



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 Kreuzlingen- Konstanz**

## **3. Generation**

### **Prüfbericht des Bundes**

---

Referenz/Aktenzeichen: 223.0-4/3/18/4/5

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>8</b>
<b>4</b>	<b>Beurteilung der Programmwirkung</b> .....	<b>11</b>
4.1	Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien.....	12
4.2	Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis) .....	16
<b>5</b>	<b>Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen</b> .....	<b>17</b>
5.1	Anpassung der Massnahmen.....	17
5.2	Nicht mitfinanzierte Massnahmen .....	19
5.2.1	Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen .....	19
5.2.2	Nicht programmrelevante Massnahmen.....	20
5.3	Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen.....	21
5.4	Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C .....	22
5.5	A-, B- und C*-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung.....	23
<b>6</b>	<b>Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen</b> .....	<b>24</b>
6.1	Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne sowie Inventare des Bundes.....	24
6.1.1	Allgemeines .....	24
6.1.2	Massnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten im Bereich Umwelt aus Sicht des Bundesamtes für Umwelt (BAFU) .....	24
6.2	Nachweis der Abstimmung von Massnahmen der Priorität A oder B mit den kantonalen Richtplänen.....	25
<b>7</b>	<b>Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms</b> .....	<b>26</b>
<b>ANHANG 1</b>	.....	<b>27</b>
<b>ANHANG 2</b>	.....	<b>29</b>
	Liste der nicht mitfinanzierten Massnahmen mit aus Bundessicht kritischer Wirkung..	29

# 1 Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung; Vorgehen

## 1.1 Gegenstand der Prüfung

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

- Agglomerationsprogramm Kreuzlingen-Konstanz 3. Generation, Teilbereich Siedlung und Verkehr, 1. Dezember 2016

Das Agglomerationsprogramm (AP) wurde am 27. 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 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 Kreuzlingen-Konstanz der 3. Generation baut auf den vorangehenden Generationen auf. Dank der guten Zusammenarbeit der zwei Kernstädte funktioniert die Abstimmung der Vorhaben über die Grenze grundsätzlich gut. Die Agglomerationsplanung erfolgt allerdings noch nicht aus einer Hand, was sich exemplarisch in den nicht vorliegenden kartographischen Darstellungen über dem gesamten Perimeter zeigt. Auch weist das Programm weiterhin konzeptionelle Schwächen auf, insbesondere die Abstimmung in den Bereichen Verkehr und Landschaft mit den zahlreichen vorhandenen übergeordneten oder kommunalen Grundlagen muss künftig deutlich verbessert werden. Der rote Faden sowie die Priorisierung einzelner Massnahmen sind nur schwierig nachvollziehbar.

Die Stärke des Agglomerationsprogramms ist die Verbesserung des Langsamverkehrs (LV). Mit den vorgeschlagenen Massnahmen kann insbesondere die Trennwirkung der Bahninfrastrukturen, des Seerheins und der Landesgrenze vermindert werden. Weiter gelingt es, die Fahrplanstabilität des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs (ÖV) auf Schweizer Seite mit Bevorzugungsmassnahmen zu verbessern. Zudem werden die intermodalen Schnittstellen gestärkt. Im Siedlungsbereich bildet das Zukunftsbild der dritten Generation eine gute Grundlage für die Konzentration der Entwicklung innerhalb der bebauten Gebiete der Agglomeration. Die Siedlungsentwicklung wird mit klar definierten Entwicklungsarealen und -schwerpunkten mehrheitlich im Kerngebiet der Agglomeration gefördert. Die Qualität der öffentlichen Räume wird im Zentrum der Agglomeration durch einige Strassenraumgestaltungen verbessert.

Das Agglomerationsprogramm enthält kein grenzüberschreitendes Gesamtverkehrskonzept. Es zeigt nicht auf, wie das Agglomerationszentrum vom Verkehr entlastet und eine Modal-Split-Verschiebung erreicht werden kann. Im ÖV können wegen der noch nicht abgeschlossenen S-Bahn-Studie keine Aussagen zur Verbesserung des Angebots gemacht werden. Deshalb werden auch keine mit den Entwicklungsgebieten gekoppelten Verkehrsmassnahmen vorgeschlagen. Daher kann dem Agglomerationsprogramm nur eine geringe Wirkung bei der Abstimmung von Siedlung und Verkehr attestiert werden.

Für den motorisierten Individualverkehr (MIV) sind auf Schweizer Seite einzelne Massnahmen zum Verkehrsmanagement und für die Strassenraumgestaltung vorgesehen; sie sind jedoch nicht in ein übergeordnetes, grenzüberschreitendes Erschliessungs- und Verkehrslenkungskonzept eingebettet. Das Agglomerationsprogramm zeigt insbesondere nicht auf, wie die Verkehrsnachfrage im MIV mit einem griffigen Parkierungskonzept und einem flächendeckenden Verkehrsmanagement reduziert werden kann.

Im Siedlungsbereich werden die Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan eingehalten. Die Massnahmen bleiben jedoch sehr generell und konkretisieren die Vorgaben des kantonalen Richtplans kaum. Längerfristig werden Neueinzonungen vorgesehen, obwohl die Agglomeration vom tiefen BFS-Szenario betreffend Bevölkerungsentwicklung ausgeht.

Im Agglomerationsprogramm wird noch keine Strategie zur konsequenten und flächendeckenden Erhöhung der Verkehrssicherheit vorgelegt. Die Abstimmung mit dem kantonalen Black Spot Management (BSM) wird nicht aufgezeigt. Trotzdem werden mit den vorgeschlagenen Massnahmen punktuelle Verbesserungen bei der Verkehrssicherheit erzielt.

Das Agglomerationsprogramm hat nur einen geringfügigen Einfluss auf den Modal Split. Weil keine Massnahmen für den ÖV und für die Nachfragelenkung im MIV, gleichzeitig aber Strassenausbauten vorgesehen sind, kann kaum eine nennenswerte Verminderung der Umweltbelastung, der Trennwirkung und des Ressourcenverbrauchs erwartet werden. Die Aufwertung der Landschaft wird in einer Teilstrategie thematisiert. Für deren Umsetzung liegen aber noch 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 Kreuzlingen-Konstanz ist dies nicht der Fall. Insgesamt ist die Umsetzung der Siedlungs- wie auch der Verkehrsmassnahmen aus der zweiten Generation zufriedenstellend. In die Bewertung ist nur die Umsetzung der zweiten Generation eingeflossen, wo Verzögerungen weniger stark gewichtet werden.

Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms **Kreuzlingen-Konstanz** auf CHF 79.34 Mio. Dieser Betrag umfasst CHF 17.39<sup>3</sup> Mio. für die A- Massnahmen der 2. Generation. Die Investitionskosten werden für die betroffene mittlere Agglomeration als mittel eingestuft.

Aufgrund der Programmwirkung (Kosten/Nutzen-Verhältnis) wird dem eidgenössischen Parlament beantragt, folgenden Beitragssatz des Bundes an die mitfinanzierten Massnahmen der 3. Generation festzulegen<sup>4</sup>:

35 %

Aus diesem Beitragssatz werden für die Mitfinanzierung der in der nachfolgenden A-Liste enthaltenen Massnahmen die aufgeführten Beiträge des Bundes bei den eidgenössischen Räten zur Freigabe beantragt.

**A-Liste**

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) laut AP	Kosten (Mio. CHF) 2016*	Bundes- beitrag **	Bundes- beitrag ***
4671.3.033	LV-2.3.3	Velostation Bahnhof Konstanz (neu)	2.60	2.53	0.89	
4671.3.038	ÖV- 2.10.1	Hauptstrasse Bottighofen östlich Bärenkreisel	1.80	1.75	0.61	
4671.3.039	ÖV- 2.10.2	Emmishoferzoll	0.25	0.24	0.08	
4671.3.046	ÖV-2.14	Bauliche Massnahmen Bahnhof Kreuzlingen Hafen (neu)	0.50	0.49	0.17	
4671.3.061	MIV-4.1	Verkehrssicherheit   Sanierung Unfallschwerpunkte (neu)	5.20	5.06	1.77	
4671.3.075	-	Paket LV A-Liste	14.45	9.89		3.46
4671.3.076	-	Paket Aufw. Str. A-Liste	5.67	4.83		1.69
<b>Summe</b>			<b>30.47</b>	<b>24.79</b>	<b>3.52</b>	<b>5.15</b>

Tabelle 2-1 \* Preisstand April 2016; \*\* Preisstand April 2016 exklusive Mehrwertsteuer und Teuerung; \*\*\* Preisstand April 2016 inkl. Mehrwertsteuer und Teuerung, vgl. Anhang 1

**Übrige für die Programmwirkung relevante Massnahmen**

Die folgenden Massnahmen sind für die Beurteilung der Programmwirkung und damit für die Festlegung der Höhe des Beitragssatzes relevant. Sie werden in die Leistungsvereinbarung übernommen.

<sup>3</sup> Diese Investitionskosten A2 wurden aus den Kosten mit Preisstand 2005 gemäss der Leistungsvereinbarung 2. Generation auf den aktuellen Preisstand umgerechnet und um die Beträge reduziert, von denen die Trägerschaften definitiv Abstand genommen haben.

<sup>4</sup> Die Beitragssätze an die A-Massnahmen, die in den Leistungsvereinbarungen der 2. Generation festgehalten sind, bleiben unverändert.

- Nicht durch den Bund mitfinanzierte Massnahmen im Bereich Siedlung und Verkehr gemäss Tabelle 5.2 (vgl. Kapitel 5.2.1)
- Massnahmen der B-Liste gemäss Tabelle 5-6 (vgl. Kapitel 5.5).

Weitere durch den Bund (mit)finanzierbare Massnahmen gemäss Tabelle 5-4 (vgl. Kap. 5.3.), 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.

Kosten und Nutzen der überarbeiteten Agglomerationsprogramme der 3. Generation wurden unter Einbezug der Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 2. Generation (ohne Massnahmen der Priorität B, vgl. Kap. 3.4 der Leistungsvereinbarung) bewertet, jedoch ohne Berücksichtigung der dringenden Projekte<sup>5</sup>. Auch der Umsetzungsstand dieser (bereits verbindlich vereinbarten) Massnahmen ist daher für die Programmwirkung des vorliegenden Agglomerationsprogramms der 3. Generation und damit für die Festlegung des Beitragssatzes relevant.

---

<sup>5</sup> Für dringende Projekte des Agglomerationsverkehrs wurden im Oktober 2006 die Mittel aus dem Infrastrukturfonds gesprochen (vgl. Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds vom 4. Oktober 2006). Mit Inkrafttreten des Infrastrukturfondsgesetzes 2008 konnte mit dem Bau dieser dringenden Projekte begonnen werden.

### 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>6</sup>.

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

#### Zusammenfassung

Die ausführliche Analyse des Agglomerationsprogramms Kreuzlingen-Konstanz unterscheidet zwischen schweizerischen und deutschen Gemeinden und berücksichtigt diverse in der Region erbrachte Eigenleistungen. Der strategische Teil vermischt sowohl die Ebenen (Zukunftsbild, Teilstrategien) als auch Begrifflichkeiten, weshalb es schwerfällt, stringente Bezüge herzustellen. Die Massnahmen sind allgemein zu wenig konkretisiert; deren Begründung und Priorisierung ist aufgrund der konzeptionellen Schwäche des Programms schwierig nachvollziehbar. Der rote Faden des Agglomerationsprogramms Kreuzlingen-Konstanz ist deshalb nicht immer leicht zu erkennen. Die Abstimmung in den Bereichen Verkehr und Landschaft mit den zahlreichen, übergeordneten oder kommunalen Grundlagen ist nicht gewährleistet.

#### 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 wird durch den Verein Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz gebildet. Die Geschäftsstelle tritt als Ansprechpartnerin gegenüber dem Bund auf. Sie koordiniert, kontrolliert und gewährleistet die Umsetzung des Agglomerationsprogramms und ist für das Monitoring und Controlling zuständig. Der Kanton Thurgau sowie der Landkreis Konstanz sind im Verein vertreten. Die Regionalplanungsgruppe Kreuzlingen und der Regionalverband Hochrhein-Bodensee sowie die Kernstädte Kreuzlingen und Konstanz waren mit Vertretern in der Projektgruppe an der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms involviert.
- Es fand eine öffentliche Vernehmlassung zum Agglomerationsprogramm statt. Die Eingaben sowie deren Berücksichtigung im Agglomerationsprogramm werden in einem separaten Bericht ausgewiesen.

#### Schwächen

- Der Landkreis Konstanz ist nur als assoziiertes Mitglied im Verein Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz vertreten.

#### 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)

---

<sup>6</sup> Vgl. UVEK-Weisung S. 25 Ziff. 3.4.



- 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 unterscheidet jeweils zwischen schweizerischen und deutschen Gemeinden und berücksichtigt diverse in Eigenleistung erbrachte Massnahmen innerhalb der Agglomeration. Die thematisch gegliederte SWOT-Analyse ermöglicht eine gut nachvollziehbare Ableitung des konkreten Handlungsbedarfs.
- Das Zukunftsbild wurde für den Zeithorizont 2040 weiterentwickelt. Es weist übergeordnete Leitziele für die gesamte Agglomeration auf und bettet diese in einen übergeordneten Kontext mit den umliegenden Metropolitanräumen Zürich, München und Stuttgart ein.
- Die neuen Massnahmen des Agglomerationsprogramms werden im Bericht zusammenfassend erläutert.

#### Schwächen

- Das Agglomerationsprogramm weist immer noch grundsätzliche konzeptionelle Schwächen, insbesondere im Bereich Verkehr, auf. Es liegen zahlreiche übergeordnete oder kommunale Grundlagen vor, insbesondere in den Bereichen Verkehr und Landschaft. Diese werden im Agglomerationsprogramm aber nicht konsequent aufgenommen, erwähnt oder zusammengefasst.
- Die kartographischen Darstellungen sind verbesserungswürdig. Es ist unklar, welche Funktion die Karte „Zukunftsbild – Strategie Siedlung, Landschaft, Mobilität“ einnimmt (Abgrenzung zwischen Zukunftsbild und Teilstrategien). Im Bericht wird die gleiche Karte als „Konzeptkarte Siedlung und Landschaft“ abgebildet. Für die in der Analyse des zukünftigen Zustands ausgewiesenen Schwachstellen im Bereich Verkehr gibt es keine kartographische Darstellung, um den räumlichen Bezug nachvollziehen zu können. Deshalb ist es z.B. nicht möglich, die zukünftige Struktur des Verkehrssystems zu erfassen. Ebenso gibt es keine kartographischen Darstellungen zum Bereich Landschaft.
- Es gibt keine Aussagen zur Entwicklung des Mobilitätsverhaltens. Die Beurteilung des Bereichs Siedlung beschränkt sich mit Ausnahme der Insel Reichenau ausschliesslich auf das schweizerische Staatsgebiet. Die Teilstrategien beziehen sich zwar auf die Aussagen des Zukunftsbildes und den ausgewiesenen Handlungsbedarf. Auch erlaubt die Konzeptkarte zum Bereich Siedlung und Landschaft eine räumliche Konkretisierung gewisser Inhalte (ESP, Verdichtungsgebiete, etc.). Die Aussagen in den Teilstrategien bleiben aber allgemein und sind zu wenig agglomerationsspezifisch. Mit einem konkreteren Bezug auf die spezifischen Bedürfnisse der Agglomeration könnte ihre Aussagekraft wesentlich erhöht werden.
- Mehrere Begrifflichkeiten werden vermischt, so dass die LeserInnenführung schwerfällt (Hauptstrategie, Teilstrategie, Konzept, etc.). Zudem werden die Karten nicht konsequent mit dem Text verknüpft.
- Die Standorte der verschiedenen Siedlungsgebiete werden in allgemeinen Massnahmenblättern zusammengefasst (Verdichtungsgebiete, Aufwertung Ortszentren). Dies hat zur Folge, dass kaum detaillierte und spezifische Aussagen zu Reifegrad, Planungshorizont, Kosten etc. gemacht werden können und auch die Abhängigkeiten zu den Verkehrsmassnahmen nicht ausgewiesen werden. Die Massnahmen weisen zum grossen Teil noch eine zu geringe Konkretisierung auf.
- Eine kurze Zusammenfassung der wichtigsten Inhalte des Agglomerationsprogramms wäre hilfreich, um einem aussenstehenden Leser einen raschen Einstieg und Überblick über die zentralen Anliegen des Agglomerationsprogramms zu ermöglichen.

## **Grundanforderung 6**

- GA 6: Umsetzung und Controlling gesichert

Über die Umsetzung der Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 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

- Im Umsetzungs-Reporting werden die einzelnen Massnahmen der Vorgängergeneration als Massnahmenblätter aufgeführt und mit dem Stand der Umsetzung, den vorgenommenen Eigenleistungen und dem weiteren Vorgehen ergänzt.

### Schwächen

- Die Abstimmung mit übergeordneten Planungen ist im Agglomerationsprogramm nicht gut dargestellt.

## 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>7</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>8</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>9</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 (Kap. 2);
- die durch den Bund nicht mitfinanzierbaren Massnahmen in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr (Kap. 5.2.1);
- Massnahmen der B-Liste des Agglomerationsprogramms der 3. Generation gemäss Priorisierung des Bundes (Kap. 5.5);
- Massnahmen der A-Liste des Agglomerationsprogramms der 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 (2015–2018) umgesetzt oder begonnen wurden<sup>10</sup>.

Weitere durch den Bund (mit)finanzierbare Massnahmen gemäss Tabelle 5-4 (vgl. Kap. 5.3), 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 der Leistungsvereinbarung der 2. Generation vorgesehenen mitfinanzierten Massnahmen der jeweiligen A-Liste<sup>11</sup>.

<sup>7</sup> Vgl. UVEK-Weisung S. 14 ff. Ziff. 2, S. 40 Ziff. 3.5 und S. 65 ff. Ziff. 4.5).

<sup>8</sup> Vgl. UVEK-Weisung S. 65 Ziff. 4.5 und S. 67 Ziff. 4.5.2.

<sup>9</sup> SR 725.116.2

<sup>10</sup> Vgl. UVEK-Weisung S. 65 Ziff. 4.5.1.

<sup>11</sup> Vgl. UVEK-Weisung S. 66 Ziff. 4.5.2.

## 4.1 Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien

### Wirksamkeitskriterium

### Beurteilung mit Begründung

WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert

#### Stärken

- Die Verbesserung des Angebots für den LV bildet einen Schwerpunkt des Agglomerationsprogramms. Die zwei Hauptgemeinden haben je ein Handlungsprogramm zur Verbesserung der LV-Infrastruktur erarbeitet. Die vorgeschlagenen Netzergänzungen können die Trennwirkung des Bahntrassees zwischen Stadt und See und des Rheins bzw. des Seerheins vermindern. Sie tragen zu einem attraktiveren Fuss- und Veloverkehr bei.
- Ergänzend zu den Massnahmen der zweiten Generation sieht das Agglomerationsprogramm punktuelle Busbevorzugungsmassnahmen vor (Busspuren, LSA-Bevorzugung). Sie beruhen auf einem ÖV-Priorisierungs- und Verkehrsmanagementkonzept. Diese verbessern die Fahrplanstabilität und teilweise die Fahrzeiten. Allerdings beschränkt sich das ÖV-Priorisierungskonzept ohne nachvollziehbaren Grund auf einen kleineren Perimeter in der Schweiz.
- Aufbauend auf der 2. Generation wird die Umgestaltung stark frequentierter Strassenachsen in der Schweiz weiterverfolgt.
- An verschiedenen Bahnhöfen werden Velostationen vorgesehen. In Deutschland sind diese Bestandteil der multimodalen „Mobilpunkte“; diese sind allerdings noch wenig konkretisiert.

#### Schwächen

- Wie im Agglomerationsprogramm der zweiten Generation liegt noch kein verkehrsträger- und grenzüberschreitendes Gesamtverkehrskonzept vor, aus welchem Teilstrategien und Massnahmen systematisch hergeleitet werden.
- Das grenzüberschreitende LV-Konzept der zweiten Generation wurde nicht aktualisiert und im Bericht der dritten Generation nicht weiter konkretisiert. Die Schwachstellen im LV werden noch nicht systematisch angegangen. Massnahmen werden, trotz ausgewiesenem Handlungsbedarf (Unfallschwerpunkte und unfallträchtige Strecken für den Veloverkehr) noch nicht konsequent vorgesehen.
- Das Agglomerationsprogramm enthält noch keine konkreten Aussagen zum künftigen Bahn- und vor allem Busangebot. Insbesondere wird nicht aufgezeigt, wie die Erschliessungslücken geschlossen, das grenzüberschreitende Angebot ausgebaut und die Erschliessungsqualität der Entwicklungsgebiete verbessert werden soll. Die S-Bahn-Agglomerationsstudie zeigt, wie gewisse Lücken geschlossen werden können und wie die grenzüberschreitende Zusammenarbeit im ÖV gestärkt werden kann. Allerdings liegen hier erst Zwischenergebnisse vor.
- Es liegt kein agglomerationsweites Erschliessungs- und Betriebskonzept zur Verkehrslenkung und -dosierung vor. Deshalb wird die angestrebte Entlastung der Zentren, die Verminderung der Stausituationen und die Verkehrsverstetigung nicht erreicht. Entsprechende Massnahmen werden nur punktuell in Kreuzlingen vorgesehen (Betriebs- und Gestaltungskonzepte). Weitere Massnahmen im Schweizer Teil der Agglomeration sind erst im C-Horizont vorgesehen. Die reinen Verkehrsmanagementmassnahmen („Netzüberlastungsschutz“) werden erst nach den ÖV-Bevorzugungsmassnahmen umgesetzt, ohne dass diese Prioritätensetzung begründet wird.
- Im Bereich Mobilitätsmanagement macht das Agglomerationsprogramm keine Aussage. Auf Agglomerationsebene sind nach wie vor kein griffiges Parkierungskonzept und keine zweckmässige P+R-Strategie vorhanden. Deshalb sind Massnahmen wie das Parkhaus am Bahnhof Kreuzlingen Hafen mit einer deutlichen Erhöhung des Angebots nicht nachvollziehbar. Die flankierenden Massnahmen (Aufhebung oberirdischer Parkplätze)

zu den grösseren Parkierungsanlagen (Hafen, Freizeitareal Seezelg, Fischerhaus) sind noch wenig verbindlich.

WK2:  
Siedlungsentwicklung nach innen

**Stärken**

- Das Zukunftsbild der dritten Generation ist eine gute Grundlage zur Konzentration der Entwicklung innerhalb der bebauten Gebiete der Agglomeration. Seine Umsetzung bleibt aber wenig konkret.
- Die Siedlungsentwicklung soll schwergewichtig in den Entwicklungsarealen und -schwerpunkten stattfinden. Das Agglomerationsprogramm macht dazu auch Nutzungsvorgaben. Damit wird das Ziel des kantonalen Richtplans unterstützt, das Wachstum mehrheitlich (65%) im urbanen Raum abzudecken.
- Die Qualität der öffentlichen Räume wird im Kern der Agglomeration durch einige Umgestaltungsmassnahmen verbessert. Das Agglomerationsprogramm nutzt die grosse Chance, die sich durch die Schliessung des Hauptzolls für den MIV ergibt. Es zeigt auf, wie das sich ergebende Potenzial genutzt werden soll.

**Schwächen**

- Die Prioritäten der Siedlungsentwicklung sind noch ungenügend auf die Verkehrserschliessung abgestimmt. Sie berücksichtigen die Erschliessungsqualität mit ÖV und LV zu wenig. Die Strategie für die Verbesserung der Erschliessung in den Entwicklungsräumen ist wegen der noch nicht abgeschlossenen S-Bahn-Agglomerationsstudie schwierig nachvollziehbar und es gibt keine entsprechenden Massnahmen. Beispielsweise sind für den grossen Entwicklungsschwerpunkt Wollmatingen Hafner noch keine ÖV-Massnahmen ersichtlich, obwohl er ungenügend erschlossen ist.
- Die Siedlungsmassnahmen sind sehr allgemein formuliert (Daueraufgaben) und wiederholen im Wesentlichen nur die Aussagen der Teilstrategien.
- Die Agglomeration setzt sich nicht vertiefter als der kantonale Richtplan mit den Verkehrsintensiven Anlagen (VE) auseinander, obwohl die Einkaufszentren oder Spitäler nicht alle im gut erschlossenen Kerngebiet liegen.
- Es werden keine Angaben zu den Potenzialen der einzelnen Entwicklungsräume gemacht, so dass ein Abgleich mit dem Bedarf nicht möglich ist. Es ist deshalb nicht nachvollziehbar, weshalb längerfristig Neueinzonungen vorgesehen sind, obwohl das Agglomerationsprogramm vom tiefen BFS-Szenario zur Bevölkerungsentwicklung ausgeht.
- Das Agglomerationsprogramm verzichtet darauf, den kantonalen Richtplan bezüglich Siedlungsbegrenzung zu konkretisieren. Die bestehenden Bauzonen werden nicht priorisiert. Die Kontingente, die gemäss Richtplan für Arrondierungen zur Verfügung stehen, werden nicht thematisiert, ebenso wenig wie Kompensationsmechanismen bei Neueinzonungen.

WK3:  
Verkehrssicherheit erhöht

**Stärken**

- Der Ausbau der LV-Infrastruktur, vor allem die vom MIV getrennte Veloinfrastruktur in Deutschland, sowie die Verstärkung des Verkehrs auf stark belasteten Achsen trägt zu einer gewissen Verbesserung der Verkehrssicherheit bei.
- Das Agglomerationsprogramm verbessert die Sicherheit des Fussverkehrs durch die Sanierung von Fussgängerquerungen.
- Aus der Analyse des Unfallgeschehens werden vier prioritär zu sanierende Unfallschwerpunkte (USP) und Unfallhäufungsstellen (UHS) bestimmt, für die allerdings erst die Situationsanalyse vorliegt.

**Schwächen**

- Das Agglomerationsprogramm legt keine Strategie dar zur konsequenten und flächendeckenden Erhöhung der Verkehrssicherheit mit einer systematischen Herleitung

	<p>von Massnahmen. Die Abstimmung mit dem kantonalen Black Spot Management (BSM) wird im Agglomerationsprogramm nicht ausgeführt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Verkehrssicherheit wird auf deutscher Seite nicht thematisiert.</li> <li>▪ Es gibt keine Strategien und Massnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion und zur Erweiterung von verkehrsberuhigten Zonen.</li> </ul>
<p>WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch</p>	<p><b>Stärken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Massnahmen lassen eine sehr geringe Verlagerung des Modal Splits zu Gunsten des ÖV und des LV erwarten. Dies ist vor allem den LV-Massnahmen und den punktuellen Busbevorzugungen zu verdanken. Weitergehende Massnahmen zur Attraktivierung des ÖV liegen aber nicht vor.</li> <li>▪ Die Verstetigung des Verkehrs auf den Hauptachsen und die Schliessung des Hauptzolls für den MIV haben eine leicht positive Wirkung auf die Lärmimmissionen im Kern der Agglomeration.</li> <li>▪ Eine neue landschaftliche Massnahme hat die Aufwertung der Übergänge zwischen Siedlung und offener Landschaft zum Ziel. Diese geht mit dem Fokus auf Gestaltung, Architektur und Siedlungsökologie in die richtige Richtung. Sie ist aber noch wenig konkret.</li> </ul> <p><b>Schwächen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Fahrleistung des MIV wird mangels einer griffigen Parkierungsstrategie und eines flächendeckenden Verkehrsmanagements nicht verringert. Mit den geplanten Strassenausbauten (OLS) besteht sogar das Risiko einer zusätzlichen Verkehrszunahme. Das Agglomerationsprogramm zeigt aber nicht umfassend auf, wie die MIV-Belastung innerhalb der städtischen Gebiete begrenzt werden kann.</li> <li>▪ Trotz einer zutreffenden landschaftlichen Strategie weist das Agglomerationsprogramm keine konkreten Massnahmen auf. Es sind keine Massnahmen zur Verringerung der Trennwirkung und der Flächenbeanspruchung vorhanden. Es gibt kein Gesamtkonzept mit entsprechenden Massnahmen zur Aufwertung und zum Erhalt der für die Agglomeration prägenden Natur- und Landschaftsräume (See, Seerücken). Die Schutzgebiete werden im Zukunftsbild nicht ausgewiesen. Die «Freizeit- und Erholungsachsen» kollidieren mit Schutzgebieten von nationaler Bedeutung, ohne dass aufgezeigt wird, wie mit diesem Konflikt umzugehen ist.</li> </ul>
<p>UR: Umsetzungsreporting</p>	<p><b>Stärken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Es besteht keine erste Generation des Agglomerationsprogramms Kreuzlingen-Konstanz, weshalb in die Bewertung der Umsetzung nur die zweite Generation eingeflossen ist, wo Verzögerungen weniger stark gewichtet werden.</li> <li>▪ Der Umsetzungsstand der Verkehrsmassnahmen aus der zweiten Generation ist zufriedenstellend, auch wenn die Umsetzung der Ausbaumassnahmen im ÖV verzögert ist.</li> </ul> <p><b>Schwächen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Der Umsetzungsstand der Siedlungsmassnahmen aus der zweiten Generation weist Schwächen auf.</li> <li>▪ Die Kohärenz der Umsetzung weist Schwächen auf, der Programmgedanke ist nur teilweise gewahrt. Für verzögerte Schlüsselmassnahmen, wie der Ausbau Bahnhof Konstanz und die Umgestaltung des Bushofs Bärenplatz in Kreuzlingen werden keine Alternativen aufgezeigt. Deren Wirkung wird damit verzögert eintreten.</li> <li>▪ Die Qualität des Reportings weist Schwächen auf. Für einzelne Verzögerungen gibt es keine konkreten Begründungen oder Angaben zum weiteren Vorgehen. Die Lesbarkeit und die Nachvollziehbarkeit des Umsetzungsreportings ist nur bedingt gegeben. Die Angaben zur Umsetzung sind auf mehrere Stellen im Bericht verteilt. In der Umsetzungstabelle der Massnahmen der zweiten Generation gibt es zudem keine Angaben zu ihrer Weiterentwicklung in der dritten Generation.</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)	1
UR: Umsetzungsreporting (-2 bis 0 Punkte)	0
<b>Summe (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-Liste in Kap. 2 und B-Liste in Kap. 5.5) liegen bei CHF 61.95 Mio. einschliesslich CHF 33.19 Mio. für Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen und zuzüglich von CHF 17.39 Mio. für die A-Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 2. Generation. Für eine mittlere 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)

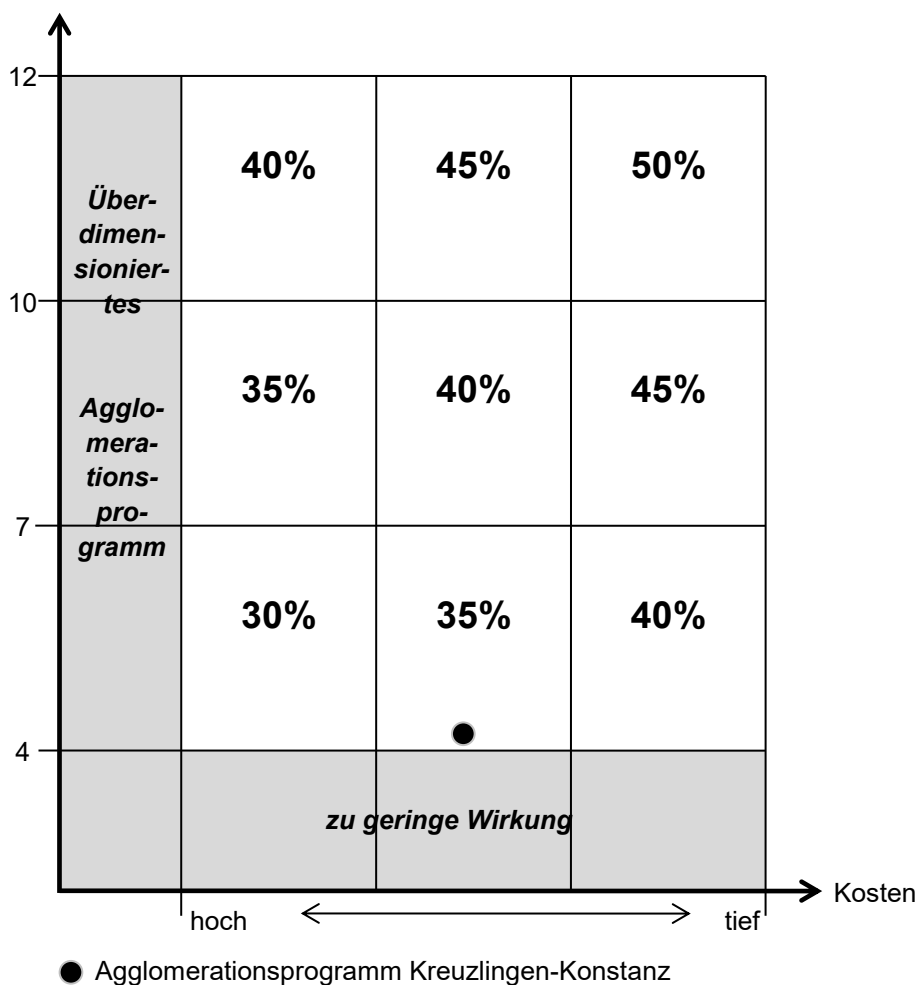


Abbildung 4-1



## 5 Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen

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>12</sup>. Dazu gehören die folgenden Schritte:

- Anpassung der Massnahmen (Kap. 5.1)
- Ermittlung der nicht mitfinanzierten Massnahmen (Kap. 5.2)
  - Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen (Kap. 5.2.1)
  - nicht mitfinanzierbare Verkehrsmassnahmen (Kap. 5.2.1)
  - Eigenleistungen der Agglomeration (Kap. 5.2.1)
  - nicht programmrelevante Massnahmen (Kap. 5.2.2)
- 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 durch den Bund (Kap. 2 sowie Kap. 5.5)
  - 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, 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, 5-2 und 5-6 aufgelisteten Massnahmen sind für den Beitragssatz relevant und werden in die Leistungsvereinbarung übernommen.

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

### 5.1 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 5-1

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
4671.3.002	LV-1.3	Radweg Tägerwil – Lengwil	1.17
4671.3.003	LV-1.8	Fuss- und Radweg Helvetiaplatz – Seestrasse	4.38

<sup>12</sup> Vgl. UVEK-Weisung S. 14 ff. Ziff. 2, S. 40 Ziff. 3.5 und S. 65 ff. Ziff. 4.5.

4671.3.015	LV-1.21.6	Untere Laube/Obere Laube zwischen Bodanstrasse und Rheinsteig (neu)	0.63
4671.3.023	LV-1.22.5	Langenrainer Strasse zwischen Kapitän-Römer-Strasse und OE Dettingen (neu)	0.10
4671.3.034	LV-2.3.4	Velostation Mobilpunkt Seerhein (neu)	1.26
4671.3.036	LV-2.4	Sanierung Fussgängerübergänge (neu)	5.84

Tabelle 5-1a

**Paket Aufw. Str. A-Liste (Aufwertung Strassenraum)**

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST</i>
4671.3.056	MIV-2.10.1	Kreuzlingerstrasse, Abschnitt Schnetztor bis Hauptzoll, Stadt Konstanz	1.46
4671.3.057	MIV-2.10.2	Hauptstrasse, Abschnitt Hauptzoll bis Helvetiaplatz, Stadt Kreuzlingen	3.79

Tabelle 5-1b

**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>
4671.3.004	LV-1.9	Fussgängerunterführung Bahnhof Kreuzlingen-Hafen	4.87
4671.3.005	LV-1.10	Überführung Hafenstrasse und Bahn im Bereich Promenadenstrasse	1.07
4671.3.006	LV-1.13	Fuss- und Radweg Seezelg	2.92
4671.3.007	LV-1.15	Fuss- und Radweg Bottighofen – Lengwil	0.97
4671.3.030	LV-1.23	Fusswegverbindung Seefeld (neu)	1.95
4671.3.035	LV-2.3.5	Velostation Klein Venedig (neu)	1.26

Tabelle 5-1c

**Paket Aufw. Str. B-Liste (Aufwertung Strassenraum)**

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST</i>
4671.3.058	MIV-2.11	Betriebs- und Gestaltungskonzept Hauptstrasse (neu)	2.43
4671.3.059	MIV-2.12	Betriebs- und Gestaltungskonzept Paulistrasse (neu)	2.43

Tabelle 5-1d

**Paket VM B-Liste (Verkehrsmanagement)**

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST</i>
4671.3.042	ÖV-2.13.1	Konstanzerstrasse/Tägerwilerstrasse (neu)	0.19
4671.3.043	ÖV-2.13.2	Bernrainstrasse (neu)	0.19
4671.3.044	ÖV-2.13.3	Brunnenstrasse/Bernrainstrasse (neu)	0.19

Tabelle 5-1e

## 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 der Verordnung vom 7. November 2007 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer im Strassenverkehr (MinVV)<sup>13</sup>) und der ergänzenden Ausführungen der UVEK-Weisung<sup>14</sup> können folgende programmrelevante Massnahmen nicht durch Bundesbeiträge mitfinanziert werden. Sie sind in den ausgewiesenen Zeithorizonten umzusetzen.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Priorität
Siedlungsmassnahmen			
4671.3.062	S-0.1	Siedlungsentwicklung	As
4671.3.063	S-0.2	Förderung der Innenentwicklung und Nutzung wichtiger Potentialflächen	As
4671.3.064	S-0.3	Aufwertung Ortszentren   Stadtteilzentren	As
4671.3.065	S-0.7	Siedlungsbegrenzung   Siedlungstrennung	As
4671.3.066	S-1.1	Kernstadt	As
4671.3.067	S-1.2	Entwicklungsraum   Verdichtungsgebiete	As
4671.3.068	S-1.16	Entwicklungsschwerpunkt Hafner, Wollmatingen	Bs
4671.3.069	S-1.17	Entwicklungsschwerpunkt Hauptzoll (neu)	Bs
4671.3.070	S-1.18	Entwicklungsschwerpunkt Wohnen Leubere, Stadt Kreuzlingen (neu)	Bs
4671.3.072	L-0.4	Aufwertung Übergänge Siedlung – offene Landschaft (neu)	As
Verkehrsmassnahmen			
4671.3.001	LV-0.1	Förderung LV	Av
4671.3.037	ÖV-0.1	Förderung ÖV	Av
4671.3.047	MIV-0.1	Strategie MIV	Av
Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration			
4671.3.010	LV-1.21.1	Radolfzellerstrasse zwischen L221 und Schwaketenstrasse (neu)	Av E
4671.3.011	LV-1.21.2	Radolfzellerstrasse/Fürstenbergstrasse zwischen Schwaketenstrasse und Buhlenweg (neu)	Av E
4671.3.012	LV-1.21.3	Kindlebildstrasse zwischen Radolfzellerstrasse und OE Wollmatingen (neu)	Av E
4671.3.013	LV-1.21.4	Schneckenburgstrasse zwischen Bahntrassenradweg und Wollmatinger Strasse (neu)	Av E
4671.3.014	LV-1.21.5	Sonnenbühlstrasse zwischen Friedrichstrasse und Mainaustrasse (neu)	Av E
4671.3.016	LV-1.21.7	Universitätsstrasse zwischen Schwaketenstrasse und Parkplatz Universität (neu)	Av E

<sup>13</sup> SR 725.116.21

<sup>14</sup> Vgl. UVEK-Weisung, S. 48 ff. Ziff. 3.6 und S. 57 ff. Ziff. 4.4.1.

4671.3.017	LV- 1.21.8	L 221 zwischen Giratsmoosweg und OE Wollmatingen (neu)	Av E
4671.3.018	LV- 1.21.9	L 221 zwischen Byk-Gulden Strasse und Reichenaustrasse (neu)	Av E
4671.3.019	LV- 1.22.1	Martin-Schleyer-Strasse zwischen Franz-Moser-Strasse und Torkelbergstrasse (neu)	Av E
4671.3.020	LV- 1.22.2	Kapitän-Römer-Strasse zwischen Langenrain Strasse und Dingelsdorfer Strasse (neu)	Av E
4671.3.021	LV- 1.22.3	Kronbohlnstrasse / Martin -Schleyer -Strasse zwischen OE Dingelsdorf und OE Litzelstetten (neu)	Av E
4671.3.022	LV- 1.22.4	Heinrich-von-Tettingen-Strasse zwischen Wittmoosstrasse und Uferstrasse (neu)	Av E
4671.3.024	LV- 1.22.6	Konstanzer Strasse zwischen Dingelsdorfer Strasse und OE Dettingen (neu)	Av E
4671.3.025	LV- 1.22.7	Allensbacher Strasse (K6172) zwischen Stadtgrenze und Sportplatz Dettingen (neu)	Av E

Tabelle 5-2

### 5.2.2 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.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Begründung
4671.3.026	LV-1.22.8	Uferstrasse zwischen Strandbad Wallhausen und OE Dingelsdorf (neu)	Die Massnahme befindet sich ausserhalb des BFS-Perimeters und ihre Wirkung im Agglomerationsperimeter ist zu geringfügig, um eine Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds zu erhalten.
4671.3.027	LV-1.22.9	L 220 zwischen Am Herrlebühl und Umspannwerk (neu)	Die Massnahme befindet sich ausserhalb des BFS-Perimeters und ihre Wirkung im Agglomerationsperimeter ist zu geringfügig, um eine Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds zu erhalten.
4671.3.028	LV-1.22.10	Konstanzer Strasse (L220) zwischen OE Dettingen und Abzweigung Glockenbrunnenstrasse (neu)	Die Massnahme befindet sich ausserhalb des BFS-Perimeters und ihre Wirkung im Agglomerationsperimeter ist zu geringfügig, um eine Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds zu erhalten.
4671.3.048	MIV-1.5	Spange Bättershausen	Diese Massnahme befindet sich ausserhalb des BFS_Perimeter und ihre Wirkung im Agglomerationsperimeter ist zu gering. Die Koordination von Siedlung und Verkehr wurde nicht

			genügend berücksichtigt und zur Minderung der Zersiedelungsgefahr im Hinterland werden keine konkreten Massnahmen zur Lenkung der Siedlungsentwicklung aufgezeigt.
4671.3.049	MIV-1.6	Umfahrung Bättershausen	Die Massnahme befindet sich ausserhalb des BFS-Perimeters und ihre Wirkung im Agglomerationsperimeter ist zu geringfügig, um eine Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds zu erhalten.
4671.3.050	MIV-1.7	Umfahrung Siegershausen	Die Massnahme befindet sich ausserhalb des BFS-Perimeters und ihre Wirkung im Agglomerationsperimeter ist zu geringfügig, um eine Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds zu erhalten.

Tabelle 5-3

### 5.3 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;
- 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>
Keine Massnahmen vorhanden		

Tabelle 5-4

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<sup>15</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>
<b>A → C</b>				
4671.3.031	LV-2.3.1	Velostation Hafenbahnhof, integriert in Neubau P+R-Anlage (neu)	1.00	<p>Reifegrad ungenügend.</p> <p>Es wird nicht klar aufgezeigt, wie mit den P+R und den auf dem Gebiet vorhanden oberirdischen Parkplätzen umgegangen wird. Dies soll im Rahmen eines Gesamtverkehrskonzepts bzw. Parkierungskonzepts (inkl. Parkplatzbedarfsanalyse) geklärt und erläutert werden. Im Gesamtverkehrskonzept soll auch die gesamte Entwicklung des Hafengebiet aufgezeigt und erläutert werden. Die auf dem Gebiet im AP3 vorgesehen Massnahmen (siehe 4671.3.031 "Velostation Hafenbahnhof, integriert in Neubau P+R-Anlage" und 4671.3.003 "Fuss- und Radweg Helvetiaplatz – Seestrasse") müssen begründet sowie mit flankierende Massnahmen abgestimmt werden. Die Velostation soll in die P+R-Massnahme integriert werden.</p>
4671.3.060	MIV-3.6	Neues Parkhaus Hafen-Bahnhof (neu)	8.00	<p>Reifegrad ungenügend:</p> <p>Es wird nicht klar aufgezeigt, wie mit den P+R und den auf dem Gebiet vorhanden oberirdischen Parkplätzen umgegangen wird. Dies soll im Rahmen eines Gesamtverkehrskonzepts bzw. Parkierungskonzepts (inkl. Parkplatzbedarfsanalyse) geklärt und erläutert werden. Im Gesamtverkehrskonzept soll auch die gesamte Entwicklung des Hafengebiet aufgezeigt und erläutert werden. Die auf dem Gebiet im AP3 vorgesehen Massnahmen (siehe 4671.3.031 "Velostation Hafenbahnhof, integriert in Neubau P+R-Anlage" und 4671.3.003 "</p>

<sup>15</sup>Vgl. UVEK-Weisung, S. 57 ff. Ziff. 4.4.

Fuss- und Radweg Helvetiaplatz – Seestrasse") müssen begründet sowie mit flankierende Massnahmen abgestimmt werden.

Tabelle 5-5

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

Die **A-Liste** ist im Kapitel 2 ersichtlich.

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- und Finanzreife gebracht werden, in den Agglomerationsprogrammen der nachfolgenden Generation von der Agglomeration neu eingereicht und vom Bund nochmals geprüft werden<sup>16</sup>:

#### B-Liste

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) laut AP	Kosten (Mio. CHF) 2016*	Bundes- beitrag **
4671.3.008	LV- 1.20.1	Rad- und Fussgängerbrücke Wessenbergschule – Bodenseeforum (neu)	16.50	16.06	5.62
4671.3.032	LV-2.3.2	Velostation Stadtbahnhof (neu)	1.00	0.97	0.34
4671.3.040	ÖV- 2.10.3	Unterseestrasse, Bereich Mowag	0.90	0.88	0.31
4671.3.041	ÖV- 2.10.4	Bernrainstrasse südlich Bernrain- Kapelle oder Bergstrasse	0.80	0.78	0.27
4671.3.077	-	Paket LV B-Liste	13.04	13.04	4.56
4671.3.078	-	Paket VM B-Liste	0.57	0.57	0.20
4671.3.079	-	Paket Aufw. Str. B-Liste	4.86	4.86	1.70
<b>Summe</b>			<b>37.67</b>	<b>37.16</b>	<b>13.00</b>

Tabelle 5-6 \*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

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

Tabelle 5-7

<sup>16</sup> Vgl. UVEK-Weisung S. 73 Ziff. 5.3.

## 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.

#### 6.1.2 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. Prüfbericht</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Zeit-horizont</i>	<i>Mögliche Konflikte</i>
Keine Massnahmen vorhanden					

Tabelle 6-1



## 6.2 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 6-2

### 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 6-3

Richtplanrelevante Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen, die eng mit einer Infrastrukturmassnahme der A-Liste verknüpft sind, müssen vor Abschluss der Leistungsvereinbarung vom Bund 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>Zeit-horizont</i>
Keine Massnahmen vorhanden					

Tabelle 6-4

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>17</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>17</sup> SR 700.1

## 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 **Kreuzlingen-Konstanz** 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

### Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen

Im Anhang 1 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
Veloabstellanlagen Kat.3	425	Stück	3'202	35%	5%	1'060	450'500
Fussgängerschutzinseln mit Strassenaufweitung	41	Stück	98'878	35%	5%	32'880	1'348'080
Langsamverkehrsüberführungen	630	m2	5'928	35%	5%	1'970	1'241'100
Längsführung Kat.1	850	m	64	35%	5%	20	17'000
Längsführung Kat.2	1'740	m	695	35%	5%	230	400'200

Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	3.46
--------------------------------------	------

Tabelle A1-a

**Paket Aufw. Str. A-Liste (Aufwertung Strassenraum)**

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitragssatz	Konzeptkürzung	Beitrag pro Leistungseinheit (gerundet)	Total Beitrag
Aufw. Str.	13'000	m2	418	35%	10%	130	1'690'000

Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	1.69
-----------------------------------	------

Tabelle A1-b

## ANHANG 2

### Liste der nicht mitfinanzierten Massnahmen mit aus Bundessicht kritischer Wirkung

In der folgenden Liste werden jene nicht mitfinanzierten Massnahmen aufgelistet, die Bestandteil des eingereichten Agglomerationsprogramms sind, die jedoch vom Bund kritisch beurteilt werden.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Begründung</i>
4671.3.048	MIV-1.5	Spange Bättershausen	Die Koordination von Siedlung und Verkehr wurde nicht genügend berücksichtigt und zur Minderung der Zersiedelungsgefahr im Hinterland werden keine konkreten Massnahmen zur Lenkung der Siedlungsentwicklung aufgezeigt.

Tabelle A2-1