



30. Oktober 2009

---

# **Agglomerationsprogramm Stans**

## **Prüfbericht des Bundes**

---

Referenz/Aktenzeichen: 321.1 / I374-0016

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, Prüfprozess.....	4
<b>2</b>	<b>Zusammenfassung der Resultate .....</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Prüfung der Grundanforderungen .....</b>	<b>6</b>
<b>4</b>	<b>Beurteilung der Programmwirkung .....</b>	<b>6</b>
4.1	Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien .....	6
4.2	Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis) .....	9
<b>5</b>	<b>Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen(pakete) .....</b>	<b>9</b>
<b>6</b>	<b>Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms .....</b>	<b>10</b>
<b>ANHANG</b> .....		<b>11</b>

---

# 1 Gegenstand, Ziel, Vorgehen

## 1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm Stans bestehend aus:

- Bericht, Massnahmenblätter, Wirkungsanalyse und Prüfbericht, Dezember 2007
- Bericht und Massnahmenblätter, März 2008

Das Agglomerationsprogramm (AP) wurde am 21.12.2007 beim Bund zur Prüfung eingereicht. Damit bewirbt sich die Agglomerationsprogramm-Trägerschaft für die Mitfinanzierung der im Agglomerationsprogramm als prioritär eingestuften Verkehrs-Infrastrukturvorhaben durch den Bund im Rahmen des Infrastrukturfonds-Gesetzes.

## 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 über alle Agglomerationsprogramme mit Blick auf die verfügbaren Bundesmittel.

Auf dieser Grundlage werden die Botschaft zu den Agglomerationsprogrammen zwecks Freigabe der Bundesbeiträge durch das eidgenössische Parlament und die Leistungsvereinbarungen erarbeitet. Den allgemeinen gesetzlichen Anforderungen an die Realisierung der Infrastrukturen wird mit dem Prüfbericht nicht vorgegriffen.

## 1.3 Vorgehen, Prüfprozess

Das Verfahren der Prüfung ist grundsätzlich in der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK vom 12.12.2007 (UVEK-Weisung) festgelegt. Im Verlaufe des Prüfungsprozesses wurden diese Vorgaben in der praktischen Anwendung konkretisiert und präzisiert. Für verschiedene Massnahmengruppen wie z.B. Trams wurden zudem Quervergleiche über alle Agglomerationsprogramme durchgeführt, um eine kohärente Beurteilung sicherzustellen. Die Erläuterungen zum Vorgehen und zu den allgemeinen Ergebnissen des Prüfprozesses sind im Erläuterungsbericht vom 30.10.2009 zusammengefasst.

## 2 Zusammenfassung der Resultate

### Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms

Das Agglomerationsprogramm Stans zeigt für Teilbereiche, insbesondere für den Analyseteil, gute Herangehensweisen auf. Gesamthaft ist das Programm jedoch noch zu wenig konsolidiert. Namentlich fehlt ein klarer strategischer Rahmen im Sinne einer abgestimmten Gesamtkonzeption für die Agglomerationsentwicklung sowie eine gute nachvollziehbare Einbettung der vorgeschlagenen Massnahmen. Auch wenn Stans eine kleine Agglomeration ist, werden sowohl eine kohärente ÖV/MIV-Gesamtstrategie als auch eine darauf abgestimmte, stringente Konzeption für eine Siedlungsentwicklung nach innen erwartet. Das Agglomerationsprogramm zeigt zwar in allen relevanten Bereichen Handlungsfelder auf, deren Stossrichtung positiv zu würdigen ist. Konkrete Massnahmen zur Umsetzung dieser Zielsetzungen sind entweder erst in Erarbeitung oder fehlen.

Positiv gewürdigt werden beim Agglomerationsprogramm Stans die konsequenten Knotensanierungen, die Verbesserung von Gefahrenstellen im Rahmen der LV-Massnahmen sowie einzelne Aufwertungen von Strassenräumen.

Eine Abstimmung von Siedlung und Verkehr mit entsprechenden Massnahmen ist aus dem Programm erst im Ansatz ersichtlich. Das Agglomerationsprogramm zeigt zwar auf, wo eine weitere Siedlungsentwicklung möglich ist. Es fehlt jedoch eine klare Strategie der Siedlungsentwicklung nach innen, namentlich eine konsequente Priorisierung der ESP sowie deren Ausrichtung auf den ÖV. Insbesondere für die Vorhaben im Gebiet Stans-West sind erste Koordinationsbemühungen zwischen Siedlung und Verkehr erkennbar, jedoch derzeit noch ungenügend entwickelt. Ferner sind keine Instrumente zur Siedlungsbegrenzung und für Neueinzonungen ersichtlich.

Dem Agglomerationsprogramm liegt keine umfassende Verkehrskonzeption zu Grunde. Das verspätet weiterentwickelte ÖV-Konzept zielt in die richtige Richtung, vermag jedoch dieses Manko nicht zu beheben. Es kann lediglich von einer leichten Veränderung des Modal-Split zu Gunsten des ÖV gegenüber dem Trend ausgegangen werden. Damit können keine relevanten Verbesserungen der Luftschadstoff- und Lärmbelastung festgestellt werden.

Insgesamt kann das vorliegende Agglomerationsprogramm Stans mit 3 Wirkungspunkten keine ausreichende Wirkung erzielen.

Aufgrund der zu geringen Programmwirkung wird dem eidg. Parlament im Rahmen der ersten Periode 2010/11-2014 keine Mitfinanzierung des Agglomerationsprogramms vorgeschlagen.

### 3 Prüfung der Grundanforderungen

Die grundsätzliche Mitfinanzierungswürdigkeit des Agglomerationsprogramms durch den Bund ist an bestimmte Grundanforderungen geknüpft. Bereits in der Zwischenbeurteilung eines Entwurfs des vorliegenden Agglomerationsprogramms hat der Bund aufgezeigt, wo noch Lücken bei der Erfüllung der Grundanforderungen liegen.

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

Hinweise zur Trägerschaft: Die Trägerschaft ist im Verlaufe der weiteren Arbeiten zu konkretisieren. Insbesondere ist darzulegen, wie die Gemeinden in die Trägerschaft eingebunden werden und wie die Umsetzungsorganisation konkret ausgestaltet wird.

### 4 Beurteilung der Programmwirkung

Das Verfahren für die Ermittlung der Programmwirkung ist in der UVEK-Weisung festgelegt. Es ist zweistufig und stellt den Nutzen des Agglomerationsprogramms dessen Kosten gegenüber. Sowohl Nutzen als auch Kosten werden jeweils relativ, d.h. vor dem Hintergrund der bevölkerungsmässigen Grösse der Agglomeration, ermittelt.

Entscheidend für die Programmwirkung sind grundsätzlich Massnahmen der A- und B-Liste sowie die nicht-infrastrukturellen Massnahmen in den Bereichen Verkehr und Siedlung. 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.

#### 4.1 Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien

*Wirksamkeits- kriterium*     *Beurteilung mit Begründung*

<p>WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert</p>	<p><b>Stärken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die konsequenten Knotensanierungen und die Aufwertung der Robert-Durrerstrasse tragen zur Steigerung der Qualität des Verkehrssystems in der Agglomeration Stans bei.</li> <li>▪ Mit den Massnahmen zum LV werden dessen Attraktivität gesteigert und einige Gefahrenstellen entschärft.</li> <li>▪ Mit dem Angebotsausbau auf der zb wird eine Attraktivitätssteigerung des ÖV, insbesondere zwischen Luzern und Stans erreicht.</li> <li>▪ Das verspätet weiterentwickelte ÖV-Konzept zielt in die richtige Richtung, indem es eine Systematisierung, teilweise Verdichtung des Taktes und eine Linienverlängerung vorsieht.</li> </ul> <p><b>Schwächen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Das nachgereichte ÖV-Konzept basiert weiterhin auf einem ½ Stunden Takt für die Hauptlinien. Damit kann kein relevanter Attraktivitätssprung im ÖV erreicht werden. Zudem sind MIV- und ÖV-Konzeption zuwenig aufeinander abgestimmt und es bleiben verschiedene wichtige Arbeitsplatzgebiete immer noch unzureichend mit dem ÖV erschlossen.</li> <li>▪ Als Schwachstelle im Agglomerationsprogramm wird in der Analyse darauf verwiesen, dass ein Verkehrssystemmanagement fehle. Über die bereits in</li> </ul>
---	--

Umsetzung befindlichen Massnahmen hinaus, fehlen im Agglomerationsprogramm jedoch weitere Impulse zur Busbevorzugung (Bsp. Robert-Durrerstrasse) bzw. wird auf nicht weiter konkretisierte, allfällige flankierende Massnahmen zur Umfahrung Stans West verwiesen.

- Zur Koordination zwischen den geplanten Infrastrukturvorhaben der Umfahrung Stans West und der Zentralbahn-Haltestelle Bitzi einerseits und einer künftigen Siedlungsentwicklung in diesem Gebiet andererseits bleiben zur Zeit wesentliche Fragen offen (vgl. WK2).
- Der Aufbau eines Mobilitätsmanagements wird im Agglomerationsprogramm nicht thematisiert.

WK2:

Siedlungsentwicklung nach innen gefördert

**Stärken**

- Die Massnahmen im Bereich LV und die Aufwertung der Robert-Durrerstrasse tragen zur Verbesserung der Lebensqualität in der Agglomeration bei. Ferner folgen den bereits umgesetzten 30er Zonen und Begegnungszonen in Stans weitere in Stansstad.

**Schwächen**

- Es fehlen konzeptionelle Vorstellungen für eine Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Das Agglomerationsprogramm formuliert zwar Handlungsschwerpunkte/Zielrichtungen, denen jedoch kaum konkrete Massnahmen folgen.
- Die derzeit noch ungenügende Koordination zwischen Siedlung und Verkehr wird im für die Agglomeration bedeutenden Gebiet Stans-West besonders deutlich. Zur Koordination zwischen den geplanten Infrastrukturvorhaben der Umfahrung Stans West und der Zentralbahn-Haltestelle Bitzi einerseits und einer künftigen Siedlungsentwicklung in diesem Gebiet andererseits bleiben zur Zeit wesentliche Fragen offen, welche im Rahmen einer Quartierentwicklung zu beantworten bleiben. So beeinträchtigt eine Umfahrung Stans West, wie sie im Agglomerationsprogramm vorgeschlagen wird, den Spielraum für eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung in diesem Gebiet.
- Bei der Ausweisung möglicher bzw. potentieller Entwicklungsgebiete Wohnen, Arbeiten und Mischzone fehlt eine Priorisierung der Entwicklungsgebiete. Ferner muss die Abstimmung der Erschliessung mit dem ÖV konsequenter erfolgen.
- Der Umgang mit Neueinzonungen ist weder im Agglomerationsprogramm noch im Richtplan genügend griffig geregelt. Eine aktive ESP- und VE-Politik ist nicht ersichtlich.

WK3:

Verkehrssicherheit erhöht

**Stärken**

- Es erfolgt eine konsequente Sanierung von Gefahrenstellen im Bereich der Knoten und der Bahnübergänge.
- Einzelne Strassenraumaufwertungen (Robert-Durrerstrasse) werden angegangen.
- Die LV-Massnahmen sind explizit auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit ausgerichtet. Durch separate Velowege soll die Verkehrssicherheit im Strassenverkehr für den LV deutlich verbessert werden.

**Schwächen**

- Das Agglomerationsprogramm behebt nicht alle gemäss Analyse festgestellten Schwachstellen (Strassenräume, Unfallschwerpunkte).

WK4:

Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch

**Stärken**

- Die vorgeschlagenen LV-Massnahmen lassen gewisse Umsteigeeffekte auf den LV erwarten.

**Schwächen**

- Mit den vorgeschlagenen Massnahmen bzw. mit dem nachgereichten ÖV-

vermindert	<p>Konzept kann lediglich von leichten Verlagerungseffekten auf den ÖV ausgegangen werden. Damit können keine relevanten Verbesserungen der Luftschadstoff- und Lärmbelastung festgestellt werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Es sind keine Siedlungsmassnahmen ersichtlich, die zu einer Reduktion der Flächenbeanspruchung gegenüber dem Trend beitragen.</li> <li>▪ Das Agglomerationsprogramm zeigt kaum konkrete, konzeptionelle Vorstellungen zur koordinierten Landschaftsentwicklung und zur Unterstützung der Siedlungsentwicklung nach innen auf.</li> </ul>
Vorleistungen WK 1-4	In keinem der Wirkungsbereiche konnten Vorleistungen bzw. langjährige massgebliche Anstrengungen identifiziert werden, welche zu einem deutlich überdurchschnittlichen Standard geführt haben.

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>	<i>Vorleistung (0 oder 1 Punkt)</i>	<i>Total</i>
WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert	1	0	1
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	0	0	0
WK3: Verkehrssicherheit erhöht	2	0	2
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	0	0	0
<b>Summe WK1 – WK4 (Nutzen)</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>3</b>

Tabelle 4-2



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

Die Kosten der A- und B-Liste würden laut Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen(pakete) bei Fr. 19.27 Mio. liegen (vgl. Anhang). Für eine kleine Agglomeration wären diese Kosten als tief eingestuft.

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

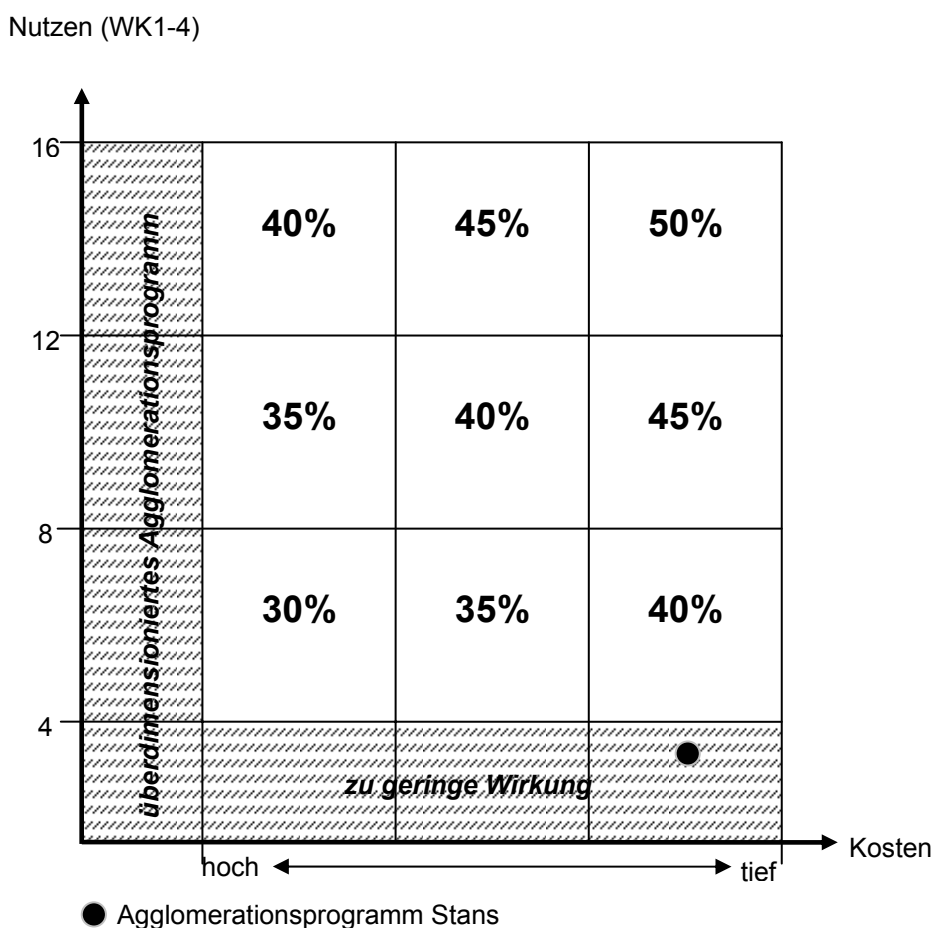


Abbildung 4-1

## 5 Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen(pakete)

Aufgrund der ungenügenden Programmwirkung werden in der ersten Tranche keine Bundesmittel zur Mitfinanzierung von Infrastrukturmassnahmen vorgesehen. Zur besseren Nachvollziehbarkeit des Prüfungsergebnisses wird jedoch die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen im Anhang dargelegt.

## **6 Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms**

Die Ende 2007 eingereichten Agglomerationsprogramme bilden die Basis für die erste Phase der Mittelfreigabe aus dem Infrastrukturfonds ab 2010/11. Die zweite Phase der Mittelfreigabe ca. ab 2015 wird auf der Basis von weiter entwickelten und aktualisierten Agglomerationsprogrammen vorgenommen werden. Im Hinblick auf diese Weiterentwicklung und Aktualisierung wird auf die unter den Wirksamkeitskriterien erwähnten Stärken und Schwächen verwiesen.

Für die Überarbeitung und Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms ist es essentiell, dass konzeptionelle Vorstellungen, Prioritäten und konkrete Massnahmen für eine Siedlungsentwicklung nach innen erarbeitet werden. Im Besonderen muss die Koordination zwischen Siedlung und Verkehr in dem für die Agglomeration bedeutenden Gebiet Stans-West noch erfolgen.

## ANHANG

Aufgrund der ungenügenden Programmwirkung werden in der ersten Tranche keine Bundesmittel zur Mitfinanzierung von Infrastrukturmassnahmen vorgesehen. Zur besseren Nachvollziehbarkeit wird jedoch die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen dargelegt.

### Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen(pakete)

Weil die eingereichten Massnahmen die verfügbaren Bundesmittel bei weitem überschreiten, ist der Bund gezwungen, die Prioritätensetzung der Massnahmen(pakete) im Agglomerationsprogramm zu überprüfen. Dies erfolgt gemäss UVEK-Weisung (insb. Kap. 4.4). Es werden hierfür je eine bereinigte A- und eine B-Liste erstellt.

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

Vorgelagert werden zur Mitfinanzierung beantragte Massnahmen identifiziert, welche

- aufgrund der gesetzlichen Vorgaben nicht durch den Bund unterstützt werden können.
- aufgrund der im Erläuterungsbericht genannten Kriterien als Eigenleistungen der Agglomeration ebenfalls nicht durch den Bund mit unterstützt werden .
- über andere Finanzierungsinstrumente zu einer Mitfinanzierung durch den Bund gelangen.

Dieses Kapitel beinhaltet ferner die Begründungen für die abgeänderten Prioritäten A und B, sowie die Massnahmenlisten der A-/B- und C-Prioritäten. Es wird keine vollständige Liste der C-Massnahmen im Prüfbericht aufgeführt, sondern lediglich eine Unterkategorie von C-Massnahmen explizit aufgelistet. Hierbei handelt es sich um Fälle, wo der Bund den Handlungsbedarf zwar grundsätzlich anerkennt, aber der geeignete Lösungsansatz mit einem genügenden Kosten-Nutzen-Verhältnis noch nicht vorliegt.

### Anpassung Massnahmen(pakete) aufgrund Vorgaben Weisung

Um eine einheitliche Prüfung über alle Agglomerationsprogramme durchführen zu können, und gestützt auf die Ausführungen der UVEK-Weisung (Kap. 6.4) betreffend Kriterien für die Paketbildung, müssen folgende Massnahmen(pakete) in ihrer Zusammensetzung geändert werden:

*Massnahmen- Änderung Massnahmen(paket)konfiguration samt Begründung  
(paket) gemäss  
AP*

---

Keine vorhanden

Tabelle 0-1

## Nicht durch Bund mit-finanzierbare Massnahmen(pakete)

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben und der ergänzenden Ausführungen der UVEK-Weisung (Kap. 6.3) können folgende Massnahmen(pakete) nicht durch Bundesbeiträge mitfinanziert werden:

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Begründung für die Streichung von Massnahmen (nicht agglomerationsrelevant oder nicht finanzierbar mittels Infrastrukturfonds)</i>
--------------	------------------	---

Keine vorhanden

Tabelle 0-2

## Eigenleistungen

Aufgrund der beschränkten Mittel des Infrastrukturfonds ist der Bund gezwungen, sich in seiner Mittelvergabe auf zentrale und schwer finanzierbare Massnahmen zu konzentrieren. Deshalb wird davon ausgegangen, dass einzelne Massnahmen, die lediglich lokale Wirkungen erzielen oder die Kosten für die Agglomeration ohne weiteres tragbar sind, in der ausgewiesenen Priorität von den Agglomerationen oder durch Dritte (z.B. Transportunternehmen) finanziert bzw. umgesetzt werden. Die folgenden Massnahmen werden nicht über den Infrastrukturfonds finanziert. Sie werden jedoch in der Beurteilung der Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms berücksichtigt:

<i>M-Nr.*</i>	<i>Massnahmen</i>	<i>Prio-rität</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>
1509.002	M 1.4 Bahnübergänge (Teil)	A	0.20
1509.009	M 3.1 Erstellung neuer, Ergänzung bestehender P+R, B+R Anlagen	A	4.59
1509.014	M 2.3 Sanierung Kehrsittenstrasse	B	1.50
1509.021	M 2.6 30er- und Begegnungszonen	A	0.50
1509.023	M 2.1 Knotensanierungen (Teil)	B	0.30

Tabelle 0-3 (\* M-Nr. des ARE)

## Durch andere Mittel finanzierbare Massnahmen(pakete)

Für die folgenden Massnahmen ist die (Mit)finanzierung des Bundes durch andere Finanzierungsinstrumente als den Infrastrukturfonds bereits vorgesehen und gesichert oder sie können durch die Agglomeration/Kanton beim Bund zur Unterstützung über diese Finanzierungsinstrumente beantragt werden:

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahmen</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Finanzierungsmittel</i>
--------------	-------------------	---------------------------------	----------------------------

Keine vorhanden

Tabelle 0-4

## Durch Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C

Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen auf ihre Plausibilität sowie die Priorisierung der Massnahmen(-pakete) über alle Agglomerationsprogramme („Massnahmenportfolio“) aufgrund der UVEK-Weisung und mit Blick auf die verfügbaren Mittel (Kap. 4.4) ergibt folgende Änderungen in der Prioritätensetzung:

<i>M-Nr. *</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Ände- rung</i>	<i>Begründung</i>
1509.001	M 1.1 Haltestelle Bitzi	3.50	A → C	C: Kosten/Nutzen-Verhältnis ungenügend. Das Potenzial für eine neue Haltestelle ist zu gering und da das Gebiet derzeit als Siedlungsfreihaltezone ausgewiesen ist, sind kaum Verdichtungsmöglichkeiten vorhanden. Die geplante P+R-Funktion kann für den Pendlerverkehr von den bestehenden Haltestellen (Stansstad, Stans, Dallenwil) abgedeckt werden. Für den Freizeitverkehr im Zusammenhang mit Engelberg rechtfertigt sich die Investition aufgrund der wenigen Spitzentage im Jahr und bescheidenem Kapazitätsbeitrag nicht. Die Zweckmässigkeit der Haltestelle ist aus Sicht Bund dann gegeben, wenn im Gebiet Stans-West eine qualitätvolle Siedlungsentwicklung mit angemessener Dichte gefördert wird und eine entsprechende Planung vorliegt.
1509.004	M 2.4 Umfahrung Stans West	9.90	A → C	C: Kosten/Nutzen-Verhältnis ungenügend. Die Entlastungswirkung ist trotz moderaten Kosten zu gering, um ein genügendes Kosten/Nutzen-Verhältnis zu erreichen (vgl. Quervergleich im Erläuterungsbericht). Zudem beeinträchtigt eine Umfahrung Stans West, wie sie derzeit geplant ist, den Spielraum für eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung in diesem Gebiet. Eine entscheidende Verbesserung des Kosten/Nutzen-Verhältnisses und damit eine Mitfinanzierung durch den Bund scheint möglich, wenn im Rahmen der Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms eine Abstimmung von Siedlung und Verkehr generell und im Besonderen in Stans West erfolgt. Dazu gehört auch die Ausarbeitung von flankierenden Massnahmen zur Sicherung einer genügend grossen Entlastungswirkung im Zentrum von Stans. Ferner muss die Inwertsetzung der Massnahme für das langfristig rationelle Funktionieren des künftigen Bussystems der Agglomeration Stans expliziter Bestandteil des Massnahmenbündels werden.

Tabelle 0-5 (\* M-Nr. des ARE)

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

### A-Liste

<i>M-Nr.*</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>
1509.003	M 2.1 Knotensanierungen (Teil)	4.30
1509.022	M 2.7 Streckensanierung (Teil)	5.00
1509.019	Konzept LV_A-Liste	9.10
Summe		18.40

Tabelle 0-6 (\* M-Nr. des ARE)

### B-Liste

<i>M-Nr.*</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>
1509.020	Konzept LV_B-Liste	0.87
Summe		0.87

Tabelle 0-7 (\* M-Nr. des ARE)

### C-Liste

Die nachfolgende C-Liste ist nicht vollständig. Es werden nur jene C-Massnahmen aufgelistet, bei denen der Bund den Handlungsbedarf zwar grundsätzlich anerkennt, aber das Kosten-Nutzen-Verhältnis oder der Reifegrad der vorgeschlagenen Massnahme deren Vormerkung in der B-Liste nicht rechtfertigt.

<i>M-Nr.*</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>
1509.001	M 1.1 Haltestelle Bitzi	3.50
1509.004	M 2.4 Umfahrung Stans West	9.90

Tabelle 0-8 (\* M-Nr. des ARE)

Liste der Massnahmen, welche Bestandteil des LV-Benchmarks des Bundes sind.

<i>M-Nr.*</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>
1509.005	M 4.1 Erhöhung der Sicherheit auf Kantons- und Regionalstrassen Langsamverkehr (Teil)	A	3.20
1509.006	M 4.2 Neue Netzelemente Langsamverkehr (Teil)	A	5.90
1509.007	M 4.1 Erhöhung der Sicherheit auf Kantons- und Regionalstrassen Langsamverkehr (Teil)	B	0.50
1509.008	M 4.2 Neue Netzelemente Langsamverkehr (Teil)	B	0.37
Summe	LV_A/B-Liste		9.97

Keine Kürzung lt. Benchmark (Methode siehe Erläuterungsbericht)

	Konzept LV_A-Liste	A	9.10
	Konzept LV_B-Liste	B	0.87

Tabelle 0-9 (\* M-Nr. des ARE)