



KANTON  
NIDWALDEN

REGIERUNGSRAT

Dorfplatz 2, Postfach 1246, 6371 Stans  
Telefon 041 618 79 02, [www.nw.ch](http://www.nw.ch)

# **AGGLOMERATIONSPROGRAMM 5. GENERATION NIDWALDEN UND ENGELBERG**

**Ergebnis der öffentlichen Mitwirkung**



Titel:	[TITEL]	Typ:	Bericht Direktion	Version:	
Thema:	Ergebnis der Vernehmlassung	Klasse:		FreigabeDatum:	21.03.25
Autor:		Status:		DruckDatum:	21.03.25
Ablage/Name:	AP5 NW_Mitwirkungsbericht.docx			Registratur:	2017.NWBD.82

## Vernehmlassungsteilnehmende

### Parteien

Grüne Nidwalden  
 Sozialdemokratische Partei  
 Schweizerische Volkspartei

### Politische Gemeinden

Beckenried

### Dritte

Pro Natura Unterwalden  
 VCS Ob- und Unterwalden  
 Pro Velo  
 IG Stans West und Anwohner Bitzi  
 Interessensgemeinschaft und Landeigentümer Dorfbach  
 Steff Hürlimann  
 Claus Niederberger

Nr.	Rückmeldung von	Thema, Änderung und Ergänzungswunsch	Umsetzung	Begründung
1	Grüne Nidwalden	An verschiedenen Stellen seien Aussagen nicht mehr aktuell (z.B. Einzonung Wohngebiet Lehli: Entscheid über Einzonung 2024)	Anpassung im Bericht	Das Massnahmeblatt Einzonung Wohngebiet Lehli wird gestrichen.
2	Grüne Nidwalden	Massnahmen Siedlung und Landschaft: Verschiedene Massnahmen seien dem Richtplan entnommen oder schon umgesetzt. Zudem liege	Kenntnisnahme	Das Agglomerationsprogramm be ruht auf bestehenden Planungsinstrumenten wie zum Beispiel dem Richtplan. Das

		die Kompetenz für die Umsetzung oft nicht beim Kanton, welcher das AP5 einreiche. Es seien auch die kantonseigenen Freiräume (z.B. Breitenhaus) lebenswert zu gestalten.		Landschaftskonzept ist noch nicht umgesetzt und die Vernetzung und ökologische Aufwertung innerhalb des Siedlungsgebietes noch nicht im gewünschten Mass erfolgt. Das Programm wird von Kanton und Gemeinden erarbeitet. Es ist daher wünschenswert, wenn auch Gemeinden Massnahmen eingeben. Die Umgestaltung der Umgebung beim Breitenhaus kann im Rahmen des nächsten AP (nach der Gesamtsanierung der Liegenschaft) geprüft werden.
3	Grüne Nidwalden	Massnahmen Verkehr: Massnahmen zur Attraktivitätssteigerungen des Fuss- und Veloverkehrs seien mit der Priorität A zu bewerten und umzusetzen. Das gleiche gelte für Massnahmen des öffentlichen Verkehrs. Siedlungsgebiete und Entwicklungsschwerpunkte seien ungenügend erschlossen.	Kenntnisnahme	Die Massnahmen werden entsprechend den zeitlichen und finanziellen Ressourcen umgesetzt. Die Priorisierung erfolgte in erster Linie gemäss Planungsstand. Das Angebot des öffentlichen Verkehrs wird nicht über das Agglomerationsprogramm finanziert, weshalb im AP5 keine entsprechenden Massnahmen enthalten sind.
4	SP Nidwalden	Die SP Nidwalden begrüsst die Teilnahme des Kantons am Agglomerationsprogramm und die Einbeziehung von Stakeholdern. Sie äussert jedoch Bedenken bezüglich der kurzen Mitwirkungsdauer und der	Kenntnisnahme	Die eher kurz bemessene Mitwirkungsdauer ist der Eingabefrist beim Bund Ende März 2025 geschuldet. Verzögerungen bei der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms ergaben sich vor allem

		Perimetereinteilung (Umteilung Hergiswil, Nichtaufnahme von Dallenwil und Wolfenschiesen in den Beitragsperimeter)		auch aufgrund des zu Beginn fehlenden Gesamtverkehrskonzepts. Die Umteilung der Gemeinde Hergiswil erfolgte auf Wunsch der Gemeinde Hergiswil. Die Aufnahme von Dallenwil und Wolfenschiesen in den Beitragsperimeter wurde beim Bund beantragt, jedoch von diesem abgelehnt.
5	SP Nidwalden	Handlungsbedarf Siedlung: Es werden die hohen Wachstumszahlen bei der Bevölkerung (+15%) und bei den Arbeitsplätzen (+12%) kritisiert und eine klare Begrenzung der Siedlungsränder fordert.	Kenntnisnahme	Die Wachstumszahlen ergeben sich aus dem Richtplan. Bestehende Planungsinstrumente sind beim Agglomerationsprogramm zu berücksichtigen. Massnahmen zur Gestaltung von Siedlungsrändern sind in den zukünftigen Planungsinstrumenten zu berücksichtigen.
6	SP Nidwalden	Handlungsbedarf Verkehr: Die SP Nidwalden fordert die Optimierung bestehender Strassen, den Ausbau von Velo- und Fusswegen sowie eine bessere ÖV-Anbindung, anstatt neue Strassen zu bauen. Beim ruhenden Verkehr sei eine Anpassung des Baugesetzes notwendig und für die Veloparkierung werden verbindlichere Gesetze gefordert.	Kenntnisnahme und Ablehnung	Eine massvolle Umsetzung gesetzlicher Anpassungen im PBG betreffend Parkierung mit mehr Gestaltungsmöglichkeiten für die Gemeinden ist geplant. Die Veloparkierung soll nicht konkreter geregelt werden, sondern weitgehend in der Eigenverantwortung der Bauherrschaft verbleiben.

7	SP Nidwalden	Handlungsbedarf Landschaft: Es fehle eine Gewichtung der Nutzung der Landschaft als Naherholungsgebiet.	Ablehnung	Die Bedeutung der Landschaft als Naherholungsgebiet wurde aufgenommen.
8	SP Nidwalden	Teilstrategie Siedlung und Vertiefung Stans: Der Siedlungsraum Stans West 2040+ bringe grosse Chancen. Dies sei im AP 5 richtig erkannt worden. Vorgeschlagen wird die Aufhebung der Lichtsignalanlage bei Knoten Niederdorf/Getränkemarkt Lussi (Knoten Spichermatt) mit Neugestaltung.	Kenntnisnahme	Die Verkehrsführung beim Knoten Spichermatt und Neugestaltung wird bereits überprüft (Massnahme im AP2). Die Planungen sind jedoch mit den bevorstehenden Überbauungen und Einzonungen (untere Spichermatt und Hostatt) abzugleichen.
9	SP Nidwalden	Es wird die Aktualisierung veralteter Daten im Bericht betreffend Sharing Angebote (Mobility Standort im Achserweg und Nextbike Standort bei der Tourismusregion Klewenalp bestehen nicht mehr) verlangt	Anpassung im Bericht	Korrekturen im Hauptbericht werden vorgenommen
10	SVP Nidwalden	Die SVP Nidwalden kritisiert die hohen Kosten für die Erarbeitung der Agglomerationsprogramme und befürchtet, dass kein genügend hoher Nutzen gegenübersteht. Der Kanton habe bisher viel zu wenig profitiert. Sie hofften, dass mit den künftigen Agglomerationsprogrammen der 5. und 6. Generation ein solides Fundament für die Zukunft geschaffen werde.	Kenntnisnahme	Vorteil des Agglomerationsprogrammes ist nicht nur die finanzielle Beteiligung des Bundes, sondern auch eine gesamtheitliche Planung von Siedlung und Verkehr im Verbund mit den Gemeinden. Der finanzielle Nutzen hängt massgeblich davon ab, ob Kanton und Gemeinden die geplanten Massnahmen in die Infrastruktur umsetzen können.
11	Gemeinde Beckenried	Die Gemeinde Beckenried äussert sich grundsätzlich zustimmend zum	Kenntnisnahme	Die Ausführungen der Gemeinde Beckenried werden zur Kenntnis

		Agglomerationsprogramm. Sie weist beim Thema Siedlung darauf hin, dass Beckenried immer noch Bauzonenkapazität reduzieren müsse. Beim Thema Landschaft wird auf das Gebiet Klewenalp-Stockhütte als wichtiges Naherholungs- und Tourismusgebiet verwiesen. Es sei wichtig, dass dieses zeitgemäss ausgebaut werden könne. Beim Verkehr sei der Ausbau der Kantonsstrasse im Abschnitt Feld bis Autofähre mit der Ergänzung des Radweges sehr wichtig. Der Ausbau des öV wie auch eine Entlastung des Dorfzentrums von Stans werde begrüsst.		genommen und decken sich mit den Aussagen und Massnahmen des Agglomerationsprogrammes.
12	Genossenkorporation Stans	Auf dem Plan Teilstrategie_Velo_240710 seien fälschlicherweise Velowege entlang der Flugpiste des Flugplatzes Buochs über der Liegenschaft Rohrhuisli als Teil des kommunalen Velonetzes ausgewiesen. Diese Velowege würden nicht existieren und gehörten weder zum kommunalen Velonetz von Stans noch zu dem von Ennetbürgen oder Buochs. Der Plan sei daher entsprechend zu korrigieren.	Kenntnisnahme/Anpassung im Bericht	Anpassungen im Bericht und Konzept. Kommunale Radwegverbindungen werden entfernt, da keine Grundlage vorhanden.
13	Genossenkorporation Stans	Im Hauptbericht auf Seite 106 sei in Abbildung 75 zur Schwachstellenanalyse des Fussverkehrs in Stans fälschlicherweise eine Verbindung	Kenntnisnahme/Ablehnung	Keine Anpassung notwendig, da es sich um eine Schwachstellenanalyse handelt. Sie bildet nicht den Bestand, sondern ein Bedürfnis,



		mit HV 11 über die Stanser Allmend sowie eine weitere Verbindung vom Rotzwinkel Richtung Müller-Martini und Länderpark über das Galgenried dargestellt. Beides existiere nicht und der Genossenrat lehne diese beiden Verbindungen ab, da sie wertvolles Kulturland zerschneiden würden.		sprich eine Schwachstelle im Netz ab.
14	Genossenkorporation Stans	Im Plan der Massnahme EL-FVV-05 sei eine neue Linienführung des Radwegs entlang des Gnappriedes neben der Pilatus Flugzeugwerke AG vorgesehen. Diese Route über Landwirtschaftsland sei zu vermeiden.	Kenntnisnahme	Ein kombinierter Velo-/Gehweg kann im bestehenden Strassenraum (mit Aufhebung von Trottoir und Radstreifen) realisiert werden. Gemäss aktuellem Planungsstand wird dafür kein zusätzliches Kulturland benötigt.
15	Genossenkorporation Stans	Im Plan Teilstrategie_Siedlung_240729 sei das Gebiet Graben Oberdorf ab Parzelle Nr. 873 GB Oberdorf als Siedlungserweiterungsgebiet ausgewiesen, obwohl diese Parzelle nicht erschlossen sei. Die Erschliessung weiterer Flächen über den Knoten Rieden/Riedematt sei mangels Dienstbarkeiten nicht möglich sei.	Kenntnisnahme	Die Erschliessung ist erst im Zeitpunkt der Einzonung zu regeln und rechtlich abzusichern. Bei der Festlegung von Siedlungserweiterungsgebieten im Siedlungsleitbild steht diese in der Regel noch nicht fest. Es wird zur Kenntnis genommen, dass für die Erschliessung via Riedenstrasse keine Dienstbarkeiten vorliegen.
16	Genossenkorporation Stans	Die Pilatus Flugzeugwerke AG plane eine Modernisierung ihres Kernareals, die in der Massnahme S 6 dargestellt werde. Es werde klargestellt, dass die auf Parzelle 429 GB Stans eingezeichnete	Kenntnisnahme	Es trifft zu, dass die entsprechende Baubewilligung ausserhalb Bauzone nur befristet erteilt worden ist.

		Parkplatzfläche nur als temporäre Installation bewilligt sei.		
17	Genossenkorporation Stans	Im Bereich Kreuzstrasse werde ein Mobilitätshub geplant. Es werde darauf hingewiesen, dass die Knoten und Anschlüsse an die Autobahn die Grenzen der Leistungsfähigkeit erreicht hätten. Es bestehe die Gefahr, dass ein solcher Mobilitätshub eine Anpassung und Verlegung der Autobahnaus- und -einfahrt verhindere	Kenntnisnahme	Der Ausbau des Knotens Kreuzstrasse und die Verbesserung dessen Leistungsfähigkeit wird gegenüber der Realisierung eines Mobilitätshubs priorisiert. Voraussetzung eines Mobilitätshubs ist ein genügend leistungsfähiger Knoten.
18	Genossenkorporation Stans	Im Massnahmenbericht des Agglomerationsprogramms werde mehrfach auf die Massnahme FVV-04 Stans - FlaMA Velo Westumfahrung Stans verwiesen, obwohl diese laut dem Amt für Raumentwicklung gestrichen wurde. Es wird davon ausgegangen, dass diese Massnahme nicht mehr existiert und auch in Zukunft nicht wieder auftritt	Kenntnisnahme /Anpassung im Bericht	Diese Massnahme wurde gestrichen und die Berichte entsprechend angepasst.
19	Pro Natura Unterwalden	Es seien konkrete und verbindliche Massnahmen zur Förderung wichtiger Naturräume, der Biodiversität und der Vernetzung bestehender wichtiger Lebensräume zu definieren. Die bisher vorgeschlagenen Massnahmen würden nicht ausreichen, um die Ziele zu erreichen.	Kenntnisnahme	Die Ziele sind stufengerecht. Weitere Ziele werden mit entsprechenden Instrumenten weiterverfolgt. Zu denken ist dabei an die ökologische Infrastruktur ÖI und an die künftigen Ansprüche an Siedlungsleitbilder bezüglich Siedlungsdurchgrünung und Vernetzung in Siedlungen.
20	Pro Natura Unterwalden	Es müssten konkrete Massnahmen und Umsetzungsziele für die	Kenntnisnahme	Das Agglomerationsprogramm scheint nicht das geeignete

		Sicherstellung der Qualität und der Vernetzung von ökologischen Ausgleichsflächen definiert werden. Besonders im landwirtschaftlich intensiv genutzten Talboden des Kantons Nidwalden bestehe eindeutig noch Verbesserungspotenzial.		Werkzeug für die Umsetzung dieser Ziele zu sein. Eher eine Richtplanaufgabe oder als Teil der künftigen Siedlungsleitbilder.
21	VCS Ob- und Nidwalden	Der VCS fordert gesetzliche Grundlagen für die Planung und Realisierung von Veloabstellplätzen	Ablehnung	Die Veloparkierung soll nicht durch gesetzliche Regelungen im PBG weiter normiert, sondern wie bisher mehrheitlich in der Eigenverantwortung der Bauherrschaft verbleiben
22	VCS Ob- und Nidwalden	Der VCS fordert ein lückenloses und sicheres Netz für den Alltagsverkehr mit getrennten Velowegen; Kombiwege ausserorts; Radstreifen von 1.80 m ohne Mittemarkierung innerorts sowie zeitgemässe Querungen und Knoten mit Beseitigung von Schwachstellen	Kenntnisnahme	Eine Verbesserung des Radwegnetzes (Umsetzung Radwegkonzept 2008) und sichere Knotengestaltung für Langsamverkehr wird angestrebt. Die Breite des Velostreifens richtet sich – wo möglich – nach den Normen, wobei der Verlust von Kulturland mitberücksichtigt wird. Die Umsetzung der Massnahmen richtet sich nach den personellen und finanziellen Ressourcen.
23	VCS Ob- und Nidwalden	Der VCS fordert eine konsequente Realisierung von siedlungsverträglichen Hauptstrassengestaltungen innerorts inkl. Verkehrsberuhigung.	Kenntnisnahme	Verschiedene Betriebs- und Gestaltungskonzepte BGK sind in Planung und damit Bestandteil von Eigenleistungen oder Massnahmen.
24	VCS Ob- und Nidwalden	Der VCS fordert kantonale Mindestanforderungen an die Parkplatzbewirtschaftung in den Gemeinden	Ablehnung	Die Gemeinden sollen ihre Bewirtschaftung eigenverantwortlich regeln können. Inzwischen ist die Bewirtschaftung in praktisch allen Gemeinden umgesetzt.

25	VCS Ob- und Nidwalden	Der VCS fordert Mobilitätsmanagement bei Verwaltungen, Verwaltungsnahmen Betrieben, grösseren Unternehmungen und bei ESP.	Teilweise Ablehnung	Die kantonale Verwaltung hat die Erarbeitung eines Mobilitätsmanagement als Massnahme des AP2 in Angriff genommen. Bei Neueinzonungen von ESP Wohnen und Arbeiten, Bebauungsplänen etc. werden entsprechende Massnahmen von den Gemeinden in der Regel geprüft und einverlangt. Der Kanton bietet zudem Beratungen an. Weitergehende gesetzliche Grundlagen werden als nicht notwendig erachtet.
26	VCS Ob- und Nidwalden	Der VCS fordert eine konsequente Busbevorzugung inklusive prioritäre Sanierung des Knotens Buochserstrasse/Robert-Durrer-Strasse	Kenntnisnahme	Busbevorzugungen werden bei Sanierungen geprüft und wenn möglich umgesetzt. Beim Knoten Buochserstrasse/Robert-Durrer-Strasse startet 2025 ein entsprechendes Pilotprojekt.
27	VCS Ob- und Nidwalden	Der VCS fordert eine umgehende Aufwertung der Strassenräume im Ortskern von Stans	Ablehnung	Die Strassenraumgestaltung der Kantonsstrassen im Zentrum von Stans ist als flankierende Massnahmen zu Stans West aufgeführt. Eine zeitnahe Umsetzung ohne vorgängige abgestimmte Planung und den entsprechenden politischen Prozess ist nicht opportun.
28	VCS Ob- und Nidwalden	Der VCS fordert den Verzicht auf die Realisierung der Drehscheibe Kreuzstrasse. Die Massnahme sei grundlegend zu überdenken und nach einer totalen Sanierung des Knotens Stans-Süd neu zu planen.	Ablehnung	Die Verkehrsdrehscheibe ist als B-Massnahme mit Zeithorizont (Realisierung ab 2032) aufgenommen worden. Die Sanierung des Knotens mit Erhöhung der Leistungsfähigkeit und einer sicheren

				Veloführung hat grundsätzlich Priorität. Im Rahmen der anstehenden Planungen des ASTRA soll aber eine Drehscheibe geprüft werden.
29	VCS Ob- und Nidwalden	Der VCS fordert die Planung der Haltestelle Bitzi im Zusammenhang mit der Umfahrung Stans West. Im Raum Länderpark gebe es bereits heute genügend Potential für eine Haltestelle	Ablehnung	Bei der Planung der neuen Umfahrung Stans West wird eine zukünftige Haltestelle Bitzi mitberücksichtigt. Die Planung einer solchen Haltestelle wird in Angriff genommen, wenn sich weitere grossräumige Einzonungen (Vision Stans West) konkret abzeichnen.
30	VCS Ob- und Nidwalden	Der VCS verlangt diverse Anpassungen im Hauptbericht, um die bereits oben erwähnten Forderungen umzusetzen.	Ablehnung	Es drängen sich keine Anpassungen im Hauptbericht auf.
31	VCS Ob- und Nidwalden	Der VCS stellt diverse Anträge zur Anpassung der Massnahmeblätter	Ablehnung	Es drängt sich mit Ausnahme von Anpassungen am Konzept (Flugplatz Veloführung) keine Korrekturen an den Massnahmenblätter auf
32	Pro Velo	Pro Velo begrüsst die Grundsätze des AP 5 und die vorgesehenen Massnahmen im Bereich Velo. Eine gute und sichere Veloinfrastruktur sei Voraussetzung für eine Verlagerung vom MIV auf das Velo. Dazu gehörten eine zeitgemässe Strassen- und Knotengestaltung, breite Velostreifen (neue Norm 1.80m), Berücksichtigung von Zweirad-E-Mobilität, Ergänzung des Radwegnetzes, genügend Veloabstellplätze,	Kenntnisnahme und Ablehnung	Eine Verbesserung des Radwegnetzes (Umsetzung Radwegkonzept 2008) und sichere Knotengestaltung für Langsamverkehr wird angestrebt. Die Breite des Velostreifens richtet sich – wo möglich – nach den Normen, wobei der Verlust von Kulturland mitberücksichtigt wird. Eine Anpassung des PBG im Bereich Veloparkierung wird abgelehnt.

		Vorschriften für Veloparkieranlagen im PBG.		
33	IG Stans West und Anwohner Bitzi	Die Anwohner kritisieren die geplante Westumfahrung Stans. Diese führe zu Lärmbelastung, schlechter Luftqualität und sinkender Wohnqualität im nahegelegenen Wohngebiet. Kritisiert werden die hohen Kosten, welche in keinem Verhältnis zur theoretisch angenommenen Verkehrsentslastung stehen würden. Zudem sei der Verkehrsknoten Bitzi bereits heute überlastet. Die schwierige Grundwassersituation könne negative Folgen für die umliegenden Liegenschaften mit sich bringen. Zur Reduktion des Landverbrauchs müsse die Zufahrt zu Müller-Martini zwingend in eine Westumfahrung eingebunden werden. Es werden alternative Konzepte gefordert.	Kenntnisnahme und Ergänzung im Hauptbericht	Im Rahmen einer Vorstudie wurde die Linienführung evaluiert und bewertet. Aufgrund der aktuellen Planungsgrundlagen ist die gewählte Linienführung die Bestvariante. Die definitive Linienführung wird vom Landrat mit der Richtplananpassung festgelegt.  <b>Ergänzung im Hauptbericht:</b> Die gesetzlichen Bestimmungen werden eingehalten. Details dazu werden im Bauprojekt erarbeitet.
34	Interessensgemeinschaft und Landeigentümer Dorfbach	Massnahme Dorfbach Umlegung an Siedlungsrand: An der Gemeindeversammlung am 28. November 2024 sei der Budgetkredit für die Verlegung des Dorfbachs abgelehnt worden. Daher sei auf die Massnahme zu verzichten.	Kenntnisnahme und Umsetzung	Die Aufschaltung der Unterlagen für die öffentliche Mitwirkung haben sich mit dem Entscheid, welcher an der Gemeindeversammlung getroffen wurde, überschritten. Die Massnahme wird gestrichen.
35	Steff Hürlimann	Es werden zwei zusätzliche Fahrradwege vorgeschlagen; zum einen eine Verbindung von der Stansstaderstrasse entlang der Gleise zum	Kenntnisnahme	Die Vorschläge für zusätzliche Velorouten werden zur Kenntnis genommen.

		Bahnhof, um Bahnschranken und die gefährliche Robert-Durrer-Strasse zu umgehen; zum anderen eine Veloroute von der Landi in Stansstad entlang des Bachs Richtung Pilatus Flugzeugwerke, die auch den Kreisel Kreuzstrasse entlasten würde.		
36	Steff Hürlimann	Die geplante Massnahme Verkehrsdrehscheibe Kreuzstrasse sei wenig durchdacht (fehlende Entlastung Verkehr, Rückgang Skitourismus)	Kenntnisnahme	Der Nutzen der Verkehrsdrehscheibe Kreuzstrasse (B-Massnahme) ergibt sich nicht nur aus dem Tourismusverkehr, sondern auch für den Pendlerverkehr (direkte Busverbindungen via Autobahn nach Luzern, Carpooling etc.)
37	Steff Hürlimann	Es fehle eine Gesamtschau über die Einzonungen im Kanton. Es werde munter weitergebaut.	Kenntnisnahme	Die geplanten Einzonungen entsprechen dem kantonalen Richtplan. In Gemeinden mit zu grossen Bauzonenkapazitäten, werden bei den Gesamtrevisionen der Nutzungsplanungen Rückzonungen vorgenommen.
38	Steff Hürlimann	Klimaanpassungen: Hierfür müssten zusätzliche Bauvorschriften erlassen werden.	Kenntnisnahme	Eine Anpassung an die Klimaerwärmung haben die Gemeinden bei der Überarbeitung der Siedlungsleitbilder mitzubersichtigen.
39	Steff Hürlimann	Unterführung Rollfeld Flugplatz Buochs: Es sei darüber nachzudenken, ob für den Langsamverkehr eine Unterführung der Rollwege erstellt werden könne.	Kenntnisnahme	Die hohen Kosten einer solchen Verbindung sind durch den eher geringen Nutzen kaum zu rechtfertigen.

40	Steff Hürlimann	Wildübergang Autobahn: Der bestehende Wilddurchgang unter der Fadenbrücke sei ungenügend. Daher sei ein Wildtierübergang zwingend.	Kenntnisnahme	Der Vorschlag wird zur Kenntnis genommen. Die Zuständigkeit liegt beim ASTRA.
41	Claus Niederberger	Stärkung des Ortskerns Stans als Regionalzentrum: Es wird gefordert, den Ortskern von Stans durch die Integration von Arealen wie der Tottikonmatte und des Bahnhofsgebiets aufzuwerten. Diese Entwicklung sei durch eine klare Vision und einen öffentlichen Ideen- und Projektwettbewerb zu unterstützen, um eine nachhaltige, attraktive und funktionsreiche Zentrumsentwicklung zu fördern.	Kenntnisnahme	Stans verfügt über ein ziemlich aktuelles Siedlungsleitbild, das die angestrebte Entwicklung in diesen Gebieten zeigt.
42	Claus Niederberger	Verzicht auf Erweiterung der Siedlungsränder: Die weitere Ausdehnung von Siedlungen, insbesondere am westlichen Siedlungsrand (Stans West), solle gestoppt werden. Stattdessen seien bestehende Ortskerne zu stärken und die Zersiedelung sowie unnötige Investitionen in peripher liegende Bauprojekte zu vermeiden.	Kenntnisnahme	Stans West ist klar als Vision deklariert. Stans verfügt über Entwicklungsschwerpunkte die zentrumsnäher liegen und die Siedlungsentwicklung mittelfristig abzudecken vermögen. Darüber hinaus scheint die Lage zwischen Autobahn, Bahnlinie und Dorf aber nachvollziehbar und richtig.
43	Claus Niederberger	Nachhaltige Siedlungsentwicklung und Wohnraumförderung: Es wird eine Förderung von preisgünstigem Wohnraum durch rechtliche Massnahmen wie Mehrwertabschöpfung und begründete Anteile in Neubauprojekten	Kenntnisnahme und teilweise Ablehnung	Eine aktive Rolle der Gemeinden in der Bodenpolitik bietet entsprechende Möglichkeiten und findet teilweise schon statt. Die Instrumente dafür sind im Gesetz über die Wohnbau- und Eigentumsförderung enthalten. Die Verwendung



		gefordert. Darüber hinaus sei die Bauqualität durch die Einschränkung baurechtlicher Vorschriften und den Einsatz fachlich fundierter Planungsverfahren wie Wettbewerbe zu gewährleisten.		der Mittel aus der Mehrwertabschöpfung sind im Raumplanungsrechts des Bundes abschliessend geregelt und sehen die Verwendung der Mittel für Auszonen, Abbruchprämien sowie raumplanerische Massnahmen vor. Eine Verwendung für preisgünstigen Wohnraum wäre wohl zweckwidrig.
44	Claus Niederberger	Förderung der Lebens- und Umweltqualität: Massnahmen wie die Einführung von Tempo-30-Zonen, Begegnungszonen und die verstärkte Bepflanzung von Bäumen in Ortskernen und Wohngebieten müssten die Lebensqualität erhöhen. Diese Schritte würden zur Verkehrsberuhigung, Sicherheit und einem nachhaltig gestalteten Wohnumfeld beitragen.	Kenntnisnahme	Die Steigerung der Lebensqualität in Siedlungen wird mit verschiedenen raumplanerischen Werkzeugen vorangetrieben. Nach der Anpassung der Bau- und Zonenreglemente wird die Neuerstellung, Aktualisierung und Ergänzung der kommunalen Siedlungsleitbilder die meisten Gemeinden in den kommenden Monaten diesbezüglich betreffen. Des Weiteren wird der Strassenraum von Kantonsstrassen durch Betriebs- und Gestaltungskonzepte aufgewertet.