



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

**Bundesamt für Raumentwicklung ARE**  
Programm Agglomerationsverkehr

14.09.2018

---

# **Agglomerationsprogramm Frauenfeld**

## **3. Generation**

### **Prüfbericht des Bundes**

---

Referenz/Aktenzeichen: 223.0-4/3/18/4/7

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Dr. Maria Lezzi  
Direktorin

Dr. Ulrich Seewer  
Vizedirektor

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung; 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
<b>2</b>	<b>Gesamtwürdigung und Bundesbeitrag</b> .....	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Prüfung der Grundanforderungen</b> .....	<b>6</b>
<b>4</b>	<b>Beurteilung der Programmwirkung</b> .....	<b>8</b>
4.1	Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien.....	9
4.2	Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis) .....	13
<b>5</b>	<b>Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen</b> .....	<b>14</b>
<b>6</b>	<b>Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen</b> .....	<b>14</b>
6.1	Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne sowie Inventare des Bundes.....	14
6.1.1	Allgemeines .....	14
<b>7</b>	<b>Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms</b> .....	<b>14</b>
<b>ANHANG 1</b>	.....	<b>15</b>
	Anpassung der Massnahmen .....	15
	Nicht mitfinanzierte Massnahmen.....	16
	Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen .....	16
	Nicht programmrelevante Massnahmen .....	16
	Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen .....	16
	Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C .....	17
	A-, B- und C*-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung .....	17
	Massnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten im Bereich Umwelt aus Sicht des Bundesamtes für Umwelt (BAFU).....	18
	Nachweis der Abstimmung von Massnahmen der Priorität A oder B mit den kantonalen Richtplänen .....	19
<b>ANHANG 2</b>	.....	<b>20</b>

# 1 Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung; Vorgehen

## 1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm **Frauenfeld** bestehend aus:

- Agglomerationsprogramm 3. Generation Regio Frauenfeld (inklusive Umsetzungsreporting über die Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation), Oktober 2016

Das Agglomerationsprogramm (AP) wurde am 21. Dezember 2016 beim Bund zur Prüfung eingereicht. Damit bewirbt sich die Agglomeration für die Mitfinanzierung der im Agglomerationsprogramm als prioritär eingestuften Verkehrs-Infrastrukturvorhaben durch den Bund gestützt auf das Bundesgesetzes vom 30. September 2017 über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG)<sup>1</sup>.

## 1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung hat drei Ziele:

1. die Erfüllung der Grundanforderungen prüfen;
2. die Höhe der Bundesbeiträge festlegen, auf der Grundlage
  - a) der Wirkung des vorliegenden Agglomerationsprogramms;
  - b) des Stands der Umsetzung der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation. Dieser Stand der Umsetzung basiert auf dem Umsetzungsreporting, das integraler Teil des Agglomerationsprogrammes der 3. Generation bildet<sup>2</sup>;
3. die Priorisierung der Massnahmen aller Agglomerationsprogramme mit Blick auf die verfügbaren Bundesmittel prüfen (Kosten/Nutzen-Betrachtung, gestützt auf die gesetzlich definierten Wirksamkeitskriterien);

Auf dieser Grundlage werden die Botschaft des Bundesrats zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr ab 2019 (dritte Generation; nachfolgend: Botschaft des Bundesrates) zuhanden der eidgenössischen Räte sowie die Leistungsvereinbarungen für die Agglomerationsprogramme der 3. Generation erarbeitet.

Im Rahmen der Erarbeitung des Prüfberichts werden die in den Agglomerationsprogrammen enthaltenen Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen nicht auf deren Übereinstimmung mit den gesetzlichen Anforderungen geprüft; der Prüfbericht enthält daher keine Aussagen zur Bewilligungsfähigkeit der einzelnen Massnahmen.

## 1.3 Vorgehen im Prüfprozess

Das Verfahren der Prüfung ist in der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 3. Generation des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK vom 16.02.2015 (nachfolgend: UVEK-Weisung) festgelegt. Im Verlaufe des Prüfprozesses wurden diese Vorgaben in der praktischen Anwendung konkretisiert und präzisiert. Die pauschalen Kosten wurden gestützt auf Artikel 3 der Verordnung des UVEK vom 20.12.2017 über Fristen und Beitragsberechnung für Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (PAvV) berechnet. Weitere Hinweise zum Vorgehen und zu den Ergebnissen des Prüfprozesses sind im Erläuterungsbericht vom 14.09.2018 dargelegt.

---

<sup>1</sup> SR 725.13

<sup>2</sup> Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation vom 16.02.2015, S. 23 Ziff. 3.3.

## 2 Gesamtwürdigung und Bundesbeitrag

Das Agglomerationsprogramm Frauenfeld der dritten Generation baut auf den vorgängigen Generationen auf und stellt eine Konsolidierung der ersten und zweiten Generationen dar. Am bisherigen Zukunftsbild und an den Strategien wird festgehalten. Das Kernelement der ersten und zweiten Generation war die Realisierung der Stadtentlastung, welche vom Bund wegen des ungenügenden Reifegrads und des schlechten Kosten-Nutzen Verhältnisses in den C-Horizont umpriorisiert wurde. Als Reaktion darauf und auf die stark verzögerte Umsetzung der Massnahmen der ersten und zweiten Generation haben die Stadt Frauenfeld und der Kanton Thurgau das Mobilitätskonzept „Mobilität 2030“ erarbeitet. Darin werden die Massnahmen vorangehender Generationen neu priorisiert und die Stadtentlastung als langfristiges Ziel definiert. Der Agglomeration gelingt es in der dritten Generation noch nicht, diese strategischen Ansätze schlüssig in Zukunftsbild, Handlungsbedarf, Strategien und Massnahmen abzubilden. Der rote Faden ist damit schwierig nachvollziehbar. Eine Entscheidung zur Stadtentlastung Frauenfeld ist noch ausstehend. Das Agglomerationsprogramm der dritten Generation ist in erster Linie ein Umsetzungskonzept für Massnahmen der Vorgängergenerationen. Es bringt mit einzelnen Massnahmen nur sehr geringe Verbesserungen bei der Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Der Mehrwert dieser punktuellen Massnahmen ist zu gering, um als eigenständige Generation eine ausreichende Wirkung zu erreichen.

Das Agglomerationsprogramm enthält nicht für alle Verkehrsträger ausgearbeitete Teilstrategien. Insbesondere im MIV und LV werden noch keine Konkretisierungen aufgezeigt. Das LV-Netz wird mit punktuellen Anpassungen ergänzt. Das städtische Busangebot wird mit dem Konzept für den Öffentlichen Verkehr („ÖV-Konzept 2030“) leicht verbessert, insbesondere betreffend Fahrplanstabilität. Aufgrund der geänderten Rahmenbedingungen werden die in den Vorgängergenerationen geplanten Betriebs- und Gestaltungskonzepte überarbeitet und angepasst. Allerdings besteht zur Stadtentlastung noch keine Klarheit.

Bei der Siedlungsentwicklung nach innen baut das Agglomerationsprogramm auf dem kantonalen Richtplan auf. Es konkretisiert diesen aber nur für die Dichteziele. Die bestehenden Bauzonen in der Kulturlandschaft sind überdimensioniert, obwohl dort keine grosse Entwicklung erwünscht ist. Das weitere Vorgehen für die Entwicklungsschwerpunkte ist nicht genügend klar dargelegt (insb. Frauenfeld-Langdorf und Militärstrasse). Verschiedene Entwicklungsschwerpunkte sind nicht gut mit dem ÖV erschlossen oder setzen nicht gesicherte Erschliessungsmassnahmen voraus (Felben-Ost).

Eine Analyse des Unfallgeschehens in der Agglomeration liegt vor. Lokal ist durch die Sanierung von Fussgängerquerungen und von Unfallschwerpunkten ein punktueller Sicherheitsgewinn zu erwarten.

Der Modal Split wird durch die vorliegenden Massnahmen nicht spürbar beeinflusst. Folglich werden auch die Luft- und Lärmbelastungen nicht reduziert. Zur Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen schlägt das Agglomerationsprogramm in der dritten Generation keine konkreten Massnahmen vor.

Der Bund bewertet in der dritten Generation die Umsetzung der Massnahmen vorangehender Generationen und das Reporting darüber mit. Bei mangelhafter Umsetzung und Reporting kann die Programmwirkung um einen oder zwei Punkte reduziert werden. Im vorliegenden Agglomerationsprogramm Frauenfeld ist dies der Fall. Der Umsetzungsstand der Verkehrsmassnahmen ist ungenügend. Insbesondere wird für sistierte Schlüsselmassnahmen noch keine Alternative aufgezeigt. So bleibt offen, ob und wie die Wirkung der Massnahmen aus den Vorgängergenerationen erreicht wird. Die attestierte Programmwirkung vorangehender Generationen ist damit nicht gesichert.

Aufgrund der zu geringen Programmwirkung wird dem eidgenössischen Parlament im Rahmen der dritten Generation keine Mitfinanzierung des Agglomerationsprogramms beantragt.
---

Weitere Informationen zu den einzelnen Massnahmen und ihrer Priorisierung durch den Bund für das Agglomerationsprogramm Frauenfeld sind im Anhang zu finden.

### 3 Prüfung der Grundanforderungen

Die Mitfinanzierungswürdigkeit des Agglomerationsprogramms durch den Bund ist entsprechend der UVEK-Weisung zusammengefasst an sechs Grundanforderungen geknüpft.

Ein Agglomerationsprogramm muss alle Grundanforderungen erfüllen. In der Art und Weise und im Detaillierungsgrad kann es jedoch den spezifischen Herausforderungen und der Grösse der jeweiligen Agglomeration angepasst werden<sup>3</sup>.

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

#### Zusammenfassung

Das Agglomerationsprogramm Frauenfeld der dritten Generation stellt eine Konsolidierung der ersten und zweiten Generation dar. Der Fokus der dritten Generation liegt primär in der Umsetzung der in den Vorgängergenerationen bestimmten Massnahmen. Der strategische Bereich ist eher allgemein gehalten. Das Zukunftsbild für die gesamte Region ist zwar zweckmässig, die Strategien werden aber nur pauschal abgehandelt. Die Teilstrategien zur räumlichen Verortung des Zukunftsbildes sind weitgehend nicht konkretisiert. Die Darstellung der Massnahmenblätter ist für eine bessere Nachvollziehbarkeit noch zu optimieren. Das Gesamtbild des Programms bleibt dadurch in der dritten Generation unklar.

#### Grundanforderungen 1 und 2

- GA 1: Partizipation gewährleistet
- GA 2: Bestimmung einer Trägerschaft

Die Grundanforderungen 1 und 2 betreffend die Gewährleistung von Partizipation und die Einsetzung einer Trägerschaft sind erfüllt.

#### Stärken

- Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Frauenfeld wird durch den Kanton Thurgau (Departement für Bau und Umwelt) sowie die Regionalplanungsgruppe Frauenfeld (Regio Frauenfeld) sichergestellt. Vertreter der kantonalen Amtsstellen und Gemeinden waren in der Erarbeitung involviert. Für die Betreuung der Agglomerationsprogramme ist ab 2017 eine zusätzliche Stelle in der Kantonsverwaltung vorgesehen.
- Es wurde eine öffentliche Mitwirkung durchgeführt. Die wichtigsten Ergebnisse werden im Bericht in einem separaten Kapitel erläutert.

#### Grundanforderungen 3, 4 und 5

- GA 3: Analyse von Ist-Zustand und Entwicklungstrends sowie Identifikation von Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken und Handlungsbedarf
- GA 4: Entwicklung von Massnahmen in allen Bereichen, in Kohärenz zu Zukunftsbild, Teilstrategien und Priorisierung (erkennbarer roter Faden)
- GA 5: Beschreibung und Begründung der prioritären Massnahmen

Ebenfalls sind die Grundanforderungen 3 bis 5 betreffend Analyse, Zukunftsbild, Teilstrategien und Entwicklung von Massnahmen sowie die Angaben zu den MOCA-Indikatoren (Zielwerte) erfüllt.

#### Stärken

- Die Analyse verfügt über ein gutes Verhältnis zwischen Text und Abbildungen. Am Ende der jeweiligen Unterkapitel werden die wichtigsten Inhalte zusammengefasst – dies wird allerdings nicht konsequent gehandhabt.
- Der Bund anerkennt die Bemühungen der Agglomeration mit der Erarbeitung des Mobilitätskonzepts „Mobilität 2030“.

---

<sup>3</sup> Vgl. UVEK-Weisung S. 25 Ziff. 3.4.

- Sämtliche Massnahmen der ersten bis dritten Generation werden in einer Tabelle mit Angaben zum Zeitplan, den Kosten und dem Kostenteiler aufgeführt. Übersichtliche Abbildungen veranschaulichen die Entwicklung der Massnahmenpakete auf der Zeitachse von der 1. bis 3. Generation.

#### Schwächen

- Die Druckqualität/Auflösung von vielen Abbildungen ist verbesserungswürdig. Bei der Analyse des Bereichs Verkehr gibt es keine Angaben zum Parkierungsangebot und zur Intermodalität.
- Die kartographische Darstellung des Zukunftsbildes ist eher allgemein gehalten. Die Ziele und Strategien sind wenig griffig und räumlich zu wenig konkretisiert. Der Bezug zwischen Text und Bild ist für den Leser nicht einfach herzustellen. Die Aussagekraft des Zukunftsbildes ist damit beschränkt. Es wird nicht weiter konkretisiert. Die räumliche Verortung z. B. von Verdichtungsgebieten ist nicht möglich. Die Aussagen des Zukunftsbildes könnten aber als Grundlage für räumlich konkrete Teilstrategien für den Perimeter der Agglomeration dienen.
- Die Massnahmen der dritten Generation decken nicht alle Bereiche des Verkehrs und der Siedlung ab. Diese Lücken werden nicht begründet. Inhaltlich können die Bezüge zu den Massnahmen der Vorgängergenerationen mit den im Agglomerationsprogramm vorhandenen Informationen nicht nachvollzogen werden.

- **Grundanforderung 6**

- GA 6: Umsetzung und Controlling gesichert

Über die Umsetzung der Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation wurde im Umsetzungsreporting Bericht erstattet und auch die formellen Aspekte (Kap. 6 der UVEK-Weisung) wurden eingehalten, womit auch die Grundanforderung 6 erfüllt ist.

#### Stärken

- Die Agglomeration hat sich mit der stark verzögerten Umsetzung auseinandergesetzt. Die Stadt Frauenfeld und der Kanton Thurgau haben mit dem Konzept „Mobilität 2030“ eine neue Priorisierung der Massnahmen der vorgängigen Generationen erarbeitet.
- Die Darstellung des Stands der Umsetzung der Massnahmen aus den Vorgängergenerationen ist ausführlich. Die einzelnen Massnahmen werden kurz beschrieben, allfällige Verzögerungen für Schlüsselmassnahmen sind aber eher zu knapp begründet.

#### Schwächen

- Die Bezüge zu den übergeordneten Planungen des Bundes werden nicht nachgewiesen.

## 4 Beurteilung der Programmwirkung

Das Verfahren für die Ermittlung der Programmwirkung ist in der UVEK-Weisung (insb. Kap. 2, 3.5 und 4.5) festgelegt<sup>4</sup>. Es stellt den Nutzen des Agglomerationsprogramms dessen Kosten gegenüber. Sowohl Nutzen als auch Kosten werden jeweils relativ im Verhältnis zur Grösse der Agglomeration (Summe von Bevölkerungszahl und der mit 0.5 gewichteten Beschäftigtenzahl) und unter Berücksichtigung ihrer Eigenheiten ermittelt<sup>5</sup>.

Für die Beurteilung des Nutzens ist die Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms, gemessen an dessen Beitrag zur Verwirklichung der gemäss Artikel 17d des Bundesgesetzes vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe (MinVG)<sup>6</sup> vorgegebenen Wirkungsziele (bessere Qualität des Verkehrssystems, mehr Siedlungsentwicklung nach innen, weniger Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch, mehr Verkehrssicherheit) massgebend.

In die Beurteilung des Nutzens des Agglomerationsprogrammes der 3. Generation fliessen folgende Massnahmen ein:

- Massnahmen der A- Liste des Agglomerationsprogramms der 3. Generation gemäss Priorisierung des Bundes (Anhang);
- die durch den Bund nicht mitfinanzierbaren Massnahmen in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr (Anhang);
- Massnahmen der B-Liste des Agglomerationsprogramms der 3. Generation gemäss Priorisierung des Bundes (Anhang);
- Massnahmen der A-Liste der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation, die Teil der jeweiligen Leistungsvereinbarung sind (mitfinanzierbare und nicht mitfinanzierbare Massnahmen sowie Eigenleistungen; Kap. 3.1–3.3 der Leistungsvereinbarung);
- allfällige zusätzliche relevante Massnahmen, welche während diesen Perioden (2011–2014 resp. 2015–2018) umgesetzt oder begonnen wurden<sup>7</sup>.

Weitere durch den Bund (mit)finanzierbare Massnahmen gemäss Tabelle A-6 (vgl. Anhang), deren Realisierungsbeginn (voraussichtlich) in den A- oder B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 3. Generation fällt, sind für die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum relevant und werden in der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund indirekt mitberücksichtigt.

Auch das Umsetzungsreporting (Stand der Umsetzung der Massnahmen aus den Leistungsvereinbarungen früherer Generationen, Herleitung der Massnahmen der 3. Generation auf der Grundlage von Agglomerationsprogrammen früherer Generationen) fliesst in die Beurteilung des Nutzens ein.

Die Kosten ergeben sich aus den Gesamtkosten aller durch den Bund als A- und B-Massnahmen priorisierten Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 3. Generation zuzüglich der Kosten der in den Leistungsvereinbarungen der 1. und 2. Generation vorgesehenen mitfinanzierten Massnahmen der jeweiligen A-Liste<sup>8</sup>.

<sup>4</sup> Vgl. UVEK-Weisung S. 14 ff. Ziff. 2, S. 40 Ziff. 3.5 und S. 65 ff. Ziff. 4.5).

<sup>5</sup> Vgl. UVEK-Weisung S. 65 Ziff. 4.5 und S. 67 Ziff. 4.5.2.

<sup>6</sup> SR 725.116.2

<sup>7</sup> Vgl. UVEK-Weisung S. 65 Ziff. 4.5.1.

<sup>8</sup> Vgl. UVEK-Weisung S. 66 Ziff. 4.5.2.



## 4.1 Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien

Wirksamkeitskriterium	Beurteilung mit Begründung
<p>WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert</p>	<p><b>Stärken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Stadt Frauenfeld und der Kanton Thurgau haben das Konzept „Mobilität 2030“ erarbeitet, als Reaktion auf die Umpriorisierung der Stadtentlastung und auf die stark verzögerte Umsetzung der Massnahmen aus den Vorgängergenerationen. Allerdings ist aus dem AP noch keine Entscheidung zur Stadtentlastung ersichtlich.</li> <li>▪ Das LV-Netz wird mit einigen punktuellen Anpassungen verbessert. Der neue Agglomerationsradweg Murgtal trägt zu einer verbesserten regionalen LV-Vernetzung sowie einer leicht verbesserten Erreichbarkeit des Zentrums von Frauenfeld bei.</li> <li>▪ Die ÖV-Strategie verfolgt eine Verbesserung der Fahrplanstabilität mit Bevorzugung des ÖV und eine Taktverdichtung (15min Takt Stadtbus, 30min Takt Regionalbusse im Entwicklungskorridor). Das Busangebot wird leicht ausgebaut. Das ÖV-Konzept 2030 beschränkt sich noch auf die Feinverteiler (Bus) und es ist auch nicht ersichtlich, wie die übergeordneten Projekte (insbesondere Bahninfrastrukturprojekte) in der Planung berücksichtigt werden.</li> </ul> <p><b>Schwächen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aus dem Zukunftsbild wird kein verkehrsträgerübergreifendes Gesamtkonzept abgeleitet. Teilstrategien im Verkehr sind nicht (MIV) oder nur teilweise (ÖV) vorhanden. Für den LV ist eine Teilstrategie erst geplant.</li> <li>▪ Die strategischen Ansätze aus dem Mobilitätskonzept 2030 wurden noch nicht schlüssig in das Agglomerationsprogramm integriert. Die Konkretisierung und lückenlose Integration in Zukunftsbild und Strategien sowie die Ableitung konkreter Massnahmen steht noch aus. Somit ist eine wesentliche Grundlage für die Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit dem Gesamtverkehrssystem noch nicht vorhanden.</li> <li>▪ Im MIV-Bereich bleibt die Stadtentlastung ein langfristiges Ziel. Es werden jedoch keine kurz- und mittelfristigen, etappierbaren Alternativen aufgezeigt. Insbesondere wird das Potential eines flächendeckenden Verkehrsmanagements für die nächsten Jahre (A- und B- Horizont ohne Stadtentlastung) nicht genutzt.</li> <li>▪ Im Agglomerationsprogramm wird keine Aussage gemacht, ob, wie und mit welchen kantonalen Grossprojekten das Agglomerationsprogramm abgestimmt wurde.</li> <li>▪ Die Aufwertung von Ortsdurchfahrten sowie die Erweiterung von Verkehrsberuhigungszonen werden als Ziel in der Strategie verankert. Die Massnahmen der dritten Generation umfassen jedoch lediglich angepasste, aber noch ungenügend konkretisierte Betriebs- und Gestaltungskonzepte der Vorgängergenerationen.</li> <li>▪ Das Mobilitätsmanagement wird lediglich auf konzeptioneller Ebene weiterverfolgt und hat deshalb noch keine Wirkung auf die Lenkung der Nachfrage. Ein konkretes Parkierungskonzept ist erst für den B-Horizont geplant, entsprechend sind die Massnahmen noch nicht konkretisiert.</li> <li>▪ Die Thematik der Intermodalität wird nicht angegangen. Insbesondere zu P+R und B+R gibt es keine spezifischen Aussagen.</li> </ul>
<p>WK2: Siedlungsentwicklung nach innen</p>	<p><b>Stärken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Das Agglomerationsprogramm definiert im Konzept Mindestdichten für geeignete Standorte (z.B. Innenstadt, Militärstrasse und Einfallsachsen in Frauenfeld), die über die Vorgaben des kantonalen Richtplanes für Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ) hinausgehen. Die Verdichtungsgebiete werden im Agglomerationsprogramm jedoch nicht weiter konkretisiert.</li> <li>▪ Die neuen Einzonungen sind in den Entwicklungsschwerpunkten im urbanen Raum (Frauenfeld, Felben Wellhausen und Gachnang) vorgesehen. Damit wird das Ziel des</li> </ul>

kantonales Richtplanes unterstützt, die Mehrheit des Wachstums (65%) im urbanen Raum aufzunehmen.

- Das Agglomerationsprogramm verbessert punktuell die Qualität des öffentlichen Raumes. Die Aufwertung des siedlungsinternen Grünraumes und die LV-Massnahmen, insbesondere der regionale Radweg Murgtal, tragen zu dieser Verbesserung bei. Es wird aber noch kein Frei- und Aussenraumkonzept präsentiert, das die Qualität des öffentlichen Raums in verdichteten Siedlungsgebieten und in der Agglomeration thematisiert.

#### **Schwächen**

- Die Siedlungsstrategie wurde in der dritten Generation zu wenig konkretisiert. Die Herleitung der Massnahmen aus dem Zukunftsbild und aus den Teilstrategien (roter Faden) ist schwierig nachvollziehbar.
- Die im Grundsatz nach wie vor gute Abstimmung von Verkehr und Siedlung beim Entwicklungsschwerpunkt Langdorf (inkl. neuer S-Bahn-Haltestelle) ist hinsichtlich der Entwicklung und weiterer Planungsschritte unklar. Andere Entwicklungsschwerpunkte sind nicht gut mit dem ÖV erschlossen oder setzen nicht gesicherte Erschliessungsbauten voraus (Felben-Ost).
- Das Agglomerationsprogramm befasst sich nicht mit den Verkehrsintensiven Einrichtungen und geht damit nicht weiter als die Vorgaben des kantonalen Richtplanes.
- Da Agglomerationsprogramm nimmt keine Konkretisierung des kantonalen Richtplans vor, was die Zielsetzung zur Reduktion der bestehenden Bauzonen angeht, obwohl die Bauzonenreserven in der Region sehr gross sind. Dies betrifft insbesondere die Kulturlandschaft mit den überdimensionierten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ). Die bestehenden Bauzonen werden im Agglomerationsprogramm auch nicht über den kantonalen Richtplan hinaus priorisiert. Die relativ grossen Kontingente für Arrondierung, die gemäss Richtplan zur Verfügung stehen, werden weder thematisiert noch verortet.

---

WK3:  
Verkehrssicherheit erhöht

#### **Stärken**

- Eine Analyse des Unfallgeschehens zur Bestimmung der Unfallschwerpunkte ist vorhanden. Zwei Unfallschwerpunkte (Knoten West-/Thurstrasse und im Bereich Talbach) werden saniert. Zudem plant die Agglomeration die Sanierung von verschiedenen Fussgängerübergängen, womit die objektive Sicherheit punktuell verbessert wird.

#### **Schwächen**

- Das Agglomerationsprogramm präsentiert noch keine umfassende Strategie zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Es wird noch keine Systematik zur Sanierung von Unfallschwerpunkten dargelegt.
  - Die Hierarchie des Strassennetzes ist nicht klar ersichtlich. Es gibt zum Beispiel keine Übersicht der Tempo-30-Zonen.
  - Es sind keine Strategien ersichtlich, mit welchen die verkehrsberuhigten Zonen erweitert werden sollen. Massnahmen im Bereich Strassen- oder Platzumgestaltungen liegen nicht vor.
-

<p>WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch</p>	<p><b>Stärken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms beanspruchen nur wenig Fläche.</li> </ul> <p><b>Schwächen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Das gute Ziel der Agglomeration, das Mobilitätswachstum durch den Angebotsausbau im ÖV und im LV aufzunehmen, wird im Agglomerationsprogramm der dritten Generation nicht genügend konkretisiert. Eine Lenkungs- und Steuerungsstrategie für den MIV ist nicht vorhanden. Die wenigen punktuellen Massnahmen genügen nicht, um einen spürbaren Einfluss auf den Modal Split erwarten zu können.</li> <li>▪ Die Belastungen und Stausituationen werden weiter zunehmen, insbesondere in den dicht besiedelten städtischen Räumen. Eine deutliche Verstetigung des Verkehrsablaufs auf den Hauptachsen oder eine Verkehrsberuhigung in den Quartieren ist nicht zu erwarten. Ebenso wenig wird die Fahrleistung im MIV reduziert. Deshalb ist keine positive Wirkung auf die Luftqualität oder die Lärmimmissionen zu erwarten.</li> <li>▪ Das Agglomerationsprogramm der dritten Generation enthält weder ein Konzept noch Massnahmen zur Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen. Eine Ausnahme ist die Studie Murgraum. Diese ist aber zu wenig konkret, um eine Wirkung zu entfalten und fokussiert nur auf Erholung und LV-Erschliessung. Sie fördert den Schutz und die Aufwertung der Naturwerte und der ökologischen Vernetzung nicht.</li> </ul>
<p>UR: Umsetzungsreporting</p>	<p><b>Stärken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Agglomeration will mit dem Mobilitätskonzept 2030 und der Neupriorisierung der Massnahmen der Vorgängergenerationen eine Lösung zu deren Umsetzung herbeiführen.</li> <li>▪ Der Umsetzungsstand der Siedlungsmassnahmen der Vorgängergenerationen ist zufriedenstellend.</li> </ul> <p><b>Schwächen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Der Umsetzungsstand der Verkehrsmassnahmen der Vorgängergenerationen ist ungenügend. Die Massnahmen werden gestützt auf das Mobilitätskonzept zwar umpriorisiert. Die konkreten Anpassungen werden aber noch nicht aufgezeigt. Für die sistierte Schlüsselmassnahme Sanierung Altstadt Frauenfeld wird keine wirkungsvolle Alternative vorgeschlagen. Die Wirkung dieser Schlüsselmassnahme entfällt in der dritten Generation mangels Alternativen oder Ersatzmassnahmen.</li> <li>▪ Die Kohärenz der Umsetzung weist Schwächen auf. Der Umsetzungsstand der Massnahmen aus den vorangehenden Generationen ist bei der inhaltlichen Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms und der entsprechenden Massnahmen nicht immer genug berücksichtigt.</li> <li>▪ Die Umsetzung des S-Bahn-Halts Frauenfeld Langdorf ist verzögert. Wie die Agglomeration auf die Verzögerung reagiert, wird nicht genügend aufgezeigt. Mit dem ÖV-Konzept wird die ÖV-Strategie erst noch erarbeitet. Die Realisierung des Schlüssel-Entwicklungsgebiets ESP Frauenfeld Langdorf kommt nur zögerlich vorwärts, seit dem Masterplan aus dem Jahr 2013 sind nur punktuelle Planungen erarbeitet worden.</li> <li>▪ Die Stadtentlastung bleibt im C-Horizont und wird von der Agglomeration als längerfristiges Ziel weiterverfolgt. In dieser Generation werden keine Alternativen vorgeschlagen oder deren Prüfung aufgezeigt.</li> <li>▪ Die Qualität des Reportings weist Schwächen auf. Das Umsetzungsreporting ist im Agglomerationsprogramm zwar dargestellt. Ergänzende Informationen sind allerdings nur teilweise vorhanden. Kartographische Darstellungen könnten die Lesbarkeit verbessern. Die Umsetzungsdefizite sind sehr knapp beschrieben. Die Begründung für verzögerte Schlüsselmassnahmen wie z. Bsp. die ESP-Erschliessung oder die Sanierung Altstadt Frauenfeld fällt angesichts der Bedeutung der Massnahmen zu knapp aus.</li> </ul>

Tabelle 4-1

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

<i>Wirksamkeitskriterium</i>	<i>Nutzen</i>
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert (-1 bis 3 Punkte)	1
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen (-1 bis 3 Punkte)	1
WK3: Verkehrssicherheit erhöht (-1 bis 3 Punkte)	1
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (-1 bis 3 Punkte)	0
UR: Umsetzungsreporting (-2 bis 0 Punkte)	-1
<b>Summe (Nutzen)</b>	<b>2</b>

Tabelle 4-2

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

Die Kosten der Massnahmen der Priorität A und B (vgl. A-Liste und B-Liste im Anhang) liegen bei CHF 8.6 Mio. einschliesslich CHF 5.39 Mio. für Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen und zuzüglich von CHF 55.89 Mio. für die A-Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation. 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.

Nutzen (gemäss  
Tabelle 4-2)

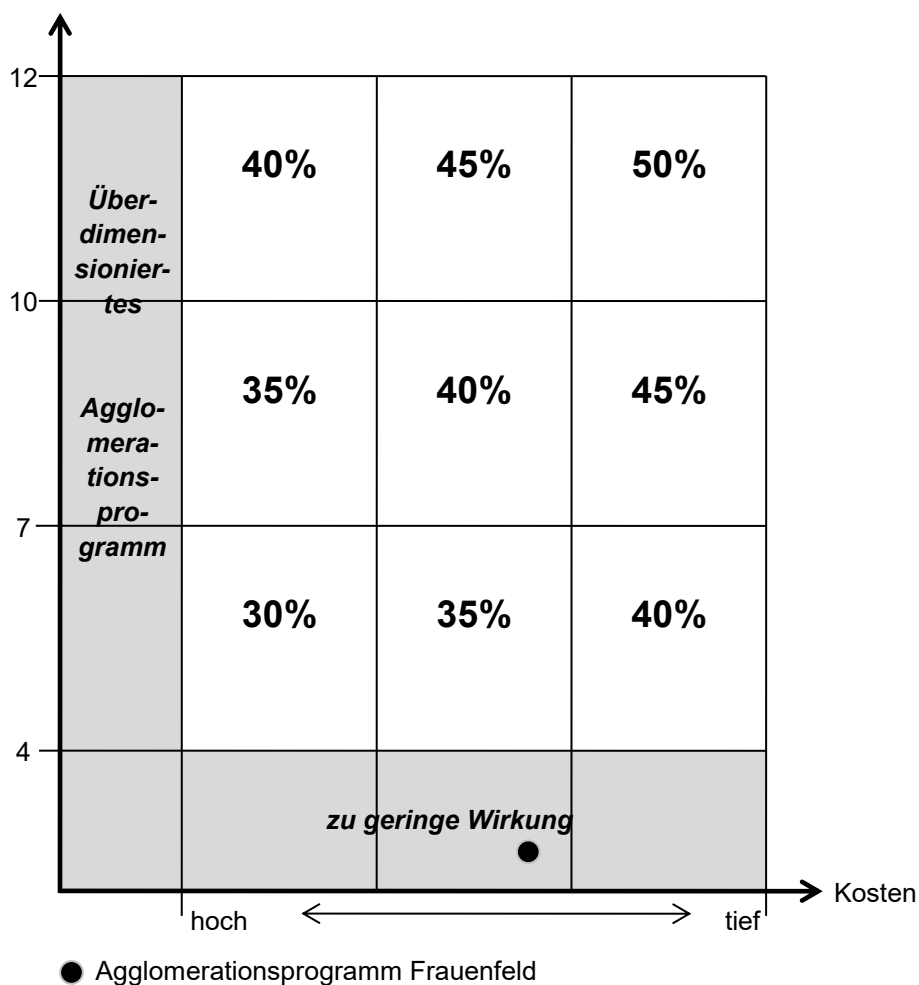


Abbildung 4-1

## 5 Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen

Aufgrund der ungenügenden Programmwirkung sind in der vorliegenden Generation keine Bundesmittel zur Mitfinanzierung von Infrastrukturmassnahmen vorgesehen. Zur besseren Nachvollziehbarkeit des Prüfungsergebnisses wird jedoch die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen im Anhang 1 dargelegt.

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

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

#### 6.1.1 Allgemeines

Das vorliegende Agglomerationsprogramm wurde auf seine Übereinstimmung mit der Raumplanungs- und Umweltgesetzgebung sowie mit den themenbezogenen Sachplänen, namentlich den Teilen Infrastruktur Schiene bzw. Strasse des Sachplans Verkehr, mit Massnahmenplänen und Inventaren des Bundes überprüft. Dabei wurden keine Widersprüche festgestellt.

Die gesetzlichen Bestimmungen und Planvorgaben sind auch bei der Weiterentwicklung und Umsetzung des vorliegenden Agglomerationsprogramms zwingend einzuhalten. Bei der Umsetzung von A-Massnahmen müssen allfällig auftretende Konflikte bis zur Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarungen mit den zuständigen Bundesstellen geklärt sein. Ergänzende Informationen hierzu finden sich im Anhang 1.

## 7 Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms

Die am 30. September 2016 / 31. Dezember 2016 eingereichten Agglomerationsprogramme der 3. Generation bilden die Basis für die dritte Phase der Mittelfreigabe aus dem Infrastrukturfonds bzw. der Bewilligung eines Verpflichtungskredits zur Entnahme von Mitteln aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) ab 2019. Die eidgenössischen Räte werden nach Inkraftsetzung des NAFG in der Regel alle vier Jahre einen Verpflichtungskredit bewilligen.

Der Prüfbericht weist betreffend die Grundanforderungen und die Wirksamkeitskriterien jeweils Stärken und Schwächen des vorliegenden Agglomerationsprogramms aus (Kapitel 3 und 4). Für die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms **Frauenfeld** der nächsten Generation wird empfohlen, die erläuterten Schwächen zu beseitigen und die Stärken beizubehalten oder auszubauen.

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

## ANHANG 1

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

Unter Berücksichtigung aller eingereichten Agglomerationsprogramme und mit Blick auf die verfügbaren Mittel überprüft der Bund die von der Trägerschaft vorgenommene Priorisierung der Massnahmen aufgrund des in der UVEK-Weisung erläuterten Verfahrens<sup>9</sup>. Dazu gehören die folgenden Schritte:

- Anpassung der Massnahmen
- Ermittlung der nicht mitfinanzierten Massnahmen
  - Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen
  - nicht mitfinanzierbare Verkehrsmassnahmen
  - Eigenleistungen der Agglomeration
  - nicht programmrelevante Massnahmen
- Ermittlung der durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbaren Massnahmen
- Ermittlung der Massnahmen mit abgeänderten Prioritäten A/B/C
- Ermittlung der Massnahmen mit Priorität A und B nach Überprüfung durch den Bund
  - Massnahmen der A-Liste sind innerhalb der Vierjahresperiode 2019-2022 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 Handlungsbedarf nach Überprüfung durch den Bund (sog. C\*-Massnahmen)

Massnahmen, die von der Agglomeration mit Priorität C eingereicht wurden, werden vom Bund nicht beurteilt.

### Anpassung der Massnahmen

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

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Änderung Massnahmenkonfiguration
Keine Massnahmen vorhanden			

Tabelle A-1

Folgende Massnahmen wurden den Paketen mit pauschalen Bundesbeiträgen zugewiesen:

#### Paket LV A-Liste (Langsamverkehr)

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST
4566.3.007	VS 6.9	Sanierung Fussgängerübergänge	5.69

Tabelle A-2

<sup>9</sup> Vgl. UVEK-Weisung S. 14 ff. Ziff. 2, S. 40 Ziff. 3.5 und S. 65 ff. Ziff. 4.5.

**Paket LV B-Liste (Langsamverkehr)**

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST</i>
4566.3.006	VS 6.3	Regionaler Radweg Murgtal	2.24

Tabelle A-3

**Nicht mitfinanzierte Massnahmen****Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen**

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben (insb. Art. 17a MinVG und Art. 21 der Verordnung vom 7. November 2007 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer im Strassenverkehr (MinVV)<sup>10</sup>) und der ergänzenden Ausführungen der UVEK-Weisung<sup>11</sup> können folgende programmrelevante Massnahmen nicht durch Bundesbeiträge mitfinanziert werden. Sie sind in den ausgewiesenen Zeithorizonten umzusetzen.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>
Siedlungsmassnahmen			
4566.3.002	RZ 2.5	Studie Murgraum (Vertiefung im Stadtraum)	As
4566.3.004	RZ 2.12	Vertiefung Masterplan ESP Langdorf	Bs
Verkehrsmassnahmen			
4566.3.001	RZ 2.4	Parkierungskonzept Innenstadt Frauenfeld	Bv
4566.3.009	VS 6.11	ÖV-Konzept 2030	Av
4566.3.010	VS 6.12	Langsamverkehrskonzept Stadt Frauenfeld	Av

Tabelle A-4

**Nicht programmrelevante Massnahmen**

Nachfolgend werden Massnahmen aufgelistet, die von der Agglomeration zur Mitfinanzierung oder als Eigenleistung eingereicht wurden, die aber vom Bund als für die Programmwirkung als nicht relevante Massnahmen eingestuft werden. Deren Umsetzung steht der Agglomeration frei.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Begründung</i>
Keine Massnahmen vorhanden			

Tabelle A-5

**Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen**

Die folgenden Strassen- und Eisenbahnmassnahmen sind für die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum relevant und werden in der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund indirekt mitberücksichtigt:

- beschlossene nationale Infrastrukturen, deren Realisierungsbeginn in den A- und B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 3. Generation fällt;

<sup>10</sup> SR 725.116.21

<sup>11</sup> Vgl. UVEK-Weisung, S. 48 ff. Ziff. 3.6 und S. 57 ff. Ziff. 4.4.1.



- noch nicht beschlossene Massnahmen, die der Bundesrat in seiner Botschaft zum STEP Schiene Ausbauschnitt 2030/35 zur Finanzierung vorschlägt oder im Programm Engpassbeseitigung Nationalstrassen in den Modulen 2 und 3 enthalten sind und deren Baubeginn aufgrund der Einschätzung der zuständigen Bundesämter (BAV und ASTRA) voraussichtlich in den A- und B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 3. Generation fällt

Massnahmen im C-Horizont werden bei der Wirkungsbeurteilung nicht berücksichtigt und sind deshalb auch nicht Bestandteil der untenstehenden Tabelle.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>
4566.3.013	ÜM1	Frauenfeld-Wil: Trasseeverlegung und Bahnhof Frauenfeld-Wil-Bahn

Tabelle A-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.

### 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<sup>12</sup> 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>
Keine Massnahmen vorhanden				

Tabelle A-7

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

#### A-Liste

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) 2016*</i>	<i>Bundes- beitrag **</i>
4566.3.008	VS 6.10	Sanierung Unfallschwerpunkte	3.30	3.21	0.00
4566.3.011	-	Paket LV A-Liste	6.15	3.15	0.00
<b>Summe</b>			<b>9.45</b>	<b>6.36</b>	<b>0.00</b>

Tabelle A-8 \* Preisstand April 2016; \*\* Preisstand April 2016 exklusive Mehrwertsteuer und Teuerung; \*\*\* Preisstand April 2016 inkl. Mehrwertsteuer und Teuerung, vgl. Anhang 1

Für die in der nachfolgenden **B-Liste** stehenden Massnahmen ist die Bau- und Finanzreife für die Vierjahresperiode 2019–2022 nicht erreichbar oder muss das Kosten/Nutzen-Verhältnis noch optimiert werden. Zum Zeitpunkt des Versands dieses Prüfberichts (14.09.2018) ist die Mitfinanzierung dieser Massnahmen durch den Bund nicht gesichert. Diese Massnahmen sollen optimiert und/oder zur Bau-

<sup>12</sup>Vgl. UVEK-Weisung, S. 57 ff. Ziff. 4.4.

und Finanzreife gebracht werden, in den Agglomerationsprogrammen der nachfolgenden Generation von der Agglomeration neu eingereicht und vom Bund nochmals geprüft werden<sup>13</sup>:

**B-Liste**

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) 2016*</i>	<i>Bundes- beitrag **</i>
4566.3.012	-	Paket LV B-Liste	2.24	2.24	0.00
<b>Summe</b>			<b>2.24</b>	<b>2.24</b>	<b>0.00</b>

Tabelle A-9 \*Preisstand April 2016\*\*Preisstand April 2016 exkl. Mehrwertsteuer und Teuerung

In der folgenden **C\*- 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).

**C\*-Liste**

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

Keine Massnahmen vorhanden

Tabelle A-10

**Massnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten im Bereich Umwelt aus Sicht des Bundesamtes für Umwelt (BAFU)**

Folgende für die Wirkung des Agglomerationsprogramms mitberücksichtigte Massnahmen der Priorität A oder B können aufgrund einer Grobprüfung des BAFU Konflikte oder Schwierigkeiten in Bezug auf die Einhaltung der Umweltschutzgesetzgebung aufweisen (nicht abschliessende Aufzählung).

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Tab. Prüf- bericht</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Zeit- horizont</i>	<i>Mögliche Konflikte</i>
4566.3.006	VS 6.3	A-3	Regionaler Radweg Murgtal	B	Gewässerraum und die Ufervegetation der Murg, im Bereich der Murg-Einmündung: Amphibienlaichgebiete und Auengebiet von nationaler Bedeutung
4566.3.002	RZ 2.5	A-4	Studie Murgraum (Vertiefung im Stadtraum)	A	Auengebiet von nationaler Bedeutung Nr. 8 "Hau-Äuli", Waldreservat 160 TG108 und Wildtierkorridore von überregionaler Bedeutung TG 09 ZH19 und TG08

Tabelle A-11

<sup>13</sup> Vgl. UVEK-Weisung S. 73 Ziff. 5.3.

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

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), Massnahmen der B-Liste sollen mindestens den Koordinationsstand „Zwischenergebnis“ (ZE) aufweisen. Folgende Massnahmen müssen im Richtplan enthalten sein:

### A-Liste:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Koordinationsstand im Richtplan</i>	<i>Handlungsbedarf / Konsequenz</i>
-----------------	---------------	------------------	--	-------------------------------------

Keine Massnahmen vorhanden

Tabelle A-12

### B-Liste:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Koordinationsstand im Richtplan</i>	<i>Handlungsbedarf / Konsequenz</i>
-----------------	---------------	------------------	--	-------------------------------------

Keine Massnahmen vorhanden

Tabelle A-13

Richtplanrelevante Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen, die eng mit einer Infrastrukturmassnahme der A-Liste verknüpft sind, müssen vor Abschluss der Leistungsvereinbarung als „Festsetzung“ (FS) genehmigt sein.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Koordinationsstand im Richtplan</i>	<i>Handlungsbedarf / Konsequenz</i>	<i>Zeithorizont</i>
-----------------	---------------	------------------	--	-------------------------------------	---------------------

Keine Massnahmen vorhanden

Tabelle A-14

Die restlichen richtplanrelevanten Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen müssen grundsätzlich bis zum Ablauf der mit der Leistungsvereinbarung erfassten Zeitspanne von vier Jahren im Richtplan verankert und genehmigt sein.

Der Umgang mit Fruchtfolgeflächen (FFF) ist insbesondere in der Raumplanungsverordnung (RPV)<sup>14</sup> geregelt. Die Zuständigkeit in diesem Bereich liegt grundsätzlich bei den Kantonen. Für die FFF und sofern dies notwendig ist, werden weitere entsprechende Vorbehalte in der Leistungsvereinbarung angebracht.

<sup>14</sup> SR 700.1

## ANHANG 2

### Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen

Im Anhang 2 werden vergleichsweise kostengünstige Langsamverkehrsmassnahmen, Verkehrsmanagementmassnahmen und Aufwertungs-/Sicherheitsmassnahmen im Strassenraum aufgeführt. Diese Massnahmen wurden einem Benchmark unterzogen bzw. es wurden hierfür standardisierte Kosten berechnet, um eine vergleichbare und angemessene Basis für die Beurteilung und Ausrichtung von pauschalen Bundesbeiträgen zu erhalten.

#### Paket LV A-Liste (Langsamverkehr)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitragssatz	Konzeptkürzung	Beitrag pro Leistungseinheit (gerundet)	Total Beitrag
Fussgängerschutzinseln mit Strassenaufweitung	35	Stück	100'000	0%	10%	0	0

Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	0.00
-----------------------------------	------

Tabelle A-15