



26.02.2014

---

# **Agglomerationsprogramm Kreuzlingen-Konstanz 2. Generation Prüfbericht des Bundes**

---

Referenz/Aktenzeichen: 321.1 / N464-0132

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>13</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 .....	19
5.4	Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C .....	20
5.5	A-, B- und C*-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung .....	21
<b>6</b>	<b>Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen .....</b>	<b>22</b>
6.1	Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne und Inventare des Bundes.....	22
6.2	Nachweis der Abstimmung von Infrastrukturmassnahmen der Priorität A oder B mit den kantonalen Richtplänen.....	23
<b>7</b>	<b>Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms .....</b>	<b>24</b>
<b>ANHANG 1</b>	<b>.....</b>	<b>25</b>
<b>ANHANG 2</b>	<b>.....</b>	<b>26</b>

---

# 1 Gegenstand, Ziel, Vorgehen

## 1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm Kreuzlingen-Konstanz bestehend aus:

- Bericht, 30. November 2011
- Zukunftsbild, 30. November 2011
- Massnahmen, 30. November 2011

Das Agglomerationsprogramm (AP) wurde am 22. 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

Das Agglomerationsprogramm Kreuzlingen-Konstanz zeigt sichtbare Anstrengungen zur Zusammenarbeit über die Landesgrenzen hinweg auf. Die Herleitung der Massnahmen aus der Analyse und den Strategien sowie dem Zukunftsbild ist sehr detailliert dargestellt. Die Fülle an Grundsätzen und Zielsetzungen erschwert jedoch die Wahrnehmbarkeit des roten Fadens und die Nachvollziehbarkeit einzelner vorgeschlagener Massnahmen. Die Massnahmen selbst weisen zum grossen Teil noch eine ungenügende Konkretisierung auf.

Eine bedeutende Stärke des Agglomerationsprogramms im Verkehrsbereich ist der Langsamverkehr. Mit den vorgeschlagenen Massnahmen zum Ausbau der Langsamverkehrsnetze kann insbesondere die Trennwirkung der Bahninfrastrukturen und der Landesgrenze vermindert werden. Weiter gelingt es, den öffentlichen Verkehr (ÖV) mit einzelnen Angebots Erweiterungen und einer Aufwertung der intermodalen Schnittstellen zu stärken. Im Siedlungsbereich wird insbesondere die Abstimmung der vorgeschlagenen Entwicklungsareale und -schwerpunkte mit der Erschliessung durch den ÖV positiv beurteilt. Diese leistet einen bedeutenden Beitrag zur konzentrierten Siedlungsentwicklung, vorwiegend im Kerngebiet der Agglomeration.

Es ist eine Schwäche des Agglomerationsprogramms, dass ein zwischen motorisiertem Individualverkehr (MIV), ÖV und Langsamverkehr abgestimmtes Gesamtverkehrskonzept nicht ersichtlich ist. Die vorgeschlagenen Massnahmen können einzelne Schwächen im Verkehrssystem sanieren, eine verkehrsmittelübergreifend abgestimmte Lösung zur Entlastung des Agglomerationszentrums fehlt jedoch noch. Für den MIV sind lediglich einzelne Massnahmen zum Verkehrsmanagement und für die Strassenraumgestaltung ersichtlich, ohne dass eine flächendeckende Konzeption nachvollziehbar dargestellt wurde. Ein Teil der oberirdischen Parkplätze in der Kernagglomeration wird aufgehoben, was eine deutliche Aufwertung des öffentlichen Raumes ermöglicht. Hingegen wird nicht aufgezeigt, wie mittels eines griffigen Parkierungskonzepts und eines flächendeckenden Verkehrsmanagementsystems der MIV im Zentrumsbereich gelenkt und die Verkehrsnachfrage reduziert werden kann. Im Siedlungsbereich wird die Zusammenarbeit zwischen Kreuzlingen und Konstanz mit der Erarbeitung eines gemeinsamen Zukunftsbildes und entsprechender Teilstrategien deutlich. Jedoch folgen auf der Massnahmenebene lediglich wenige lenkungsstarke Siedlungsmassnahmen für die Entwicklung nach innen und zur Verringerung der Zersiedelung.

Hinsichtlich der Verkehrssicherheit werden mit den Massnahmen gewisse Verbesserungen gegenüber dem Trend erzielt. Aufgrund der vorgeschlagenen Massnahmen kann auch von einer gewissen Verbesserung des Modal Split zugunsten des ÖV und insbesondere des Langsamverkehrs ausgegangen werden. Aufgrund der nur punktuellen MIV-Steuerung kann jedoch lediglich eine geringe Verminderung der Luft und Lärmbelastungen erwartet werden. Auf strategischer Ebene wird die Aufwertung der Landschaft thematisiert. Eine grenzüberschreitende Vision und konkrete Massnahmen sind jedoch noch nicht ersichtlich.

Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen für die Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms auf CHF 43.80 Mio. Die Investitionskosten werden als mittel 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:

35%

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**
4671.2.014	LV-1.4	Aufwertung Löwenstrasse in Kreuzlingen zur neuen Fussgängerpromenade	5.50	2.10***	0.74
4671.2.030	LV-1.17	Fussverbindung Bahn-Haltestelle - Klinikareal	1.00	0.84	0.29
4671.2.058	ÖV-2.4	Ausbau Bushaltestelle Bärenplatz	1.30	1.09	0.38
4671.2.068	ÖV-2.9	Seetalstrasse vor dem Ziilkreisel	0.50	0.59***	0.21
4671.2.069	ÖV-2.9	Romanshorerstrasse zwischen Ziilkreisel und Bärenkreisel Bottighofen	0.60	0.51	0.18
4671.2.078	ÖV-2.11	Verkehrskreisel Bärenplatz, Kreuzlingen	0.30	0.25	0.09
4671.2.079	ÖV-2.11	Verkehrskreisel Löwenplatz, Kreuzlingen	0.30	0.25	0.09
4671.2.080	ÖV-2.11	Verkehrskreisel Rebstockplatz, Kreuzlingen	0.30	0.25	0.09
4671.2.081	ÖV-2.11	Verkehrskreisel Kolosseumplatz, Kreuzlingen	0.30	0.25	0.09
4671.2.082	ÖV-2.11	Verkehrskreisel Sonnenplatz, Kreuzlingen	0.30	0.25	0.09
4671.2.083	ÖV-2.11	Verkehrskreisel Bärenplatz, Bottighofen	0.30	0.25	0.09
4671.2.089	MIV-1.4	Kreisel Scheidwegkreuzung, Münsterlingen	1.50	1.26	0.44
4671.2.096	MIV-2.2	Betriebs- und Gestaltungskonzept Romanshorerstrasse, Kreuzlingen	3.00	2.53	0.88
4671.2.148		LV A-Liste (Anhang 1)		4.79***	1.68
	Summe			15.21	5.34

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 Verstärkung 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*
4671.2.021	LV-1.8	Fuss- und Radweg Helvetiaplatz - See- strasse	4.50	3.79	1.33
4671.2.022	LV-1.9	Fussgängerunterführung Bahnhof Kreuzlingen-Hafen	5.00	4.21	1.47
4671.2.023	LV-1.10	Überführung Hafenstrasse und Bahn im Bereich Promenadenstrasse	1.10	0.93	0.32
4671.2.056	ÖV-2.2	Ausbau Bahnhof Konstanz	5.30	4.46	1.56
4671.2.071	ÖV-2.10	Emmishoferzoll	0.10	0.08	0.03
4671.2.072	ÖV-2.10	Unterseestrasse, Bereich Mowag	0.70	0.59	0.21

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio CHF) 2005*</i>	<i>Bundes- beitrag*</i>
4671.2.073	ÖV-2.10	Bernrainstrasse südlich Bernrain-Kapelle oder Bergstrasse	0.50	0.42	0.15
4671.2.074	ÖV-2.10	Hauptstrasse Bottighofen östlich Bärenkrei- sel	1.20	1.01	0.35
4671.2.098	MIV-2.4	Betriebs- und Gestaltungskonzept Scher- zingen	2.00	0.90**	0.32
4671.2.115	MM-1.2	Verkehrssteuerung	7.00	5.90	2.06
4671.2.118	MM-1.5	Förderung der kombinierten Mobilität	1.30	1.17	0.41
4671.2.149		LV B-Liste (Anhang 1)		5.29**	1.85
	Summe			28.75	10.06

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

## 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 Kreuzlingen-Konstanz handelt es sich um eine mittlere bis grosse 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 verpflichten 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>▪ Im Langsamverkehr wird ein vollständiges Massnahmenportfolio erarbeitet, mit dem die Attraktivität des Langsamverkehrs gesteigert werden kann. Die vorgeschlagenen Netzergänzungen tragen zur Umsetzung eines grenzüberschreitend zusammenhängenden Netzes bei und können die Trennwirkungen, insbesondere des Bahntrassees zwischen Stadt und See, vermindern.</li> <li>▪ Das öffentliche Verkehrssystem wird mit punktuellen Angebotserweiterungen im Bussystem auch über die Grenze hinweg weiterentwickelt. Die vorgeschlagenen Busspuren und Busbevorzugungen an Verkehrsknoten tragen zur Stabilität des Betriebs bei.</li> <li>▪ Die Aufwertung, Gestaltung und Attraktiverung von einzelnen ÖV-Drehscheiben und Haltestellenbereichen sowie die Entwicklung eines grenzüberschreitenden Tarifverbundes und Informationssystems fördern die Intermodalität.</li> </ul> <p><b>Schwächen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die vorgeschlagenen Massnahmen verbessern zwar punktuelle Schwachstellen der Verkehrssysteme, eine Vision zur Entwicklung einer abgestimmten Gesamtverkehrsstrategie und konkrete gemeinsame Planungen für Kreuzlingen und Konstanz sind jedoch noch zu wenig ersichtlich. Eine systematische Herangehensweise zur Verbesserung der grenzüberschreitenden Erreichbarkeit liegt noch nicht vor.</li> </ul>

Wirksamkeits-  
kriterium *Beurteilung mit Begründung*

- Die Ausarbeitung einer Machbarkeits- und Zweckmässigkeitsbeurteilung für die Einführung einer Agglo-S-Bahn muss erst noch erfolgen, ist jedoch eine zweckmässige Vorgehensweise und ein erster Schritt in Richtung einer umfassenden grenzüberschreitenden Zusammenarbeit.
- Das überlastete Zentrum von Kreuzlingen-Konstanz wird als Handlungsfeld identifiziert. Es liegt jedoch noch keine zweckmässige Konzeption zur gezielten Verkehrslenkung und Entlastung des Zentrums vor. Lediglich einzelne Massnahmen (Dosierungen an Einfallsachsen, Verkehrsmanagementmassnahmen und Betriebs- und Gestaltungskonzepte) tragen lokal zur Verstetigung des MIV und damit zum Abbau von Stausituationen bei.
- Die Agglomeration schlägt den Aufbau einer grenzüberschreitenden Parkplatzbewirtschaftung vor. Im Zusammenhang mit dem geplanten Bau von Parkhäusern im Zentrum wird jedoch nicht aufgezeigt, wie der MIV durch ein griffiges Parkierungskonzept gelenkt werden kann. Insgesamt sind die Massnahmen zur Optimierung der Verkehrsnachfrage noch zu konkretisieren, um eine Wirkung zu entfalten.

WK2:

Siedlungs-  
entwicklung  
nach innen  
gefördert

**Stärken**

- Die Ausweisung priorisierter Entwicklungsareale und -schwerpunkte vorwiegend in den Kernbereichen der Agglomeration überzeugt als grenzüberschreitende Siedlungsmassnahme. Mit Ausnahme des Entwicklungsareals Gerstäcker in Wollmatingen sind diese Gebiete gut mit dem ÖV erschlossen.
- Mit der Aufhebung oberirdischer Parkplätze, der Gestaltung und Aufwertung von ÖV-Drehscheiben, Betriebs- und Gestaltungskonzepten sowie den Massnahmen zur Verbesserung der Zugänglichkeit der Seepromenade in Kreuzlingen wird der öffentliche Raum im Agglomerationskern aufgewertet.

**Schwächen**

- Eine Vielzahl wichtiger Siedlungsmassnahmen, welche eine Siedlungsentwicklung nach innen fördern könnten, sind erst in wenig konkreter Form vorgesehen. So bestehen zu den Aspekten Innenentwicklung, Aufwertung von Ortszentren, ÖV-Erschliessungsanforderungen und Anforderungen an verkehrsentensive Einrichtungen (VE) lediglich Ziele oder Absichtserklärungen.
- Die Potentialflächen zur Siedlungsverdichtung müssen erst noch aufgezeigt und flächendeckend mit entsprechend konkreten Massnahmen angegangen werden. Die beabsichtigte Lenkung der Siedlungsentwicklung in den Agglomerationskern ist daher noch nicht gewährleistet.
- Im Agglomerationsprogramm ist der Einsatz möglicher Planungsinstrumente für eine Verringerung der Zersiedelung kaum ersichtlich. Lediglich Massnahmen zur Siedlungsbegrenzung werden punktuell eingesetzt, können jedoch allein keine spürbare Verminderung der Zersiedelung bewirken. Der konkrete Umgang mit Bauzonen an schlecht erschlossenen, peripheren Lagen sowie mit Neueinzonungen wird nicht aufgezeigt. Jedoch wirkt das Flächenausgleichsprinzip aus dem kantonalen Richtplan gegen eine Ausweitung der potenziellen Siedlungsgebiete.

WK3:

Verkehrssicherheit erhöht

**Stärken**

- Einzelne Massnahmen an ÖV-Drehscheiben sowie Betriebs- und Gestaltungskonzepte im Zentrum und in den Gemeinden tragen lokal zu einer gewissen Steigerung der Verkehrssicherheit bei.
- Die vorgeschlagenen Massnahmen zur Verbesserung der Langsamverkehrs-

*Wirksamkeitskriterium*    *Beurteilung mit Begründung*

	<p>netze legen ein grosses Gewicht auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit.</p> <p><b>Schwächen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Es ist keine systematische Herangehensweise zum Abbau der Unfallschwerpunkte oder ein konzeptioneller Rahmen zur konsequenten Erhöhung der Verkehrssicherheit ersichtlich.</li> <li>▪ Massnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion und zur Realisierung von verkehrsberuhigten Quartieren sind nicht Bestandteil des Agglomerationsprogramms. Damit werden wichtige Massnahmen zur flächendeckenden Erhöhung der Verkehrssicherheit nicht thematisiert.</li> </ul>
<p><b>WK4:</b> Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert</p>	<p><b>Stärken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ In der Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz kann aufgrund der vorgeschlagenen Massnahmen von einer gewissen Verbesserung des Modal Split zu Gunsten des ÖV und insbesondere des Langsamverkehrs ausgegangen werden. Mit dem Agglomerationsprogramm gelingt es hingegen nicht aufzuzeigen, wie die MIV-Belastung im dicht besiedelten Zentrum begrenzt werden kann. Daher kann lediglich eine geringe Verbesserung der Lärm- und Luftbelastung erwartet werden.</li> </ul> <p><b>Schwächen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zur Verminderung der Flächenbeanspruchung und der Zersiedelung können kaum konkrete und lenkungsstarke Massnahmen aufgezeigt werden.</li> <li>▪ Im Agglomerationsprogramm werden lediglich strategische Massnahmen zum Schutz der Landschaft und der Landwirtschaft sowie zur Aufwertung des Seufers vorgeschlagen. Die Erarbeitung eines grenzüberschreitenden Landschafts- und Grünraumkonzepts muss jedoch erst noch erfolgen, so dass noch keine konkreten Massnahmen zur Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen vorliegen.</li> </ul>

Tabelle 4-1

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

<i>Wirksamkeitskriterium</i>	<i>Nutzen</i> <i>(-1 bis 3 Punkte)</i>
WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert	1
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	1
WK3: Verkehrssicherheit erhöht	1
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	1
<b>Summe WK1 - WK4 (Nutzen)</b>	<b>4</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 43.80 Mio. und werden als mittel 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.

Nutzen (WK1-4)

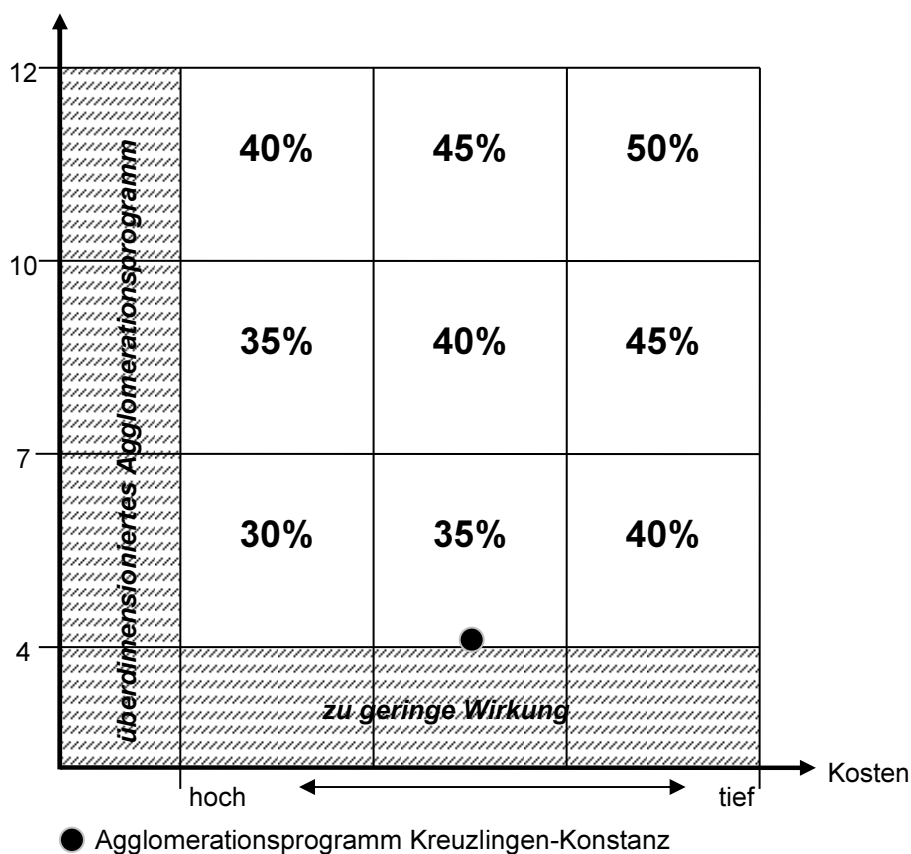


Abbildung 4-1

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

## 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>				
4671.2.120	S-0.1	Siedlungsentwicklung	A	Es handelt sich um Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen, die nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar sind.
4671.2.121	S-0.2	Förderung der Innenentwicklung und Nutzung wichtiger Potentialflächen	A	
4671.2.122	S-0.3	Aufwertung Ortszentren   Stadtteilzentren	A	
4671.2.123	S-0.4	ÖV-Erschliessungsanforderungen an neue Bauzonen	A	
4671.2.124	S-0.5	Koordination und Anforderungen an verkehrsentensive Einrichtungen	A	
4671.2.125	S-0.6	Freizeiteinrichtungen und Veranstaltungsschwerpunkte	A	
4671.2.126	S-0.7	Siedlungsbegrenzung   Siedlungstrennung	A	
4671.2.127	S-0.8	Touristische Orte und Naherholungseinrichtungen	A	

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Begründung für die Nicht-Mitfinanzierbarkeit</i>
4671.2.128	S-0.9	Entwicklung ländlicher Raum	A	
4671.2.129	S-1.1	Kernstadt	A	
4671.2.130	S-1.2	Entwicklungsraum   Verdichtungsgebiete	A	
4671.2.131	S-1.3	Entwicklungsareal Umnutzung Seefeld Kreuzlingen	A	
4671.2.132	S-1.4	Entwicklungsareal Gesundheit Klinik Münsterlingen	A	
4671.2.133	S-1.5	Entwicklungsareal Bildung Hochschule Paradies Konstanz	A	
4671.2.134	S-1.6	Entwicklungsareal Industriebrache Great Lakes / Brückenkopf Schänzle Nord	A	
4671.2.135	S-1.7	Entwicklungsareal Gesundheit Klinikum Konstanz	A	
4671.2.136	S-1.8	Entwicklungsareal Gerstäcker, Wollmat- ingen	A	
4671.2.137	S-1.9	Entwicklungsareal Gewerbegebiet Göl- dern, Reichenau	A	
4671.2.139	S-1.11	Entwicklungs- schwerpunkt Umnut- zung Bahnhof Peters- hausen, Konstanz	A	
4671.2.140	S-1.12	Entwicklungs- schwerpunkt Ver- kehrsländeplatz, Konstanz	A	
4671.2.141	S-1.13	Entwicklungs- schwerpunkt Bildung Universität Konstanz	A	
4671.2.142	S-1.14	Entwicklungs- schwerpunkt Klein Venedig, Kreuzlingen und Konstanz	A	
4671.2.143	S-1.15	Entwicklungsschwer- punkt Döbeli	B	

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Priorität	Begründung für die Nicht-Mitfinanzierbarkeit
4671.2.145	L-0.1	Schutz der Landschaft und der Landwirtschaft	A	
4671.2.146	L-0.2	Landschafts- und Grünraumkonzept	A	
4671.2.147	L-0.3	Aufwertung Seeufer	A	
<b>Verkehrsmassnahmen</b>				
4671.2.001	LV-0.1	Förderung LV	A	Es handelt sich um nicht infrastrukturelle Massnahmen, die nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar sind.
4671.2.002	LV-1.1	Langsamverkehrskonzept	A	
4671.2.046	ÖV-0.1	Förderung ÖV	A	
4671.2.047	ÖV-0.2	Grenz- überschreitender Tarifverbund	A	
4671.2.050	ÖV-1.3	Machbarkeits- und Zweckmässigkeitsstudie Agglo-S-Bahn	A	
4671.2.085	MIV-0.1	Strategie MIV	A	
4671.2.108	MIV-3.3	Parkplatzbeschränkung	A	
4671.2.114	MM-1.1	Verkehrsmanagement	B	
4671.2.117	MM-1.4	Mobilitätszentrale und Mobilitätsberatung	A	
4671.2.119	MM-1.6	Car Sharing-Angebot	A	
4671.2.011	LV-1.4	Fussgängersteg längs alter Rheinbrücke und Ausbau Radweg auf alter Rheinbrücke	A	Die Massnahmen werden im ausländischen Teil des BFS-Perimeters umgesetzt. Ihre Wirkungen auf den Schweizer Teil der Agglomeration sind zu geringfügig, um eine Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds zu erhalten.
4671.2.015	LV-1.4	Konstanz Abschnitt Kreuzlingerstrasse zwischen Emmishofer Strasse und Grenze	B	
4671.2.017	LV-1.4	Verlängerung nördliche Rheinufer-Promenade in Konstanz Richtung Westen	B	
4671.2.019	LV-1.6	Verbesserte Radwegführung im Bereich Döbeli, Konstanz	A	
4671.2.032	LV-1.18	Beschilderung Radwegpunkte	A	
4671.2.033	LV-1.18	Schaffung Aufstellbereich Fährplatz	A	



<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Begründung für die Nicht-Mitfinanzierbarkeit</i>
4671.2.035	LV-1.18	Umgestaltung Allensteiner Strasse-Breslauerstrasse	A	
4671.2.038	LV-1.18	Umgestaltung Schützenstrasse mit Kreuzungen	A	
4671.2.039	LV-1.18	Ausbau Fontainebleau Allee	A	
4671.2.042	LV-1.19	Radweg Allensbach-Dettingen	A	
4671.2.043	LV-1.19	Radweg Kaltbrunn-Wildpark	B	
4671.2.052	ÖV-2.1	Ausbau Bahnhofstetelle Allensbach	A	
4671.2.053	ÖV-2.1	Ausbau Bahnhofstetelle Hegne	A	
4671.2.054	ÖV-2.1	Ausbau Bahnhofstetelle Reichenau	A	
4671.2.057	ÖV-2.3	Ausbau Bahnhofstetelle Petershausen	A	
4671.2.066	ÖV-2.9	Wollmatingerstrasse zwischen Oberlohn- und Taborweg	A	
4671.2.067	ÖV-2.9	Schnetztor - Bodanplatz	A	
4671.2.076	ÖV-2.11	Verkehrskreisel Döbel, Konstanz	A	
4671.2.077	ÖV-2.11	Knoten Wollmatingerstrasse / Oberlohnstrasse, Konstanz	A	
4671.2.087	MIV-1.2	Knotensanierung Döbelkreisel	A	
4671.2.100	MIV-2.6	Betriebs- und Gestaltungskonzept Laube und Bahnhofplatz Konstanz	A	
4671.2.101	MIV-2.7	Betriebs- und Gestaltungskonzept Litzeltetten	A	
4671.2.102	MIV-2.8	Betriebs- und Gestaltungskonzept Wollmatingen / Fürstenberg	A	

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Priorität	Begründung für die Nicht-Mitfinanzierbarkeit
4671.2.107	MIV-3.2	Parkplatz- bewirtschaftung	A	

**Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration**

Keine vorhanden

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>				
4671.2.029	LV-1.16	Fuss- und Radwegzugang zum See, Münsterlingen	A	1.00
4671.2.048	ÖV-1.1	Ausbau Regionalbus-Angebot	A	0.10
4671.2.049	ÖV-1.2	Ausbau Stadtbus-Angebot	A	0.20
4671.2.064	ÖV-2.8	Umbau Grenzübergang Seestrasse Kreuzlingen / Hafenstrasse Konstanz	A	0.20
4671.2.084	ÖV-2.12	Fahrgast-Informationssystem	A	0.70
4671.2.095	MIV-2.1	Betriebs- und Gestaltungskonzept Tägerwilen	B	3.00
4671.2.099	MIV-2.5	Betriebs- und Gestaltungskonzept Landschlacht	B	2.00
4671.2.106	MIV-3.1	Parkleitsystem	A	0.90
4671.2.113	MIV-3.5	Parkraum-Management Klinik Münsterlingen	A	1.50
4671.2.116	MM-1.3	Transit-Schwerverkehrsachsen in Kreuzlingen und Tägerwilen	A	0.10

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
4671.2.020	LV-1.7	Unterführung Lago Süd, Konstanz	Die Massnahme ist für die Wirkung des Agglomerationsprogramms nicht relevant.
4671.2.044	LV-2.1	Fussgänger-Leitsystem	
4671.2.091	MIV-1.6	Umfahrung Bättershausen	Diese Massnahmen befinden sich ausserhalb des BFS-Perimeters und ihre Wirkung im Agglomerationsperimeter ist zu geringfügig, um eine Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds zu erhalten.
4671.2.092	MIV-1.7	Umfahrung Siegershausen	
4671.2.104	MIV-2.9	Schweiz	Parkierungsanlagen sind nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar.
4671.2.105	MIV-2.9	Deutschland	
4671.2.110	MIV-3.4	Parkhaus Seeufer West, Kreuzlingen	Die Massnahmen müssen in ein konkretes und umfassendes Parkierungskonzept (Angebot, Bewirtschaftung) integriert werden sowie einer deutlichen Aufwertung des Strassenraumes im Agglomerationszentrum dienen.
4671.2.111	MIV-3.4	Parkhaus Festwiese, Kreuzlingen	
4671.2.112	MIV-3.4	Döbeli, Konstanz	

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, selbst 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>				
4671.2.021	LV-1.8	Fuss- und Radweg Helvetiaplatz - Seestrasse	4.50	Kosten/Nutzen-Verhältnis: genügend.  Eine Verbindung des Bahnhofs mit dem Erholungsareal am See ist eine sinnvolle Ergänzung des Fuss- und Radwegenetzes. In Anbetracht der weiteren geplanten Gleisquerungen wird diese Massnahme angesichts ihrer Lage und hoher Kosten als nicht prioritär eingestuft.
4671.2.023	LV-1.10	Überführung Hafenstrasse und Bahn im Bereich Promenadenstrasse	1.10	Kosten/Nutzen-Verhältnis: genügend.  Da bereits eine Querungsmöglichkeit mit Lichtsignalanlage besteht, ist die Umsetzung dieser Massnahme nicht prioritär.
4671.2.056	ÖV-2.2	Ausbau Bahnhof Konstanz	5.30	Kosten/Nutzen-Verhältnis: genügend.  Die Massnahme kann die Zugänglichkeit zur Bahn verbessern. Der Ausbau des Bahnhofs ist jedoch mit der Planung der Agglo-S-Bahn abzustimmen.
4671.2.118	MM-1.5	Förderung der kombinierten Mobilität	1.30	Bau- und Finanzreife unzureichend für den A-Horizont.  Es wird nicht klar aufgezeigt, wie mit den P+R-Parkplätzen umgegangen wird. Dies soll im Rahmen des Parkierungskonzepts geklärt und erläutert werden.
<b>A → C</b>				
4671.2.008	LV-1.4	Ausbau Verbindung Schnetztor - Löwenstrasse über Alleestrasse	-	Reifegrad: ungenügend.  Die Massnahme enthält keine Kostenangaben.
4671.2.009	LV-1.4	Ausbau der Verbindung Gottliebstrasse (Konstanz) - Rheinweg (Tägerwilen)	-	Reifegrad: ungenügend.  Die Massnahme enthält keine Kostenangaben.
4671.2.026	LV-1.13	Fuss- und Radweg Zelgstrasse - Seeweg (Seezelg Kreuzlingen)	3.00	Kosten/Nutzen-Verhältnis: ungenügend.  Für die Verknüpfung des Siedlungsgebietes mit dem Seeufer ist diese Verbindung von untergeordneter Bedeutung. Östlich und westlich der Industriezone bestehen bereits Querungsmöglichkeiten.
4671.2.060	ÖV-2.5	Ausbau Haltestelle Sternenplatz	6.20	Reifegrad: ungenügend.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Begründung</i>
4671.2.061	ÖV-2.5	Ausbau Zweigleisigkeit	10.00	Der Konkretisierungsgrad der Überlegungen zur Entwicklung einer Agglo-S-Bahn ist noch unzureichend. Der Ausbau der Haltestelle Sternenplatz sowie der Doppelspurausbau sollen im Rahmen der vorgesehenen Agglo-S-Bahn geplant und umgesetzt werden.
4671.2.086	MIV-1.1	Verkehrsverflüssigung Seetal- und Hafenstrasse	2.20	Kosten/Nutzen-Verhältnis: ungenügend.  Grundsätzlich anerkennt der Bund einen Handlungsbedarf für ein Verkehrsmanagement auf dieser zentralen Achse. Die vorgeschlagenen Elemente der Massnahme erscheinen jedoch nicht abgestimmt. Mit der Aufhebung der Fahrbahnhalte wird der ÖV gegenüber der heutigen Situation benachteiligt.
4671.2.090	MIV-1.5	Spange Bättershausen	12.00	Kosten/Nutzen-Verhältnis ungenügend.  Bei den vorliegenden Verkehrsbelastungen und einer geringen Anzahl betroffener Personen kann im schweizweiten Quervergleich kein Handlungsbedarf anerkannt werden.  Die Koordination von Siedlung und Verkehr wurde nicht genügend berücksichtigt. Zur Minderung der Zersiedlungsgefahr im Hinterland werden keine konkreten Massnahmen zur Lenkung der Siedlungsentwicklung aufgezeigt.
4671.2.094	MIV-1.9	Flankierende Massnahmen Bernrain- und Brunnenstrasse	0.70	Reifegrad: Ungenügend  Im Zusammenhang mit der Spange Bättershausen wird dieses Massnahme auch in C verschoben.
<b>B → C</b>				

Keine vorhanden

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>
4671.2.060	ÖV-2.5	Ausbau Haltestelle Sternenplatz	6.20
4671.2.061	ÖV-2.5	Ausbau Zweigleisigkeit	10.00
4671.2.086	MIV-1.1	Verkehrsverflüssigung Seetal- und Hafenstrasse	2.20

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>
4671.2.003	LV-1.2	Anhang	Radweg Gottlieberröll - Tägerwilien	A	Bei der Umsetzung muss die ungeschmälerete Erhaltung des BLN-Gebietes und des Wasser- und Zugvogelreservates von nationaler Bedeutung Nr. 1 „Ermatinger Becken“ sichergestellt werden können.
4671.2.005	LV-1.4		Ergänzung Promenaden-Netz Kreuzlingen-Konstanz	A/B/C	Bei der Umsetzung muss die ungeschmälerete Erhaltung des BLN-Gebietes Nr. 1411 „Untersee-Hochrhein“, des Wasser- und Zugvogelreservates Nr. 1 „Ermatinger Becken“ und des Amphibiengebietes von nationaler Bedeutung Nr. TG261 „Seerhein Chuehorn - Paradies“ sichergestellt werden können.
4671.2.031	LV-1.18		Rad-Vorzugsachsen in Konstanz	V/A/C	Bei der Umsetzung muss die ungeschmälerete Erhaltung des Wasser- und Zugvogelreservates sichergestellt werden können.

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>
-----------------	---------------	------------------

Keine vorhanden

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 Kreuzlingen – Konstanz 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 – unter Berücksichtigung des grenzüberschreitenden Kontextes - die Weiterentwicklung lenkungsstarker Siedlungsmassnahmen sowie die Entwicklung eines zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln abgestimmtes Gesamtverkehrskonzept, um eine Optimierung zukünftiger Massnahmen insbesondere des öffentlichen Verkehrs, aber auch des Verkehrs- und Parkplatzmanagements zu ermöglichen.





## ANHANG 1

### Massnahmenliste Benchmark Langsamverkehr

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Priorität	Kosten (Mio CHF) laut AP	Kosten (Mio CHF) 2005*/**
4671.2.003	LV-1.2	Radweg Gottlieberzoll - Tägerwilen	A	0.60	0.51
4671.2.006	LV-1.4	Grenzüberschreitende Fussgänger-Allee im Gebiet Seeufer West, Kreuzlingen	A	0.30	0.25
4671.2.007	LV-1.4	Ausbau Promenadenstrasse Kreuzlingen	A	0.60	0.51
4671.2.012	LV-1.4	Fussgängerfreundliche Umgestaltung und Aufwertung Rheinsteig	A	1.50	1.26
4671.2.013	LV-1.4	Great Lakes Fortsetzung der Uferpromenade	A	0.90	0.76
4671.2.018	LV-1.5	Grenzüberschreitender Fuss- und Radweg zwischen Paradies - Döbeli	A	1.00	0.84
4671.2.024	LV-1.11	Fuss- und Radweg Promenadenstrasse - Sonnenwiesenstrasse	A	0.40	0.34
4671.2.025	LV-1.12	Ausbau Radweg Werftstrasse	A	0.80	0.67
4671.2.045	LV-2.2	Erstellung und Aufwertung Veloabstellanlagen	A	0.70	0.59
4671.2.004	LV-1.3	Radweg Tägerwilen - Lengwil	B	2.50	2.11
4671.2.016	LV-1.4	Kreuzlingen Abschnitt Hauptstrasse zwischen Grenze bis Helvetiaplatz	B	3.90	3.28
4671.2.027	LV-1.14	Fuss- und Radweg Seefeldstrasse, Kreuzlin- gen - Seestrasse, Bottighofen	B	0.40	0.34
4671.2.028	LV-1.15	Fuss- und Radweg Bottighofen - Lengwil	B	1.00	0.84
	Summe	A/B-Liste		14.60	12.30

Infolge des Benchmarks werden die LV-Kosten wie folgt gekürzt:  
Kürzung LV A-Liste: CHF 0.94 Mio.\* / Kürzung LV B-Liste: CHF 1.28 Mio.\*  
Kürzung lt. Benchmark insges. CHF 2.22 Mio.\*

LV A-Liste	A	4.79
LV B-Liste	B	5.29

Die Kürzung erfolgt proportional zu den Summen der LV A-/B-Liste. Genaue Beschreibung der Methode siehe Erläuterungsbericht.

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>
-----------------	---------------	------------------	-------------------

---

Keine vorhanden

Tabelle Anhang 2

## ANHANG 3 vom 17. November 2014

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

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Priorität	Kosten (Mio CHF) laut AP	Kosten (Mio CHF) 2005*/**
4671.2.003	LV-1.2	Radweg Gottlieberzoll - Tägerwilen	A	0.60	0.51
4671.2.006	LV-1.4	Grenzüberschreitende Fussgänger-Allee im Gebiet Seeufer West, Kreuzlingen	A	0.30	0.25
4671.2.007	LV-1.4	Ausbau Promenadenstrasse Kreuzlingen	A	0.60	0.51
4671.2.012	LV-1.4	Fussgängerfreundliche Umgestaltung und Aufwertung Rheinsteig	A	1.50	1.26
4671.2.013	LV-1.4	Great Lakes Fortsetzung der Uferpromenade	A	0.90	0.76
4671.2.018	LV-1.5	Grenzüberschreitender Fuss- und Radweg zwischen Paradies - Döbeli	A	1.00	0.84
4671.2.024	LV-1.11	Fuss- und Radweg Promenadenstrasse - Sonnenwiesenstrasse	A	0.40	0.34
4671.2.025	LV-1.12	Ausbau Radweg Werftstrasse	A	0.80	0.67
4671.2.045	LV-2.2	Erstellung und Aufwertung Veloabstellanlagen	A	0.70	0.59
4671.2.004	LV-1.3	Radweg Tägerwilen - Lengwil	B	2.50	2.11
4671.2.016	LV-1.4	Kreuzlingen Abschnitt Hauptstrasse zwischen Grenze bis Helvetiaplatz	B	3.90	3.28
4671.2.027	LV-1.14	Fuss- und Radweg Seefeldstrasse, Kreuzlin- gen - Seestrasse, Bottighofen	B	0.40	0.34
4671.2.028	LV-1.15	Fuss- und Radweg Bottighofen - Lengwil	B	1.00	0.84
	Summe	A/B-Liste		14.60	12.30

Infolge des Benchmarks werden die LV-Kosten wie folgt gekürzt:

**Kürzung LV A-Liste: CHF 1.12 Mio.\* / Kürzung LV B-Liste: CHF 1.28 Mio.\***

**Kürzung lt. Benchmark insges. CHF 2.40 Mio.\***

LV A-Liste	A	4.61
LV B-Liste	B	5.29

Die Kürzung erfolgt proportional zu den Summen der LV A-/B-Liste. Genaue Beschreibung der Methode siehe Erläuterungsbericht.

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.)