



30. Oktober 2009

Agglomerationsprogramm Frauenfeld

Prüfbericht des Bundes

Referenz/Aktenzeichen: 321.1 / I265-0017

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Dr. Maria Lezzi
Direktorin

Inhaltsverzeichnis

1	Gegenstand, Ziel, Vorgehen	4
1.1	Gegenstand der Prüfung	4
1.2	Ziel und Zweck der Prüfung	4
1.3	Vorgehen, Prüfprozess.....	4
2	Zusammenfassung der Resultate	5
3	Prüfung der Grundanforderungen	7
4	Beurteilung der Programmwirkung	7
4.1	Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien	7
4.2	Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)	10
5	Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen(pakete)	11
5.1	Anpassung Massnahmen(pakete) aufgrund Vorgaben Weisung	11
5.2	Nicht durch Bund mit-finanzierbare Massnahmen(pakete).....	12
5.3	Eigenleistungen	12
5.4	Durch andere Mittel finanzierbare Massnahmen(pakete)	12
5.5	Durch Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C	13
5.6	A-, B- und C-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung.....	14
5.7	Abhängigkeiten zu nationalen Infrastrukturen.....	14
6	Kohärenz mit Sachplan Verkehr und Richtplänen	15
6.1	Nachweis der Übereinstimmung mit Sachplan Verkehr.....	15
6.2	Nachweis der räumlichen Abstimmung von Infrastruktur-Massnahmen(paketen) der Priorität A und B mit den kantonalen Richtplänen.....	15
7	Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms	16
ANHANG	17

1 Gegenstand, Ziel, Vorgehen

1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm Frauenfeld bestehend aus:

- Abstimmung Siedlung und Verkehr
- Strategie zur differenzierten Stärkung des ländlichen Raums

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

Im Agglomerationsprogramm Frauenfeld werden der ländliche und städtische Raum gut aufeinander abgestimmt. Allerdings sind die konzeptionellen Vorstellungen im Agglomerationsraum noch zu konkretisieren und im Rahmen des Leitbilds „Siedlung und Verkehr“ umzusetzen.

Die Stärken des Agglomerationsprogramms sind insbesondere im Siedlungsbereich zu finden. Mit der Ausweisung von ESP an der zentralen Entwicklungsachse werden die Arbeitsplatzstandorte innerhalb der Agglomeration konzentriert. Im Stadtgebiet von Frauenfeld werden durch Verkehrssystemmanagement- und Umgestaltungsmassnahmen die Kapazitäten für den ÖV sowie der Verkehrsfluss sichergestellt. Durch den Agglomerationsradweg in Bahnnähe, der die ESP an der zentralen Entwicklungsachse verbindet, wird ein attraktives Rückgrat für den LV geschaffen.

Im Agglomerationsprogramm fehlt eine aktive Lenkung der Siedlungsentwicklung ausserhalb der ESP. Namentlich sind keine Lenkungsmassnahmen für Neueinzonungen vorhanden. Zusätzlich wird im Programm keine systematische Entschärfung von Gefahrenstellen angegangen.

Mit der vorgeschlagenen Massnahmenpalette im Agglomerationsprogramm können gewisse Umsteigeeffekte erwartet werden. Insgesamt sind Verbesserungen im Umweltbereich gegenüber dem Trend zu erwarten.

In der Agglomeration Frauenfeld ist bereits heute eine gut funktionierende ÖV-Drehscheibe am zentralen Umsteigeknoten Bahnhofplatz eingeführt. Ferner ist ein angemessenes Stadtbussystem umgesetzt. Im Verkehr wird deshalb ein Vorleistungspunkt anerkannt.

Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms der Agglomeration Frauenfeld auf Fr. 32.00 Mio. Dieser Investitionskostenbetrag der A und B Projekte wird für eine kleine Agglomeration als mittel eingestuft.

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

35%

Darauf gestützt werden zur Mitfinanzierung der unten stehenden Massnahmen(pakete) folgende Bundesbeiträge beim eidgenössischen Parlament zur Freigabe beantragt:

A-Liste

M-Nr.	Massnahme	Kosten (Mio Fr.) laut AP	Kosten (Mio Fr.) 2005*	beantragter Bundesbei- trag*
5	Attraktivierung des Bahnhofumfelds	3.00	2.53	0.89
13, Teil 2	Aufwertung Stadtzentrum Frauenfeld	5.00	4.22	1.48
14, Teil 2	Flankierende Massnahmen Ortsdurchfahrt Felben	1.00	0.84	0.30
20	Verkehrsfluss in das Stadtzentrum Frauenfeld	7.00	5.90	2.07
	Konzept LV_A-Liste		7.93	2.77
Summe			21.42	7.51

Tabelle 2-1 (* Preisstand 2005 exkl. MWSt.)

Für folgende Massnahmen(pakete) ist die Bau- und Finanzreife für die nächsten 4 Jahre nicht erreichbar oder das Kosten/Nutzen-Verhältnis muss noch optimiert werden. Der Bund plant die für diese Massnahmen voraussichtlich notwendigen Mittel zur Mitfinanzierung ein, beantragt sie jedoch noch nicht zur Freigabe durch das Parlament:

B-Liste

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) 2005*</i>	<i>beantragter Bundesbei- trag*</i>
20	Realisierung S-Bahn-Stationen Frauenfeld Ost	12.20	10.58	3.70
Summe		12.2	10.58	3.70

Tabelle 2-2 (* Preisstand 2005 exkl. MWSt.)

Hinweise zu den Kosten

Die angeführten Kosten wurden aus den eingereichten Agglomerationsprogrammen entnommen. Eine Finanzierungsvereinbarung zwischen der Trägerschaft und dem zuständigen Bundesamt wird die Details der beantragten Bundesbeiträge inkl. Maximalbeitrag regeln. Insbesondere können Unterhalts- und Sanierungskosten nicht mittels Infrastrukturfonds finanziert werden. Für Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit in Ortsdurchfahrten werden maximale Kosten pro Quadratmeter festgelegt. Auf diese Weise soll ein guter Standard ermöglicht und Luxusmassnahmen vermieden werden.

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. Die Verständlichkeit des Agglomerationsprogramms kann verbessert werden, wenn der Analyseteil in den Hauptbericht integriert und mit Karten illustriert wird. Zudem fehlt eine Schwachstellenanalyse für den Langsamverkehr.

Hinweis zur Trägerschaft: Bis zur Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung muss die Ausgestaltung der Trägerschaft konkretisiert sein. Namentlich ist aufzuzeigen, wie die Umsetzungsorganisation aufgebaut werden soll. Zudem ist das Verhältnis zwischen Kanton und regionaler Trägerschaft zu klären.

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

Wirksamkeitskriterium *Beurteilung mit Begründung*

<i>Wirksamkeitskriterium</i>	<i>Beurteilung mit Begründung</i>
<p>WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Im Stadtgebiet von Frauenfeld werden durch Verkehrssystemmanagement- und Umgestaltungsmassnahmen die Kapazitäten für den ÖV sowie der Verkehrsfluss sichergestellt. ▪ Die neue Bahn-Haltestelle Frauenfeld Ost steigert die Erreichbarkeit eines zentralen ESP. Deren fahrplantechnische Machbarkeit ist allerdings noch nicht sichergestellt und muss noch vertieft geprüft werden (z.B. allfällige Aufhebung einer bestehenden Haltestelle). ▪ Wichtige Massnahme für die Verbesserung des LV im Agglomerationsgebiet ist der Agglomerationsradweg in Bahnnähe, welcher entlang der Ost-West-Entwicklungsachse von Frauenfeld führt und die Entwicklungsschwerpunkte sowie den Agglomerationskern für den LV besser erschliesst. Zusätzlich werden einzelne LV-Lücken geschlossen.

Schwächen

- Die im Agglomerationsprogramm erwähnten, weiteren Bedürfnisse bezüglich Angebotsausbaus des Regionalverkehrs sind noch deutlicher zu konkretisieren. Mögliche Synergien zwischen Stadt- und Regionalbus werden noch zu wenig aufgezeigt.
 - Im Agglomerationsprogramm sind die Massnahmen betreffend lokales Radwegnetz nicht ausreichend konkretisiert. Damit werden die Potentiale im LV nicht vollständig ausgeschöpft.
-

WK2:

Siedlungs-
entwicklung
nach innen
gefördert

Stärken

- Erste konzeptionelle Vorstellungen für eine Konzentration der Arbeitsplätze auf die Entwicklungsachse im Agglomerationsperimeter sind ersichtlich und werden in einem Leitbild „Siedlung und Verkehr“ festgelegt. Sie erfolgen in Abstimmung mit der Strategie zur Entwicklung des ländlichen Raumes.
- Die ausgewiesenen flächenintensiven Industrie- und Gewerbebetriebe (ESP Arbeiten) sowie die Publikums- und arbeitsintensiven Einrichtungen im Agglomerationsperimeter kommen an der Entwicklungsachse zu liegen und tragen zur Unterstützung der Siedlungsentwicklung nach innen bei.
- Die Haltestelle Frauenfeld Ost fördert die Erschliessung und Verdichtung an diesem zentralen ESP.
- Durch die Massnahme „Anreize zur inneren Verdichtung“ werden erste Ansätze zur Konzentration aufgezeigt, jedoch fehlen noch konkrete Umsetzungsschritte.
- Eine Reihe von Massnahmen (Agglomerationsradweg, Aufwertungen im Stadtgebiet und in Felben) tragen zum Abbau der Trennwirkung von Verkehrsinfrastrukturen im Siedlungsgebiet bei. Sie wirken positiv auf den Städtebau und die Lebensqualität.

Schwächen

- Die vorhandenen konzeptionellen Überlegungen müssen noch mit entsprechenden Instrumenten und Massnahmen verankert und umgesetzt werden (beispielsweise bezüglich Massnahme 3/6).
 - Das Agglomerationsprogramm gibt keine Antwort auf den Überhang an Bauzonenreserven ausserhalb der Agglomeration. Verbindliche Kriterien im Umgang mit Neueinzonungen, insbesondere bezüglich ÖV-Erschliessung, sind weder im Richtplan noch im Agglomerationsprogramm ersichtlich.
-

WK3:

Verkehrssicherheit erhöht

Stärken

- An einigen neuralgischen Stellen (Zentrum und Felben) werden Massnahmen zur Verflüssigung des Verkehrs (Verkehrsaufwertungen/-beruhigungen und Temporeduktionen) ergriffen. Damit kann eine gewisse Verbesserung der Verkehrssicherheit erreicht werden.

Schwächen

- Die Schwachstellen im Verkehr sind teilweise angeführt, jedoch erfolgt keine Analyse der Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen.
 - Ein systematisches Vorgehen (d.h. von der Analyse über das Aufzeigen des Handlungsbedarfs zum Ergreifen von Massnahmen) zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bzw. zur Beseitigung von Gefahrenstellen ist aus dem Agglomerationsprogramm nicht ersichtlich.
-

<p>WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die vorgeschlagenen Massnahmen lassen gewisse Veränderungen im Modal Split zu Gunsten des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs mit entsprechenden Luftschadstoff- und Lärmbelastungen gegenüber dem Trend erwarten. ▪ Mit den angestrebten Arbeitsplatzkonzentrationen entlang der zentralen Entwicklungsachse sind erste konzeptionelle Ansätze zur Siedlungsentwicklung nach innen ersichtlich. Die Abstimmung zwischen städtischen und ländlichen Raum wird positiv bewertet. ▪ Erste konzeptionelle Vorstellungen zur koordinierten Landschaftsentwicklung sind ersichtlich. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die vorgeschlagenen Massnahmen zur Lenkung der Siedlungsentwicklung nach innen müssen im Agglomerationsgebiet noch weiter konkretisiert und umgesetzt werden, um eine deutliche Reduktion der Flächenbeanspruchung gegenüber dem Trend zu erzielen.
<p>Vorleistungen WK 1-4</p>	<p>In der Agglomeration Frauenfeld ist bereits heute eine gut funktionierende ÖV-Drehscheibe am zentralen Umsteigeknoten „Bahnhofplatz“ eingeführt. Ferner ist ein angemessenes Stadtbussystem umgesetzt. Damit können für eine kleine Agglomeration massgebliche langjährige Anstrengungen zur Verbesserung des Verkehrs festgestellt werden.</p>

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	2	1	3
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	2	0	2
WK3: Verkehrssicherheit erhöht	1	0	1
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	1	0	1
Summe WK1 – WK4 (Nutzen)	6	1	7

Tabelle 4-2

4.2 Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)

Die Kosten der A- und B-Liste (vgl. Kap. 2) liegen bei Fr. 32.00 Mio. für eine kleine Agglomeration werden diese Kosten als mittel eingestuft.

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

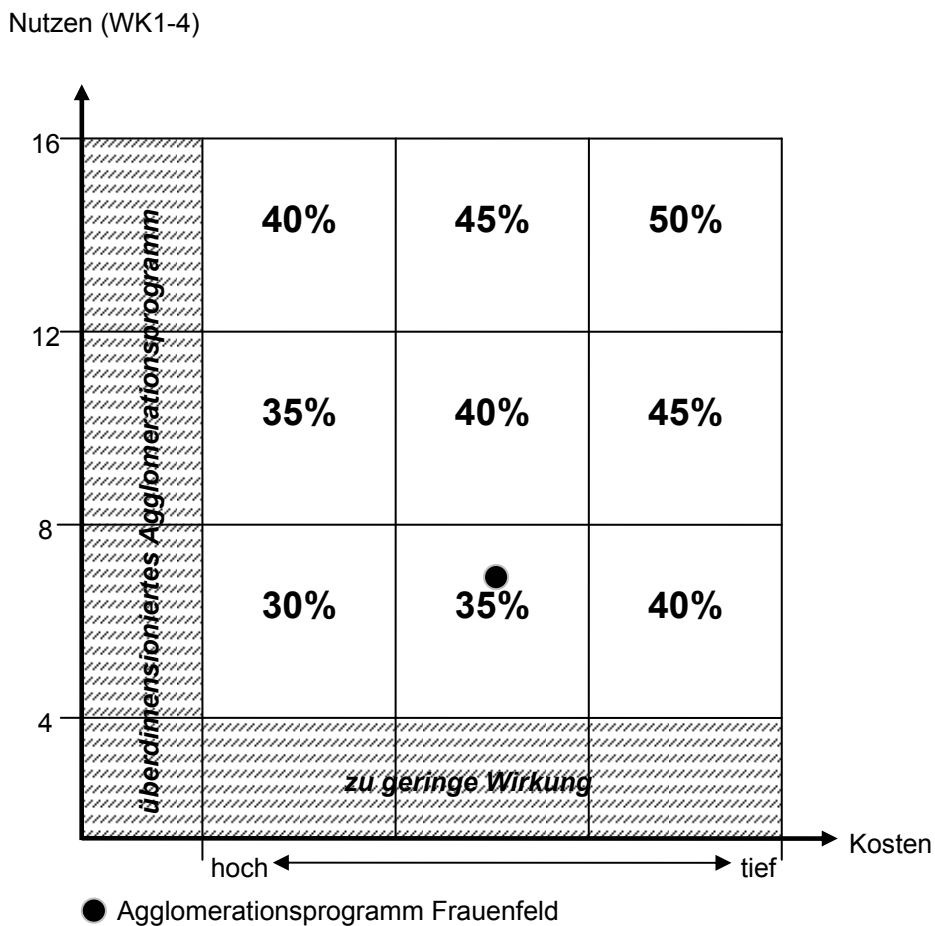


Abbildung 4-1

5 Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen(pakete)

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 wird 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 (Kap. 5.2).
- aufgrund der im Erläuterungsbericht genannten Kriterien als Eigenleistungen der Agglomeration ebenfalls nicht durch den Bund mit unterstützt werden (Kap. 5.3).
- über andere Finanzierungsinstrumente zu einer Mitfinanzierung durch den Bund gelangen (Kap. 5.4).

Kapitel 5.5. beinhaltet die Begründungen für die abgeänderten Prioritäten A und B. Kapitel 5.6 verweist nochmals auf 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. Allfällige Abhängigkeiten zu nationalen Infrastrukturen werden im Kapitel 5.7 erläutert.

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

12 Realisierung S-Bahn-Stationen Frauenfeld Ost/West	<p>Aufgrund der differenzierten Einschätzung des Handlungsbedarfs werden die Stationen Ost und West in folgende Teile geteilt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 12, Teil 1, Realisierung S-Bahn-Station Frauenfeld Ost, Priorität B, 12.20 Mio ▪ 12, Teil 2, Realisierung S-Bahn-Station Frauenfeld West, Priorität C, 9.00 Mio
13 Entlastung und Aufwertung Stadtzentrum Frauenfeld	<p>Aufgrund der differenzierten Einschätzung des Handlungsbedarfs, wird diese Massnahme in zwei Teile aufgeteilt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 13, Teil 1, Entlastung Stadtzentrum Frauenfeld, Priorität C, 45.00 Mio ▪ 13, Teil 2, Aufwertung Stadtzentrum Frauenfeld, Priorität A, 5.00 Mio
14 Autobahn A7: Realisierung Halbinschluss Pfyn	<p>Aufgrund der unterschiedlichen Zuständigkeiten bzw. Finanzierungskanäle wird die Massnahme in folgende zwei Teile aufgeteilt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 14, Teil 1, Autobahn A7: Realisierung Halbinschluss Pfyn, Nationalstrasse, übergeordnete Massnahme, 4.00 Mio ▪ 14, Teil 2, Flankierende Massnahme Ortsdurchfahrt Felben, Priorität A, 1.00 Mio

Tabelle 5-1

5.2 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>
15	Sanierung Ortsdurchfahrt Aadorf	Die Massnahme befindet sich ausserhalb des Agglomerationsperimeters. Die Massnahme wird als „nicht agglomerationsrelevant“ eingestuft und nicht mittels Infrastrukturfonds finanziert.
16	Sanierung Ortsdurchfahrt Matzingen	Die Massnahme befindet sich ausserhalb des Agglomerationsperimeters. Die Massnahme wird als „nicht agglomerationsrelevant“ eingestuft und nicht mittels Infrastrukturfonds finanziert.
21	Parkplätze an Autobahnanschlüssen	Die Massnahme dient nicht der Verbesserung des Agglomerationsverkehrs innerhalb der Agglomeration Frauenfeld. Die Massnahme wird als „nicht agglomerationsrelevant“ eingestuft und nicht mittels Infrastrukturfonds finanziert.

Tabelle 5-2

5.3 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>Priorität</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>
Keine vorhanden			

Tabelle 5-3

5.4 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>
18	Überholgleis Elgg	43.00	ZEB Kernangebot

Tabelle 5-4

5.5 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>
12, Teil 1	Realisierung S-Bahn-Station Frauenfeld Ost	12.20	A → B	B: Reifegrad ungenügend. Die Zweckmässigkeit ist derzeit nicht gegeben, da nach heutigem Stand der Planung auch mit dem Angebotskonzept 4. Teilergänzung S-Bahn Zürich aus Kapazitäts- und Fahrplangründen nur eine stündliche Bedienung der Haltestelle möglich wäre. Mit der allfälligen Aufhebung einer schwach frequentierten bestehenden Haltestelle könnte sich dies ändern, weshalb die Massnahme in Priorität B eingestellt wird.
12, Teil 2	Realisierung S-Bahn-Station Frauenfeld West	9.00	A → C	C: Kosten/Nutzen-Verhältnis ungenügend. Das Industriegebiet bei der S-Bahn-Station West weist kurz- und mittelfristig zu geringe Arbeitsplatz- und Bevölkerungsdichten auf. Der Handlungsbedarf wird derzeit nicht gesehen.
10	Attraktivierung kombinierte Mobilität	12.00	A → C	C: Die Massnahme enthält ausschliesslich die Umsetzung von Park&Ride-Anlagen. Siehe dazu die Ausführungen im Erläuterungsbericht.
13, Teil 1	Entlastung Stadtzentrum Frauenfeld	45.00	B → C	C: Das vorliegende Projekt F21 wurde vom Volk abgelehnt und noch nicht neu bearbeitet, der Reifegrad ist entsprechend ungenügend. Zudem wird der wesentliche Handlungsbedarf aus Sicht Bund mit den Massnahmen 13, Teil 2 und 20 abgedeckt.

Tabelle 5-5

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

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

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>
Keine vorhanden		

Tabelle 5-6

5.7 Abhängigkeiten zu nationalen Infrastrukturen

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Bemerkung</i>
14, Teil 1	Autobahn A7: Realisierung Halbanschluss Pfyn	4.00	<p>Übergeordnete Massnahme – Teil des Nationalstrassennetzes. Aus Sicht Nationalstrasse ist dieses Vorhaben nicht vordringlich. Aus Sicht Agglomerationsverkehr wird das Kosten/Nutzen-Verhältnis derzeit als kritisch beurteilt. Bei vergleichsweise moderaten Kosten wird die Entlastungswirkung aus folgenden Gründen als eher bescheiden eingestuft:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ die Verkehrsreduktion mit der Massnahme wäre zwar bedeutend, ▪ die zu erwartende Verkehrsbelastung (2020) ohne die Massnahme bleibt aber in einem vertretbaren Rahmen und ▪ die Betroffenheit auf der zu entlastenden Ortsdurchfahrt ist aufgrund der Siedlungsdichte relativ gering. <p>Die Situation in Felben kann auch ohne den Halbanschluss mit einer Aufwertung der Ortsdurchfahrt (Massnahme 14, Teil 2, Priorität A) wesentlich verbessert werden.</p>

Tabelle 5-7

6 Kohärenz mit Sachplan Verkehr und Richtplänen

6.1 Nachweis der Übereinstimmung mit Sachplan Verkehr

Der Sachplan Verkehr gilt für die laufenden Infrastrukturplanungen des Bundes als verbindliche Vorgabe. Das vorliegende Agglomerationsprogramm weist keine Widersprüche zum Sachplan Verkehr auf.

6.2 Nachweis der räumlichen Abstimmung von Infrastruktur-Massnahmen(paketen) der Priorität A und B mit den kantonalen Richtplänen

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

Die nachfolgenden Aufstellungen geben Hinweise auf den Handlungsbedarf aus der Sicht des Bundes. Die Listen sind jedoch nicht abschliessend.

A-Liste:

<i>Massnahmen(paket)</i>	<i>Stand der Verankerung</i>	<i>Handlungsbedarf / Konsequenz</i>
13, Teil 2, Aufwertung Stadtzentrum Frauenfeld	Im Richtplan enthalten (gem. Massnahmenblatt)	Überprüfung im Rahmen der laufenden Gesamtrevision

Tabelle 6-1

B-Liste:

<i>Massnahmen(paket)</i>	<i>Stand der Verankerung</i>	<i>Handlungsbedarf / Konsequenz</i>
Keine vorhanden		

Tabelle 6-2

Die erforderlichen Richtplananpassungen im Bereich Siedlungsentwicklung zur Sicherstellung der Umsetzung der im Agglomerationsprogramm vorgesehenen Massnahmen sind ebenfalls bis zum Zeitpunkt der Leistungsvereinbarung vorzunehmen.

7 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.

Zentrale Punkte für die Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms werden es sein, dass die Massnahmen im Bereich Verkehr (z.B. Bahn-Haltestelle Frauenfeld-Ost, LV, Abstimmung Regional- und Stadtbusse) weiter optimiert werden sowie dass im Bereich Siedlung Massnahmen weiter konkretisiert bzw. umgesetzt werden.

ANHANG

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>	<i>Kosten (Mio Fr.) 2005*/**</i>
8	Agglomerationsradweg in Bahnnähe	A	7.00	5.90
11	Ausbau Fuss- und Radwegnetz Frauenfeld	A	1.60	1.35
19	Einstellhalle für Zweiräder im Bahnhof Frauenfeld	A	0.80	0.67
Summe	LV_A/B-Liste		9.40	7.92

Keine Kürzung lt. Benchmark (Methode siehe Erläuterungsbericht)

	Konzept LV_A-Liste	A	9.40	7.93
	Konzept LV_B-Liste	B	0.00	0.00

Tabelle Anhang (* Preisstand 2005 exkl. MWSt.; ** Eine Differenz zwischen Summe LV_A/B-Liste und der Summe der aggregierten Einzelmassnahmen (Konzept LV_A- und B-Liste) kann bestehen. Diese Differenz erklärt sich durch vorgenommene Rundungen. Die Kosten der Massnahmen Konzept LV_A- und B-Liste sind ausschlaggebend und in der Botschaft des Bundesrats aufgelistet.)