gesamtwirkung des Programms zu planen und im Rahmen einer nächsten Generation Agglomerationsprogramme aufzunehmen bzw. in der Berichterstattung an den Bund aufzuführen und zu erläutern.

Die Trägerschaft verpflichtet sich, das Agglomerationsprogramm konform zu Gesetzgebung, übergeordneten Sachplänen und unter Beachtung von Schutzinventaren weiterzuentwickeln und umzusetzen. Strategien und Massnahmen von übergeordneter Bedeutung sind vor Abschluss der Leistungsvereinbarung im kantonalen Richtplan festzuschreiben (vgl. Kap. 6.).

## 4 Beurteilung der Programmwirkung

Das Verfahren für die Ermittlung der Programmwirkung ist in der UVEK-Weisung festgelegt (insb. Kap. 2, 3.5 und 4.5). Es stellt den Nutzen des Agglomerationsprogramms dessen Kosten gegenüber. Sowohl Nutzen als auch Kosten werden jeweils relativ, d.h. vor dem Hintergrund der Agglomerationsgrösse (Bevölkerung und mit 0.5 gewichtete Anzahl Arbeitsplätze auf Schweizer BFS Perimeter) ermittelt.

Entscheidend für die Programmwirkung sind Zukunftsbild, Analysen, Herausforderungen, Strategien und Massnahmen sowie der verbindende rote Faden. Bei bereits im Rahmen der 1. Generation unterstützten Agglomerationsprogrammen wird zusätzlich die Kohärenz zwischen den Programmen 1. (nach Prüfung des Bundes) und 2. Generation geprüft. Von den Massnahmen werden grundsätzlich die aus dem Infrastrukturfonds mitfinanzierten Massnahmen der A- und B-Liste (Kap. 2), die durch den Bund nicht mitfinanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.2.1), die Eigenleistungen (Kap. 5.2.2) sowie die durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.3) berücksichtigt. Bei bereits im Rahmen der 1. Generation unterstützten Agglomerationsprogrammen wird zudem der Nutzen der Massnahmen gemäss Leistungsvereinbarung der ersten Generation betrachtet, ausgenommen die Massnahmen der Priorität B (Kap. 3.4 der Leistungsvereinbarung). Zusätzlich werden Massnahmen der übergeordneten Ebene einbezogen, sofern sie für das Agglomerationsprogramm von Relevanz sind und von den zuständigen Stellen des Bundes zum Zeitpunkt der Beurteilung als zweckmässig und innerhalb der nächsten zwanzig Jahre mit hoher Wahrscheinlichkeit als realisierbar beurteilt werden.

Entscheidend für die Kostenbeurteilung des Programms sind die Massnahmen der Priorität A und B. Bei bereits im Rahmen der 1. Generation unterstützten Agglomerationsprogrammen werden zudem die Massnahmen der Priorität A gemäss Leistungsvereinbarung der 1. Generation, die sog. A1-Massnahmen, mitberücksichtigt.

### 4.1 Nutzen - Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien

*Wirksamkeitskriterium*      *Beurteilung mit Begründung*

<i>Wirksamkeitskriterium</i>	<i>Beurteilung mit Begründung</i>
WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert	<p><b>Stärken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die neue Haltestelle Bitzi holt zusätzliches Potential im öffentlichen Verkehr (ÖV) bei Realisierung der entsprechenden Siedlungsentwicklung ab. Allerdings ist die Haltestellenplanung noch zu wenig mit dem System des Feinverteilers abgestimmt.</li> <li>▪ Durch die vorgeschlagenen Knotensanierungen, Busspuren, Betriebs- und Gestaltungskonzepte werden auf allen wichtigen Achsen Verbesserungen (Verstetigung des Verkehrsflusses / Verminderung von Stausituationen) erzielt. Die Sanierungen tragen zur Steigerung der Qualität für alle Verkehrsmittel bei. Mit der Umfahrung Stans West, insbesondere jedoch mit den flankierenden Massnahmen, wird das Zentrum von Stans entlastet.</li> <li>▪ Ausgehend von einer Analyse und aufbauend auf der Teilstrategie werden beim Langsamverkehr gezielt, flächendeckend und etappiert Schwachstellen behoben und einzelne neue Netzelemente realisiert. Die vorgeschlagenen Massnahmen bewirken eine deutliche Attraktivitätssteigerung.</li> <li>▪ Mit den vorgeschlagenen Massnahmen (B+R an wichtigen Haltestellen) wird eine Verbesserung der Intermodalität in der Agglomeration erzielt.</li> <li>▪ Die Erreichbarkeit von Stans West wird durch den Parallelausbau von Strasse und Schiene deutlich verbessert. Dieser Parallelausbau beinhaltet jedoch die Gefahr, dass die angestrebten Umsteigeeffekte auf den ÖV aufgrund der guten Erreichbarkeit durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) untergraben werden.</li> </ul>

Wirksamkeits- Beurteilung mit Begründung  
kriterium

---

**Schwächen**

- Die Umsetzung des 2008 entwickelten ÖV-Konzepts ist mit der Massnahme „Strategie zur Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs“ noch nicht ausreichend gesichert. Insbesondere ist die im Zukunftsbild enthaltene ÖV-Erschliessung der vorgesehenen ESP Arbeiten nicht sichergestellt. Die Taktverdichtungen des Busangebots müssen zudem mit Massnahmen zur Fahrplanstabilisierung, insbesondere in der Nähe von Autobahnanschlüssen, ergänzt werden.
- Das Potenzial von flächendeckendem Verkehrsmanagement und Dosierungen bleibt ungenutzt. Es besteht keine systematische Konzeption der Verkehrslenkung und -steuerung. Diese wäre im Sinne einer Alternativlösung auch ohne Netzergänzungen zu untersuchen.
- Mit der flächendeckenden Parkplatzbewirtschaftung und dem Aufbau eines Mobilitätsmanagements enthält das Agglomerationsprogramm nachfragebezogene Massnahmen. Es handelt sich dabei allerdings erst um Absichtserklärungen.

---

WK2:

Siedlungs-  
entwicklung  
nach innen  
gefördert

**Stärken**

- Die vorgeschlagenen etappierten ESP Wohnen und Arbeiten sowie deren beabsichtigte Verankerung in der kantonalen Richtplanung sind Ansätze zur Konzentration der Siedlungsentwicklung. Insbesondere der ESP Stans West zeigt trotz seiner Lage auf der grünen Wiese eine gute Abstimmung von Siedlung und Verkehr unter Berücksichtigung aller Verkehrsmittel. Insgesamt sind die ESP jedoch zu grossflächig und zu oft an Siedlungsrändern gelegen, um eine konkrete Siedlungsentwicklung nach innen zu forcieren.
- Die öffentlichen Strassenräume erhalten lokal verbesserte Qualitäten, sei es durch die Umsetzung von Betriebs- und Gestaltungskonzepten, sei es durch das geplante Konzept zur Neugestaltung von Strassenräumen im Wohnumfeld. Auch der ESP Stans West überzeugt aus Sicht der Gestaltung des öffentlichen Raums.

**Schwächen**

- Die Siedlungsmassnahmen (insbesondere ESP Arbeiten, Siedlungserweiterungen und -begrenzungslinien, Neueinzonungsregelungen) stellen grundsätzlich ein gutes Instrumentarium dar, können in der vorgeschlagenen Anwendung den Trend der Zersiedlung und den fortschreitenden Flächenverbrauch in der Agglomeration jedoch vorderhand nicht bremsen. Es bestehen noch grosse, z.T. schlecht erschlossene Reserven. Massnahmen zur Reduktion und Verlagerung des Siedlungsgebietes an besser erschlossene und besser geeignete Lagen inkl. dazugehöriger Kompensationsmechanismen werden nicht thematisiert.
  - Die vorgesehene Ermittlung der Innenverdichtungspotenziale ist ein erster Schritt in die richtige Richtung, bedeutet aber erst einen Anfang einer entsprechenden Strategie zur Innenverdichtung. Eine entsprechende Lenkung der Siedlungsentwicklung ist erst dann gewährleistet, wenn aufbauend auf der Analyse konkrete Massnahmen zur Realisierung der Innenverdichtungspotenziale ergriffen werden.
  - Der vorgeschlagene Umgang mit Bauzonen und Siedlungserweiterungsgebieten weist einen noch ungenügenden Konkretisierungsgrad auf (z.B. Kompensationsmechanismen, Dichtevorgaben, Auszonungen).
  - Für die Schlüsselmassnahme Stans West fehlt noch die raumplanerische Fest-
-

*Wirksamkeits-  
kriterium*      *Beurteilung mit Begründung*

---

setzung. Die Verankerung im Richtplan ist jedoch im Gang.	
<hr/>	
<p>WK3: Verkehrssicherheit erhöht</p>	<p><b>Stärken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Im Agglomerationsprogramm sind in den Teilstrategien MIV und Langsamverkehr eigene Sicherheitskonzeptionen für die Verkehrsmittel bearbeitet worden. Im Rahmen der vorgeschlagenen Massnahmen im ÖV und MIV, insbesondere aber im Langsamverkehr werden Verbesserungen der Verkehrssicherheit erzielt.</li> <li>▪ Einzelne Aufwertungen von Strassenräumen, Knotensanierungen und Neugestaltungen von Strassenräumen im Wohnumfeld sowie die fast flächendeckende Umsetzung von Tempo 20/30-Zonen tragen zur Erhöhung der Sicherheit bei.</li> </ul> <p><b>Schwächen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ In der Agglomeration werden nicht alle Sicherheitsprobleme systematisch angegangen und beseitigt. Dazu bleiben relativ hohe MIV-Belastungen im Siedlungsgebiet erhalten.</li> </ul>
<hr/>	
<p>WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert</p>	<p><b>Stärken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erste konzeptionelle Ansätze zur Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen sind ersichtlich. Die Bezeichnung der Vorranggebiete für Natur und Landschaft / Naherholungsgebiete trägt zur Sicherung von Natur- und Landschaftsräumen bei.</li> </ul> <p><b>Schwächen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aufgrund der vorgeschlagenen Verkehrsmassnahmen kann keine den Zielsetzungen entsprechende Veränderung des Modal Split beziehungsweise keine Reduktion der Umweltbelastungen im Verkehrsbereich erwartet werden.</li> <li>▪ Der Flächenverbrauch wird durch die vorgeschlagenen Siedlungsmassnahmen kaum limitiert. Somit ist keine Trendwende in Richtung einer Reduktion des Ressourcenverbrauchs zu erwarten. Zudem wirkt sich auf Infrastrukturseite u.a. die Realisierung der Umfahrung Stans West negativ auf den Flächenverbrauch aus. Lediglich mit der Realisierung des ESP Stand West sind erste konkrete Ansätze zur Konzentration und flächensparenden Siedlungsentwicklung ersichtlich.</li> </ul>

Tabelle 4-1

Aufgrund der oben stehenden Beurteilung ergibt sich folgender Nutzen, ausgedrückt in Punkten:

<i>Wirksamkeitskriterium</i>	<i>Nutzen (-1 bis 3 Punkte)</i>
WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert	2
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	1
WK3: Verkehrssicherheit erhöht	2
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	0
<b>Summe WK1 - WK4 (Nutzen)</b>	<b>5</b>

Tabelle 4-2

#### 4.2 Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)

Die Kosten der Massnahmen der Priorität A und B (vgl. A- und B-Liste in Kap. 2) liegen bei CHF 28.25 Mio. und werden als tief eingestuft<sup>3</sup>.

Auf das gemäss UVEK-Weisung vorgesehene Malus-System im Zusammenhang mit dem Fortschritt der Umsetzung der A1-Massnahmen der überarbeiteten Agglomerationsprogramme wurde verzichtet. Grund dafür ist die kurze zur Verfügung stehende Zeit zwischen Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung und Stichtag des Umsetzungsberichts. Stattdessen wurden die Resultate des Umsetzungsberichts im Rahmen der Wirksamkeitsbeurteilung berücksichtigt (vgl. Kap. 4.1).

Die Wirkung des Agglomerationsprogramms hängt davon ab, in welchem Verhältnis der in Kap. 4.1 ermittelte Nutzen zu den Gesamtkosten steht.

<sup>3</sup> Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung

Nutzen (WK1-4)

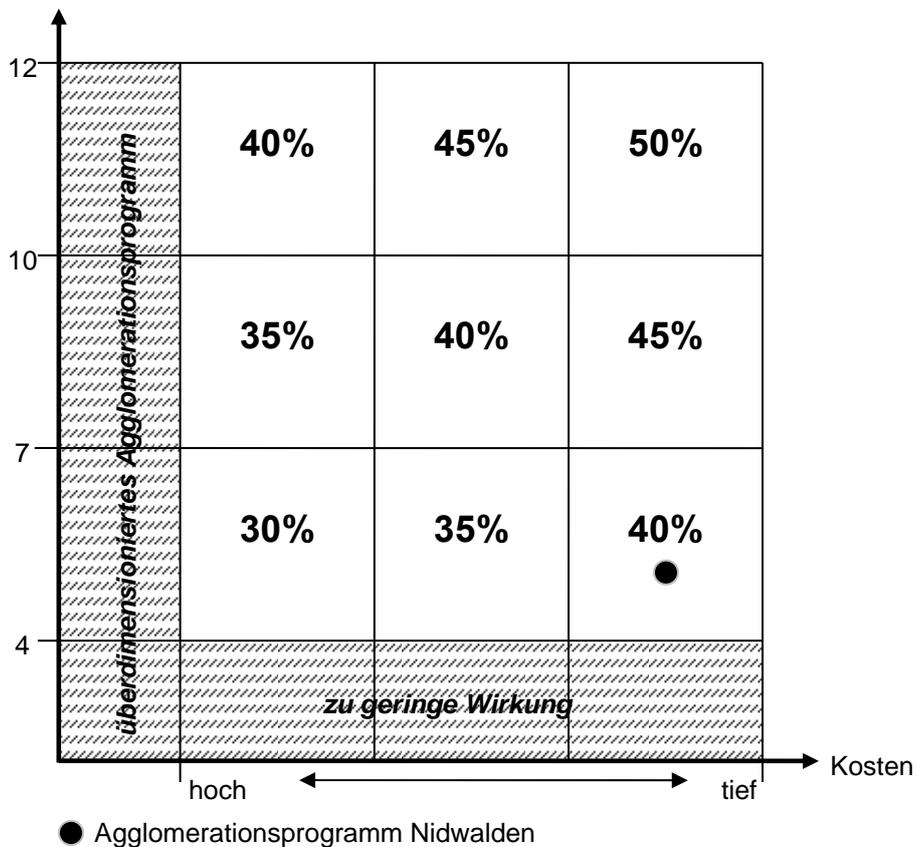


Abbildung 4-1

## 5 Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen

Im Vergleich aller eingereichten Agglomerationsprogramme und mit Blick auf die verfügbaren Mittel überprüft der Bund die von der Agglomeration vorgenommene Priorisierung der Massnahmen aufgrund des in der UVEK-Weisung erläuterten Verfahrens (insb. Kap. 2, 3.5 und 4.4). Dazu gehören die folgenden Schritte:

Anpassung Massnahmen (Kap. 5.1)

Ermittlung der nicht mitfinanzierten Massnahmen (Kap. 5.2)

- Siedlungsmassnahmen
- Nicht mitfinanzierbare Verkehrsmassnahmen
- Eigenleistungen der Agglomeration
- Eigenleistungen Bund
- Nicht programmrelevante Massnahmen

Ermittlung der durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.3)

Ermittlung der Massnahmen mit abgeänderten Prioritäten A/B/C (Kap. 5.4)

Ermittlung der Massnahmen mit Priorität A und B nach Überprüfung Bund (Kap. 2)

- Massnahmen der A-Liste sind innerhalb der Vierjahresperiode 2015-2018 bau- und finanzreif.
- Massnahmen der B-Liste werden die Bau- und Finanzreife erst später erreichen oder deren Kosten/Nutzen-Verhältnis muss noch optimiert werden.

Ermittlung der Massnahmen mit Priorität C mit vom Bund anerkanntem Handlungsbedarf (sog. C\*-Massnahmen, Kap. 5.5)

Kapitel 2 und 5 enthalten nur Massnahmen mit einer positiven oder neutralen Wirkung auf das Agglomerationsprogramm. Die in den Tabellen 2.1, 2.2, 5.2, 5.3 und 5.5 aufgelisteten Massnahmen sind für den Beitragssatz relevant und werden in die Leistungsvereinbarung übernommen.

Massnahmen, die von der Agglomeration in der C-Priorität eingereicht wurden, wurden vom Bund nicht beurteilt.

### 5.1 Anpassung Massnahmen aufgrund Vorgaben der UVEK-Weisung

Um eine einheitliche Prüfung über alle Agglomerationsprogramme durchführen zu können, mussten folgende Massnahmen in ihrer Zusammensetzung geändert werden:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Änderung Massnahmenkonfiguration</i>
-----------------	---------------	------------------	-----------------------------------------

Keine vorhanden

Tabelle 5-1

### 5.2 Nicht mitfinanzierte Massnahmen

#### 5.2.1 Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben (insb. Art. 17a MinVG und Art. 21 MinVV), der ergänzenden Ausführungen der UVEK-Weisung (Kap. 3.6 und 4.4) oder aufgrund der Einreichung durch die Agglomeration als Eigenleistung können folgende programmrelevante Massnahmen nicht durch Bundesbeiträge mitfinanziert werden. Die Wirkung dieser Massnahmen ist jedoch in der Programmbeurteilung berücksichtigt. Sie sind somit relevant und in den ausgewiesenen Zeithorizonten von den Agglomerationen oder durch Dritte umzusetzen.

Bei den Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen sind bei der Weiterentwicklung und Umsetzung die Beurteilungen des Bundes auf Programmebene (Kap. 4) zu berücksichtigen, sodass sie eine möglichst positive Programmwirkung erreichen.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Begründung für die Nicht-Mitfinanzierbarkeit</i>
<b>Siedlungsmassnahmen</b>				
1509.2.098	S1	Siedlungsverdichtungsgebiete (inkl. Bahnhofgebiete)	A	Es handelt sich um Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen, die nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar sind.
1509.2.101	S2	Buochs, Aadörfli	A	
1509.2.103	S2	Stans, Stans West	B	
1509.2.104	S2	Stans, Hostatt	B	
1509.2.105	S2	Stans, Lehli	B	
1509.2.107	S2	Stans, Obere Steinermatt	B	
1509.2.108	S2	Stansstad, Schürmatt	A	
1509.2.109	S2	Stansstad, Unterfeld	B	
1509.2.111	S2	Stans, Rieden	A	
1509.2.112	S2	Stans, Stans West	B	
1509.2.113	S2	Stans / Ennetbürgen, Bürgenbergsüd	A	
1509.2.114	S2	Stans, Stans Nord	B	
1509.2.115	S3	Neueinzonungsregelungen und Siedlungserweiterungsgebiete als Grundlagen für die Siedlungsleitbilder und die Ortsplanungen	A	
1509.2.116	S4	Siedlungsbegrenzung	A	
1509.2.117	S5	Neugestaltung von Strassenräumen zur Aufwertung des Wohnumfeldes	A	
1509.2.118	L1	Vorranggebiete für Natur und Landschaft / Naherholungsgebiete	A	
1509.2.119	L2	Vernetzung und ökologische Aufwertung im Siedlungsgebiet	A	

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Priorität	Begründung für die Nicht-Mitfinanzierbarkeit
<b>Verkehrsmassnahmen</b>				
1509.2.096	V-NO1	Mobilitätsmanagement	A	Es handelt sich um nicht infrastrukturelle Massnahmen, die nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar sind.
1509.2.097	V-NO2	Einführung einer flächendeckendes Parkplatzbewirtschaftung	A	
<b>Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration</b>				
1509.2.093	V-ES-MIV-4.1	Ennetmoos, Tempo 20/30	A	Es handelt sich um infrastrukturelle Massnahmen, für die keine Mitfinanzierung durch den IF beantragt wurde.
1509.2.094	V-OB-MIV.4.1	Oberdorf, Tempo 20/30	B	
1509.2.041	V-BU-LV2.1	Buochs, Fuss-/Veloweg E'Aa/Allmend	A	
1509.2.046	V-ST-LV2.4	Stans, Fuss-/Veloweg Robert-Durrerstr.-Stansstaderstr.	A	

Tabelle 5-2

## 5.2.2 Eigenleistungen

Aufgrund der lediglich lokalen Wirkungen und für die Agglomeration tragbaren Kosten werden die folgenden Massnahmen nicht durch den Bund mitfinanziert. Bei den Massnahmen zur Aufwertung des Strassenraums und zur Erhöhung der Sicherheit werden diejenigen, die in Bezug auf Verkehrsbelastungen und Anzahl betroffener Personen definierte Schwellenwerte nicht erreichen, ebenfalls den Eigenleistungen zugewiesen. Die Wirkung dieser Massnahmen ist jedoch in der Programmbeurteilung berücksichtigt. Sie sind in den ausgewiesenen Zeithorizonten von der Agglomeration oder durch Dritte umzusetzen.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Priorität	Kosten (Mio CHF) laut AP
<b>Eigenleistungen Bund (Weisung 14.12.2010)</b>				
1509.2.004	V-BD-MIV1.3	Beckenried, KH3, Knoten Boden	A	1.50
1509.2.006	V-BD-MIV1.2	Beckenried, KH3, Knoten Lehmat	B	2.00
1509.2.009	V-ST-MIV2.2	Stans, KH3, Ennetmooserstrasse	A	1.05
1509.2.016	V-OB-MIV4.K2	Oberdorf, KH2, Aufwertung Strassenraum	B	0.80
1509.2.017	V-OB-MIV4.K3	Oberdorf, KH1, Wilrank Knoten	B	1.00
1509.2.022	V-BU-LV1.K1	Buochs, KH4/KH3, Bürgerheimstr.-Ennetbürgenstr.-Beckenriederstrasse (Ortsdurchfahrt)	B	3.00
1509.2.023	V-ES-LV1.K1	Ennetmoos, Umgestaltung Dorfeinfahrt mit Erhöhung Sicherheit LV / Ortsdurchfahrt St. Jakob	A	3.30
1509.2.024	V-ES-LV1.K2	Ennetmoos, Ortsdurchfahrt Gebiet Tal	B	1.00
1509.2.026	V-OB-LV1.2	Oberdorf, KH1, St. Heinrich, Schutzinsel	A	0.15
1509.2.031	V-ST-LV1.3	Stans, KH1, Stansstaderstrasse, Verbreiterung Trottoir Aemättlihof-Aemättlistrasse	B	0.15

Tabelle 5-3

### 5.2.3 Massnahmen mit zu geringer Programmrelevanz

In der Folge werden Massnahmen aufgelistet die von der Agglomeration zur Mitfinanzierung oder als Eigenleistung eingereicht wurden, welche aber vom Bund für die Programmwirkung mit einer zu geringen Wirkung eingestuft werden. Deren Umsetzung steht der Agglomeration frei.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Begründung
1509.2.091	V-BU-MIV3.1	Buochs, KH3, Neue Erschliessung Bereich Aviatik Faden	Die Massnahme ist für die Wirkung des Agglomerationsprogramms nicht relevant.
1509.2.092	V-BD-MIV3.1	Beckenried, N2, Erschliessung Klewenalpbahn-Talstation, Umfahungsstrasse	Die Massnahme ist für die Wirkung des Agglomerationsprogramms nicht relevant.

Tabelle 5-4

### 5.3 Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen

Für die folgenden Eisenbahn- und Strassenmassnahmen ist die (Mit-)Finanzierung des Bundes durch andere Finanzierungsinstrumente als den Infrastrukturfonds, Teil Agglomerationsverkehr geplant. Diese sind für die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum relevant und werden in der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund mitberücksichtigt. Massnahmen, die im Programm Engpassbeseitigung im Modul 3 enthalten sind, werden zur Information aufgeführt, auch wenn sie aufgrund des Realisierungshorizontes nicht Bestandteil der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms waren.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio CHF) laut AP	Finanzierungsmittel
----------	--------	-----------	--------------------------	---------------------

Keine vorhanden

Tabelle 5-5

Folgende Massnahmen befinden sich auf Strecken die Bestandteil des neuen Netzbeschlusses (NEB) des Bundes waren. Die Übernahme und Finanzierung dieser NEB-Strecken durch den Bund wurde per Volksentscheid am 24.11.2013 abgelehnt. Die Massnahmen verbleiben unter kantonaler Hoheit. Die zukünftige Planung und Finanzierung der Massnahmen ist zu prüfen.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme
----------	--------	-----------

Keine vorhanden

Tabelle 5-6

Die Tabellen haben informativen Charakter. Die Realisierung der Massnahmen richtet sich nach den Planungen und Kreditbeschlüssen der jeweiligen Programme des Bundes bzw. den Verfahren der einzelnen Projekte.

### 5.4 Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C

Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen auf ihre Plausibilität, ihr Kosten/Nutzen-Verhältnis sowie ihren Reifegrad gemäss der UVEK-Weisung (Kap. 4.4) führt zu folgenden Änderungen gegenüber den Angaben im eingereichten Agglomerationsprogramm.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Begründung</i>
<b>A → B</b>				
1509.2.002	V-ÖV 2	Haltestelle Bitzi	7.00	Bau- und Finanzreife: unzureichend.
1509.2.013	V-ST-MIV3.1	Stans, Netzer- gänzung Stans West	6.00	Die Erschliessung durch die Haltestelle Bitzi und die Netzerergänzung Stans West wird entsprechend dem Stand der Gebietsentwicklung angepasst. Diese ist zuerst zu sichern und voranzutreiben, bevor die Erschliessungsinfrastrukturen gebaut werden. Eine vorgezogene Realisierung der Strasse zur Entlastung der Ortsdurchfahrt ist deshalb nicht sinnvoll, zumal das Strassennetz der Agglomeration im schweizweiten Quervergleich eine relativ geringe Belastung aufweist und die Entlastungswirkung der Netzerergänzung Stans West ebenso wie die Betroffenheit lediglich als mässig zu betrachten ist.
1509.2.047	V-ST-LV2.17	Stans, Fuss- /Veloweg Obere Bitzi-Aemättlihof	0.10	Bau- und Finanzreife: unzureichend. Die Massnahme wird in Abhängigkeit zur Haltestelle Bitzi ebenfalls in den B-Horizont verschoben.
1509.2.085	V-ST-KM1.2	Stans, 200 B+R- Plätze Haltestel- le Bitzi	0.15	Bau- und Finanzreife: unzureichend. Die Massnahme wird in Abhängigkeit zur Haltestelle Bitzi ebenfalls in den B-Horizont verschoben.
<b>A → C</b>				
Keine vorhanden				
<b>B → C</b>				
1509.2.014	V-ST-MIV3.2	Stans, Er- schliessungs- strasse Nord	9.00	Kosten/Nutzen-Verhältnis: ungenügend. Der Bedarf für eine durchgehende Strasse für die Verbesserung der Quartierserschliessung wird nicht gesehen. Eine allfällige Erschliessung ist so zu optimieren, dass die Entwicklung des Gebietes erfolgen kann, ohne, dass der Durchgangsverkehr in das Gebiet gezogen wird.
1509.2.032	V-EB-LV1.K1	Ennetbürgen, KH4, Stanserstrasse- Stationsstrasse- Buochserstrasse (inkl. Dorfkern)	--	Reifegrad: ungenügend. Die Massnahmen enthalten keine Kostenangaben. Dementsprechend sind ihre Reifegrade ungenügend.
1509.2.058	V-ST-LV2.21	Stans, Knoten- umgestaltung "Bänkli"	--	

Tabelle 5-7

## 5.5 A-, B- und C\*-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung

Die A und B-Liste sind im Kapitel 2 ersichtlich.

In der folgenden Liste werden jene durch den Bund in die Priorität C gesetzten Massnahmen aufgelistet, bei denen der Bund den Handlungsbedarf grundsätzlich anerkennt, aber das Kosten/Nutzen-Verhältnis oder der Reifegrad der vorgeschlagenen Massnahme deren Aufnahme in die A- oder B-Liste nicht rechtfertigt (sog. C\*-Massnahmen).

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>
-----------------	---------------	------------------	-----------------------------------------

---

Keine vorhanden

Tabelle 5-8

## 6 Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen

### 6.1 Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne und Inventare des Bundes

#### 6.1.1 Allgemeines

Das Agglomerationsprogramm wurde auf seine Übereinstimmung mit der Raumplanungs- und Umweltgesetzgebung sowie mit den zugehörigen Sachplänen, Massnahmenplänen und Inventaren überprüft. Es wurden keine grundsätzlichen Widersprüche festgestellt. Die abschliessende Beurteilung der Rechtmässigkeit der einzelnen Massnahmen erfolgt jedoch im Rahmen der nachfolgenden ordentlichen Planungsverfahren und auf Basis der zum gegebenen Zeitpunkt in Kraft stehenden rechtlichen und planerischen Vorgaben. Diese sind auch bei der Weiterentwicklung und Umsetzung des Agglomerationsprogramms zwingend einzuhalten.

Bei der Umsetzung von A-Massnahmen müssen allfällig auftretende Konflikte bis zur Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarungen mit den zuständigen Bundesstellen, namentlich dem Bundesamt für Umwelt gelöst sein.

Bei Siedlungsmassnahmen sind insbesondere die rechtskräftigen Bestimmungen des Raumplanungsgesetzes (RPG) und die zugehörigen Vorgaben zur Bauzonendimensionierung einzuhalten.

#### 6.1.2 Infrastrukturmassnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten aus Sicht des BAFU

Folgende für die Wirkung des Agglomerationsprogramms mitberücksichtigte Massnahmen der Priorität A oder B weisen aufgrund einer Grobprüfung des BAFU Konflikte oder Schwierigkeiten auf (nicht abschliessende Aufzählung).

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Tab. Prüfbericht</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Zeithorizont</i>	<i>Hinweis Konflikt/Schwierigkeit</i>
1509.2.021	V-LV1	--	Erhöhung der Verkehrssicherheit	A/B/C	Bei der Umsetzung müssen die betroffenen BLN-Gebiete besonders beachtet werden.
1509.2.040	V-LV2	--	Neue Netzelemente	A/B/C	
1509.2.081	V-LV3	--	Attraktivierung der Velonutzung	A	
1509.2.101	S2	5-3	Buochs, Aadörfli	A	Liegt an Grenze zu Inventaren von nationaler Bedeutung. Erhaltung der Inventare muss sichergestellt werden.

Tabelle 6-1

### 6.2 Nachweis der Abstimmung von Infrastrukturmassnahmen der Priorität A oder B mit den kantonalen Richtplänen

Grundsätzlich liegt es in der Verantwortung der Kantone die Konformität von Richtplanung und Agglomerationsprogramm sicherzustellen.

Sämtliche richtplanrelevanten Infrastrukturmassnahmen, die im Rahmen eines Agglomerationsprogramms vom Bund mitfinanziert werden, müssen spätestens bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung im entsprechenden kantonalen Richtplan (RP) verankert und vom Bundesrat genehmigt sein. Massnahmen der A-Liste müssen dabei den Koordinationsstand „Festsetzung“ (FS) aufweisen. Für Massnahmen der B-Liste wird der Koordinationsstand „Zwischenergebnis“ (ZE) empfohlen. Folgende Massnahmen müssen im Richtplan enthalten sein:

**A-Liste:**

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>
-----------------	---------------	------------------

Keine vorhanden

Tabelle 6-2

**B-Liste:**

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>
-----------------	---------------	------------------

1509.2.002	V-ÖV 2	Haltestelle Bitzi
------------	--------	-------------------

1509.2.013	V-ST-MIV3.1	Stans, Netzergänzung Stans West
------------	-------------	---------------------------------

Tabelle 6-3

Nicht mitfinanzierte, jedoch richtplanrelevante Massnahmen (Kap. 5.2) sollen grundsätzlich ebenfalls vor Abschluss der Leistungsvereinbarung im entsprechenden Richtplan verankert und vom Bundesrat genehmigt werden. Für richtplanrelevante Siedlungsmassnahmen gilt dies insbesondere, wenn sie eng mit einer Infrastrukturmassnahme der A-Liste verknüpft sind:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>
-----------------	---------------	------------------

Keine vorhanden

Tabelle 6-4

Die restlichen richtplanrelevanten Siedlungsmassnahmen müssen grundsätzlich bis zum Ablauf der mit der Leistungsvereinbarung erfassten Zeitspanne von vier Jahren im Richtplan umgesetzt und genehmigt sein. Die betroffenen Massnahmen sind auf Basis der bereinigten Tabelle 5-2 definitiv festzulegen. Hängen die Siedlungsmassnahmen von umfassenderen Revisionen des Richtplans ab (z. B. im Zusammenhang mit dem revidierten Raumplanungsgesetz), können in Ausnahmefällen abweichende Termine vereinbart werden. Dabei ist jedoch eine Koordination der Umsetzung von Siedlungs- und mitfinanzierten Infrastrukturmassnahmen zu gewährleisten. Der Bund behält sich entsprechende Vorbehalte im Rahmen des Abschluss von Finanzierungsvereinbarungen vor.

## **7 Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms**

Die Ende 2011/Mitte 2012 eingereichten Agglomerationsprogramme 2. Generation bilden die Basis für die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr (2. Generation).

Der Bund unterstützt die Bestrebungen der Agglomeration, die Zusammenarbeit und die koordinierte Planung und Realisierung von Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsmassnahmen fortzuführen. Für die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Nidwalden der nächsten Generation wird empfohlen, die im Kapitel 4 dieses Prüfberichtes nach Wirksamkeitskriterien erläuterten Stärken und Schwächen des vorliegenden Agglomerationsprogramms zu beachten. Zentrale Aspekte der Überarbeitung wären die Weiterentwicklung von Massnahmen zur Siedlungsentwicklung nach innen und zur Begrenzung der Zersiedlung. Im Bereich Verkehr ist insbesondere die ÖV-Strategie zu nennen. Dem ESP Stans West kann eine zentrale Rolle im Agglomerationsprogramm zukommen, wenn eine kohärente Weiterentwicklung und eine koordinierte Umsetzung der damit verbundenen Siedlungs- und Infrastrukturmassnahmen sichergestellt werden kann.



## ANHANG 1

### Massnahmenliste Benchmark Langsamverkehr

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Priorität	Kosten (Mio CHF) laut AP	Kosten (Mio CHF) 2005*/**
1509.2.025	V-OB-LV1.1	Oberdorf, KH2, Fussgängerübergang Rieden	A	0.20	0.16
1509.2.029	V-ST-LV1.K2	Stans, KH1, Stansstaderstrasse	A	1.00	0.82
1509.2.042	V-OB-LV2.1	Oberdorf, Fussweg Feld-Gemeindehaus	A	0.03	0.02
1509.2.043	V-OB-LV2.2	Oberdorf, Sagensitz, Sicherung Wegrecht, minimaler Ausbau für Velos	A	0.05	0.04
1509.2.044	V-ST-LV2.1	Stans, Fuss-/Veloweg Anschluss Bün-tistrasse	A	0.05	0.04
1509.2.045	V-ST-LV2.2	Stans, Fussweg Robert-Durrerstrasse-Turmatt	A	0.08	0.07
1509.2.048	V-SD-LV2.1	Stansstad, Veloweg entlang Seerosen-strasse (Ausfahrt A2 - Kreisel La Palma)	A	0.15	0.12
1509.2.082	V-LV3.1	Attraktivierung der Velonutzung: Veloab-stellplätze	A	0.09	0.07
1509.2.083	V-LV3.2	Velostation Stans	A	0.25	0.20
1509.2.086	V-ST-KM1.3	Stans, 100 B+R-Plätze Bahnhof Stans	A	0.08	0.06
1509.2.087	V-SD-KM1.1	Stansstad, 55 B+R-Plätze	A	0.04	0.03
1509.2.033	V-ST-LV1.4	Stans, Eichli-/Spichermattstrasse: Umge-staltung für LV	B	0.50	0.41
1509.2.034	V-ST-LV1.5	Stans, Mühlebachstrasse bis Bergli; Ver-längerung Trottoir	B	0.10	0.08
1509.2.047	V-ST-LV2.17	Stans, Fuss-/Veloweg Obere Bitzi-Aemättlihof	B	0.10	0.08
1509.2.049	V-BD-LV2.1	Beckenried, KH3, Veloweg/Velostreifen Alte Kantonsstrasse-Fähre	B	3.70	3.03
1509.2.050	V-EB-LV2.1	Ennetbürgen, Veloweg/Velostreifen ent-lang KH4	B	0.25	0.20
1509.2.051	V-OB-LV2.3	Oberdorf, KH2, Veloweg entlang KH2	B	3.20	2.62
1509.2.052	V-OB-LV2.4	Oberdorf, Fuss-/Veloweg Rieden, KH3-KH2	B	0.18	0.15
1509.2.053	V-OB-LV2.7	Oberdorf, KH1, Fuss-/Veloweg entlang zb	B	0.25	0.20
1509.2.054	V-ST-LV2.22	Stans, Fuss-/Veloweg Wilrank-Lehli	B	0.07	0.06
1509.2.055	V-ST-LV2.5	Stans, Fuss-/Veloweg Paracelsusweg-Schwesternhaus-Ennetmooserstrasse	B	0.10	0.08
1509.2.056	V-ST-LV2.6	Stans, Fuss-/Veloweg Rieden	B	0.18	0.15
1509.2.057	V-ST-LV2.7	Stans, Fuss-/Veloweg Herdernstrasse-Grossried	B	0.60	0.49
1509.2.085	V-ST-KM1.2	Stans, 200 B+R-Plätze Haltestelle Bitzi	B	0.15	0.12
	Summe	A/B-Liste		11.40	9.30

Keine Kürzung lt. Benchmark (Methode siehe Erläuterungsbericht)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio CHF) 2005<sup>*/**</sup></i>
		LV A-Liste	A		1.65
		LV B-Liste	B		7.68

Tabelle Anhang 1 (\* Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung, gerundet; \*\* Die Kosten der Massnahmen LV A- und B-Liste sind ausschlaggebend und in der Botschaft des Bundesrats aufgelistet.)

## ANHANG 2

### Liste der nicht mitfinanzierbaren Infrastrukturmassnahmen mit aus Bundessicht kritischer Wirkung

In der folgenden Liste werden jene nicht mitfinanzierbaren Infrastrukturmassnahmen aufgelistet, welche Bestandteil des von der Agglomeration eingereichten Agglomerationsprogramms sind, die jedoch vom Bund kritisch beurteilt werden.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Begründung</i>
1509.2.095	V-ST-KM1.1	Stans, 50 P+R-Plätze Haltestelle Bitzi	Der Bund ist der Meinung, dass diese Eigenleistung nicht zur Realisierung der Ziele des Agglomerationsprogramms beiträgt. Sie gilt als kontraproduktiv, da erläutert wird, dass die P+R-Anlage am Bahnhof Stans nicht genügend ausgelastet ist.

Tabelle Anhang 2

## ANHANG 3 vom 17. November 2014

### Anpassungen des Prüfberichts des Bundes nach dem 26. Februar 2014

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio CHF) laut AP	Kosten (Mio CHF) 2005*	Bundes- beitrag**
1509.2.005	V-ST-MIV1.1	Stans, Knoten Robert-Durrerstrasse	1.20	0.98	0.39
<b>1509.2.027</b>	<b>V-OB-LV1.K1</b>	<b>Oberdorf, KH2/KH9, Knoten Büren (Sanierung Bahnübergang --&gt; nicht in den Kosten enthalten)</b>	<b>1.00</b>	<b>0.66***</b>	<b>0.26</b>
1509.2.028	V-ST-LV1.K1	Stans, KH3, Ennetmooserstrasse	1.80	1.44***	0.58
<b>1509.2.030</b>	<b>V-ST-LV1.K3</b>	<b>Stans, Robert-Durrerstrasse</b>	<b>5.00</b>	<b>4.09</b>	<b>1.64</b>
1509.2.120		LV A-Liste (Anhang 1)		1.65	0.66
	Summe			8.82	3.53

Tabelle 2-1 (\* Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung; \*\* Höchstbeitrag Bund, Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung, gerundet, \*\*\* Kosten im Benchmark gekürzt)

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio CHF) laut AP	Kosten (Mio CHF) 2005*	Bundes- beitrag*
1509.2.002	V-ÖV 2	Haltestelle Bitzi	7.00	5.84	2.34
<b>1509.2.010</b>	<b>V-ST-MIV2.1</b>	<b>Stans, Stansstaderstrasse, Knoten Spichermatt</b>	<b>1.20</b>	<b>0.98</b>	<b>0.39</b>
1509.2.013	V-ST-MIV3.1	Stans, Netzergänzung Stans West	6.00	4.91	1.97
1509.2.121		LV B-Liste (Anhang 1)		7.68	3.07
	Summe			19.41	7.77

Tabelle 2-2 (\* Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung, gerundet)

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Priori- tät	Begründung für die Nicht- Mitfinanzierbarkeit
<b>Siedlungsmassnahmen</b>				
1509.2.098	S1	Siedlungsverdich- tungsgebiete (inkl. Bahnhofgebiete)	A	Es handelt sich um Siedlungs- und Land- schaftsmassnahmen, die nicht durch den Infra- strukturfonds mitfinanzierbar sind.
<b>1509.2.101</b>	<b>S2</b>	<b>ESP Buochs, Aadörfli</b>	<b>A</b>	
<b>1509.2.103</b>	<b>S2</b>	<b>ESP Stans, Stans West</b>	<b>B</b>	
<b>1509.2.104</b>	<b>S2</b>	<b>ESP Stans, Hostatt</b>	<b>B</b>	
<b>1509.2.105</b>	<b>S2</b>	<b>ESP Stans, Lehli</b>	<b>B</b>	
<b>1509.2.107</b>	<b>S2</b>	<b>ESP Stans, Obere Steinersmatt</b>	<b>B</b>	
<b>1509.2.108</b>	<b>S2</b>	<b>ESP Stansstad, Schürmatt</b>	<b>A</b>	

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Begründung für die Nicht-Mitfinanzierbarkeit</i>
<b>1509.2.109</b>	<b>S2</b>	<b>ESP Stansstad, Unterfeld</b>	<b>B</b>	
<b>1509.2.111</b>	<b>S2</b>	<b>ESP Stans, Rieden</b>	<b>A</b>	
<b>1509.2.113</b>	<b>S2</b>	<b>ESP Stans / Ennetbürgen, Bürgenbergsüd</b>	<b>A</b>	
<b>1509.2.114</b>	<b>S2</b>	<b>ESP Stans, Stans Nord</b>	<b>B</b>	
1509.2.115	S3	Neueinzonungsregelungen und Siedlungserweiterungsgebiete als Grundlagen für die Siedlungsleitbilder und die Ortsplanungen	A	
1509.2.116	S4	Siedlungsbegrenzung	A	
1509.2.117	S5	Neugestaltung von Strassenräumen zur Aufwertung des Wohnumfeldes	A	
1509.2.118	L1	Vorranggebiete für Natur und Landschaft / Naherholungsgebiete	A	
1509.2.119	L2	Vernetzung und ökologische Aufwertung im Siedlungsgebiet	A	
<b>Verkehrsmassnahmen</b>				
1509.2.096	V-NO1	Mobilitätsmanagement	A	Es handelt sich um nicht infrastrukturelle Massnahmen, die nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar sind.
1509.2.097	V-NO2	Einführung einer flächendeckendes Parkplatzbewirtschaftung	A	
<b>Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration</b>				
<b>1509.2.093</b>	<b>V-ES-MIV-4.1</b>	<b>Ennetmoos, Tempo 30, St. Jakob</b>	<b>A</b>	Es handelt sich um infrastrukturelle Massnahmen, für die keine Mitfinanzierung durch den IF beantragt wurde.
<b>1509.2.094</b>	<b>V-OB-MIV.4.1</b>	<b>Oberdorf, Tempo 20/30, Raum Schulhausstrasse</b>	<b>B</b>	
1509.2.041	V-BU-LV2.1	Buochs, Fuss-/Veloweg E'Aa/Allmend	A	
1509.2.046	V-ST-LV2.4	Stans, Fuss-/Veloweg Robert-Durrerstr.-Stansstaderstr.	A	

Tabelle 5-2

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio CHF) 2005*/**</i>
1509.2.025	V-OB-LV1.1	Oberdorf, KH2, Fussgängerübergang Rieden	A	0.20	0.16
<b>1509.2.029</b>	<b>V-ST-LV1.K2</b>	<b>Stans, KH1, Stansstaderstrasse (NKB- Karliplatz)</b>	<b>A</b>	<b>1.00</b>	<b>0.82</b>
1509.2.042	V-OB-LV2.1	Oberdorf, Fussweg Feld-Gemeindehaus	A	0.03	0.02
1509.2.043	V-OB-LV2.2	Oberdorf, Sagensitz, Sicherung Wegrecht, minimaler Ausbau für Velos	A	0.05	0.04
1509.2.044	V-ST-LV2.1	Stans, Fuss-/Veloweg Anschluss Bün- tistrasse	A	0.05	0.04
1509.2.045	V-ST-LV2.2	Stans, Fussweg Robert-Durrerstrasse- Turmatt	A	0.08	0.07
1509.2.048	V-SD-LV2.1	Stansstad, Veloweg entlang Seerosen- strasse (Ausfahrt A2 - Kreisel La Palma)	A	0.15	0.12
1509.2.082	V-LV3.1	Attraktivierung der Velonutzung: Veloab- stellplätze	A	0.09	0.07
<b>1509.2.083</b>	<b>V-LV3.2</b>	<b>Attraktivierung der Velonutzung – Velostation Stans</b>	<b>A</b>	<b>0.25</b>	<b>0.20</b>
1509.2.086	V-ST-KM1.3	Stans, 100 B+R-Plätze Bahnhof Stans	A	0.08	0.06
1509.2.087	V-SD-KM1.1	Stansstad, 55 B+R-Plätze	A	0.04	0.03
1509.2.033	V-ST-LV1.4	Stans, Eichli-/Spichermattstrasse: Umge- staltung für LV	B	0.50	0.41
1509.2.034	V-ST-LV1.5	Stans, Mühlebachstrasse bis Bergli; Ver- längerung Trottoir	B	0.10	0.08
1509.2.047	V-ST-LV2.17	Stans, Fuss-/Veloweg Obere Bitzi- Aemättlihof	B	0.10	0.08
1509.2.049	V-BD-LV2.1	Beckenried, KH3, Veloweg/Velostreifen Alte Kantonsstrasse-Fähre	B	3.70	3.03
1509.2.050	V-EB-LV2.1	Ennetbürgen, Veloweg/Velostreifen ent- lang KH4	B	0.25	0.20
<b>1509.2.051</b>	<b>V-OB-LV2.3</b>	<b>Oberdorf, KH2, Veloweg entlang KH2 mit Sanierung Fussgängerübergänge</b>	<b>B</b>	<b>3.20</b>	<b>2.62</b>
<b>1509.2.052</b>	<b>V-OB-LV2.4</b>	<b>Oberdorf, Fuss-/Veloweg Rieden, KH3- KH2, Ausbau Trampelpfad</b>	<b>B</b>	<b>0.18</b>	<b>0.15</b>
1509.2.053	V-OB-LV2.7	Oberdorf, KH1, Fuss-/Veloweg entlang zb	B	0.25	0.20
1509.2.054	V-ST-LV2.22	Stans, Fuss-/Veloweg Wilrank-Lehli	B	0.07	0.06
1509.2.055	V-ST-LV2.5	Stans, Fuss-/Veloweg Paracelsusweg- Schwesternhaus-Ennetmooserstrasse	B	0.10	0.08
1509.2.056	V-ST-LV2.6	Stans, Fuss-/Veloweg Rieden	B	0.18	0.15
1509.2.057	V-ST-LV2.7	Stans, Fuss-/Veloweg Herdernstrasse- Grossried	B	0.60	0.49
1509.2.085	V-ST-KM1.2	Stans, 200 B+R-Plätze Haltestelle Bitzi	B	0.15	0.12
	Summe	A/B-Liste		11.40	9.30

Keine Kürzung lt. Benchmark (Methode siehe Erläuterungsbericht)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio CHF) 2005*/**</i>
		LV A-Liste	A		1.65
		LV B-Liste	B		7.68

Tabelle Anhang 1 (\* Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung, gerundet; \*\* Die Kosten der Massnahmen LV A- und B-Liste sind ausschlaggebend und in der Botschaft des Bundesrats aufgelistet.)