



26. Februar 2014

Agglomerationsprogramm Frauenfeld

2. Generation

Prüfbericht des Bundes

Referenz/Aktenzeichen: 321.1 / N034-0032

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Dr. Maria Lezzi
Direktorin

Inhaltsverzeichnis

1	Gegenstand, Ziel, Vorgehen	4
1.1	Gegenstand der Prüfung	4
1.2	Ziel und Zweck der Prüfung	4
1.3	Vorgehen im Prüfprozess.....	4
1.4	Vorgehen in der Umsetzung.....	4
2	Gesamtwürdigung, Beitragssatz, Listen der A- und B-Massnahmen	5
3	Prüfung der Grundanforderungen	8
4	Beurteilung der Programmwirkung	9
4.1	Nutzen - Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien	9
4.2	Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis).....	12
5	Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen	14
5.1	Anpassung Massnahmen aufgrund Vorgaben der UVEK-Weisung	15
5.2	Nicht mitfinanzierte Massnahmen	15
5.3	Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen	17
5.4	Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C	18
5.5	A-, B- und C*-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung	19
6	Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen	20
6.1	Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne und Inventare des Bundes.....	20
6.2	Nachweis der Abstimmung von Infrastrukturmassnahmen der Priorität A oder B mit den kantonalen Richtplänen.....	20
7	Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms	22
ANHANG 1	23
ANHANG 2	24

1 Gegenstand, Ziel, Vorgehen

1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm Frauenfeld bestehend aus:

- Agglomerationsprogramm 2. Generation, Teil I, III, IV, V, VII, VIII, Bericht, 7. Juni 2012
- Agglomerationsprogramm 2. Generation, Teil II, Rückblick und Umsetzung Agglomerationsprogramm 1, 7. Juni 2012
- Agglomerationsprogramm 2. Generation, Teil VI, Massnahmenblätter, 7. Juni 2012

Das Agglomerationsprogramm (AP) wurde am 21. Juni 2012 beim Bund zur Prüfung eingereicht. Damit bewirbt sich die Agglomeration/Trägerschaft für die Mitfinanzierung der im Agglomerationsprogramm als prioritär eingestufteten Verkehrs-Infrastrukturvorhaben durch den Bund im Rahmen des Infrastrukturfondsgesetzes.

1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung hat vier Ziele:

1. Die Erfüllung der Grundanforderungen prüfen.
2. Die Wirkung des Agglomerationsprogramms beurteilen. Die Wirkung ist entscheidend für die Höhe der Bundesbeiträge.
3. Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen¹ über alle Agglomerationsprogramme mit Blick auf die verfügbaren Bundesmittel.
4. Die Berücksichtigung des Umsetzungsberichts Teil A und B als integraler Teil des Agglomerationsprogrammes.

Auf dieser Grundlage werden die Botschaft zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr zu Händen des eidgenössischen Parlaments und die Leistungsvereinbarungen erarbeitet.

Den allgemeinen gesetzlichen Anforderungen an die Realisierung der Infrastrukturen wird mit dem Prüfbericht nicht vorgegriffen.

1.3 Vorgehen im Prüfprozess

Das Verfahren der Prüfung ist grundsätzlich in der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK vom 14.12.2010 (nachfolgend: UVEK-Weisung) festgelegt. Im Verlaufe des Prüfungsprozesses wurden diese Vorgaben in der praktischen Anwendung konkretisiert und präzisiert. Die Erläuterungen zum Vorgehen und zu den allgemeinen Ergebnissen des Prüfprozesses sind im Erläuterungsbericht vom 26.02.2014 dargelegt.

1.4 Vorgehen in der Umsetzung

In der Leistungsvereinbarung verpflichten sich die am Agglomerationsprogramm beteiligten Parteien zur Umsetzung aller darin enthaltenen mitfinanzierten und nicht mitfinanzierten Massnahmen. Für jede vom Bund mitfinanzierte Infrastrukturmassnahme der A-Liste, die bau- und finanzreif ist, wird gestützt auf die Leistungsvereinbarung eine Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen. Anschliessend kann die Massnahme umgesetzt werden. Bundesbeiträge werden für die effektiv erbrachten Leistungen maximal bis zu den nachfolgend festgelegten Höchstbeiträgen zuzüglich Teuerung und MWSt. ausbezahlt.

Die Umsetzung aller in der Leistungsvereinbarung aufgeführten Massnahmen wird im Rahmen eines laufenden Controllings durch den Bund überprüft.

¹ Mit der Bezeichnung „Massnahme/n“ sind stets auch „Massnahmenpaket/e“ gemeint.

2 Gesamtwürdigung, Beitragssatz, Listen der A- und B-Massnahmen

Das Agglomerationsprogramm Frauenfeld baut auf kohärente und nachvollziehbare Art auf dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation auf und entwickelt dieses weiter. Die Analysen sind sowohl für den Verkehr als auch für die Siedlung umfassend und die Teilstrategien nachvollziehbar. Die Stossrichtung des Zukunftsbilds ist plausibel, auch wenn die Wachstumsvorstellungen sehr ambitiös sind. Die Frage bleibt offen, ob und in welchem Zeithorizont sich die angestrebte Siedlungsentwicklung umsetzen lässt. Der Einbezug der gesamten Regio Frauenfeld sichert eine Abstimmung über den BFS-Perimeter hinaus.

Im Verkehrsbereich liegen die Stärken in Massnahmen zur Aufwertungen des Strassenraumes und der Sicherung des Langsamverkehrsnetzes. Diese können eine hohe Wirkung erzielen. Auch die vorgeschlagene Erschliessung eines der zentralsten ESP mit der neuen S-Bahnhaltestelle Langdorf ist zu begrüßen. Zudem wird die Agglomerationsstruktur der Region durch den Angebotsausbau der fw-bahn gestärkt. Die Stärke des Agglomerationsprogramms im Bereich Siedlung liegt in der Einführung der zahlreichen siedlungsplanerischen Instrumente. Auf konzeptioneller Ebene liefert das Agglomerationsprogramm wertvolle und kohärente Ansätze für eine weiter verbesserte Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr. Mit Masterplänen im Kern der Agglomeration trägt das Programm zur angestrebten Innentwicklung bei.

Eine bedeutende Schwäche im Bereich Verkehr zeigt sich darin, dass beim Strassennetz der Akzent zu einseitig auf den Ausbau gesetzt wurde. Im Verkehrsmanagement wurde trotz genügender Kapazitäten auf dem Nationalstrassennetz der Betrachtungsperimeter lediglich auf die Innenstadt fokussiert. Als Schwäche im Siedlungsbereich wird vor allem der noch ungenügende Konkretisierungsgrad der Massnahmen und die mangelnde Priorisierung der ESP in Abstimmung mit den Verkehrsvorhaben beurteilt. Wie weit die Agglomeration die Siedlungsentwicklung nach innen zu steuern vermag, wird erst mit einer Konkretisierung und Anwendung der Massnahmen klar werden. Zudem bleibt aufgrund der grossen Bauzonenreserven ein grosser räumlicher Spielraum für die zukünftige Siedlungsentwicklung in der Region Frauenfeld bestehen.

Die vorgeschlagenen Verkehrsmassnahmen lassen eine geringe Veränderung des Modal Split zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und des Langsamverkehrs sowie eine leichte Abnahme der Lärm- und Luftbelastung in besiedelten Gebieten erwarten. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Massnahmen zur Siedlungsverdichtung und zur Siedlungsentwicklung nach innen längerfristig zu einer Abnahme des Flächenverbrauchs in der Region Frauenfeld beitragen und dass das räumliche Leitbild für die Landschaft zu einer Aufwertung der Landschaft führen wird.

Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen für eine Agglomeration Frauenfeld belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms auf CHF 49.67 Mio. Dieser Betrag umfasst CHF 28.25 Mio. für die A- und B-Massnahmen sowie CHF 21.42 Mio. für die A1-Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation. Die Investitionskosten werden als mittel eingestuft².

Aufgrund der Programmwirkung (Kosten/Nutzen-Verhältnis) wird dem eidg. Parlament beantragt, folgenden Beitragssatz des Bundes an die mitfinanzierten Massnahmen der 2. Generation festzulegen³:

35%

Gestützt auf diesen Beitragssatz und die Prüfung der Priorisierung der Massnahmen werden zur Mitfinanzierung der in der nachfolgenden A-Liste stehenden Massnahmen die aufgeführten Höchstbeiträge des Bundes beim eidgenössischen Parlament zur Freigabe beantragt.

² Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung

³ Der Beitragssatz an die A1-Massnahmen, welcher in der Leistungsvereinbarung (1. Generation) festgehalten ist, bleibt unverändert.

A-Liste

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio CHF) 2005*</i>	<i>Bundes- beitrag**</i>
4566.2.001	RZ 2.1	Konzept Innenstadt, Phase 2	5.40	2.70***	0.95
4566.2.002	RZ 2.2	Betriebs- und Gestaltungskonzept St. Gallerstrasse	3.40	1.80***	0.63
4566.2.003	RZ 2.3	Umgestaltung Bahnhofplatz	5.40	4.21	1.47
4566.2.004	RZ 2.8	Erschliessung Langdorf (Oststrasse)	4.30	3.35	1.17
4566.2.009	RZ 2.7	S-Bahnhalt Frauenfeld Langdorf	13.20	10.95	3.83
4566.2.011	VS 6.7	Anpassung Stadtbusnetz	3.50	2.73	0.96
4566.2.045		LV A-Liste (Anhang 1)		1.47	0.51
	Summe			27.21	9.52

Tabelle 2-1 (* Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung; ** Höchstbeitrag Bund, Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung, gerundet, *** Kosten im Benchmark gekürzt)

Für die in der nachfolgenden B-Liste stehenden Massnahmen ist die Bau- und Finanzreife für die Vierjahresperiode 2015-2018 nicht erreichbar oder muss das Kosten/Nutzen-Verhältnis noch optimiert werden. Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Prüfberichts (26.02.2014) ist die Mitfinanzierung dieser Massnahmen durch den Bund weder durch den Infrastrukturfonds noch durch ein anderes Finanzierungsinstrument des Bundes gesichert. Es wird eine Aufstockung der Bundesmittel und eine Verstetigung der Mitfinanzierung des Programms Agglomerationsverkehr durch den Bund angestrebt. Unter Vorbehalt der Sicherung der Finanzierung sollen diese Massnahmen in den Agglomerationsprogrammen der 3. Generation von den Agglomerationen neu eingereicht und vom Bund nochmals geprüft werden:

B-Liste

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio CHF) 2005*</i>	<i>Bundes- beitrag*</i>
4566.2.046		LV B-Liste (Anhang 1)		1.04	0.36
	Summe			1.04	0.36

Tabelle 2-2 (* Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung, gerundet)

Hinweise

Die relevanten nicht mitfinanzierten Massnahmen im Bereich Siedlung und Verkehr (vgl. Kap. 5.2.1, 5.2.2) sowie die durch andere Bundesmittel (mit)finanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.3) werden als wesentlicher Bestandteil für die Programmwirkung betrachtet und sind damit für die Festlegung des Beitragsatzes des Bundes mitentscheidend.

Kosten und Nutzen der überarbeiteten Agglomerationsprogramme der zweiten Generation sind unter Einbezug der Massnahmen gemäss Leistungsvereinbarung der ersten Generation (ohne Massnahmen der Priorität B, vgl. Kap. 3.4 der Leistungsvereinbarung) bewertet, jedoch ohne Berücksichtigung der aus dem Infrastrukturfonds mitfinanzierten, sogenannten „dringlichen Projekte“. Deren Umsetzung inkl. flankierender Massnahmen ist jedoch Voraussetzung für eine allfällige Beteiligung des Bundes an Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm.

Die angeführten Kosten wurden aus dem eingereichten Agglomerationsprogramm der 2. Generation bzw. der Leistungsvereinbarung zum Agglomerationsprogramm der 1. Generation entnommen. Die Kostenbewertung einer Massnahme erfolgt durch eine Einteilung in fünf Haupt- und vier Zwischenkostenkategorien, die anhand von vier Agglomerationsgrössenkategorien abgestuft werden. Bei der Agglomeration Frauenfeld handelt es sich um eine kleine Agglomeration.

Die Massnahmen, die vom Bund als Sicherung/Aufwertung Strassenraum, Verkehrsmanagement und Langsamverkehr kategorisiert sind, wurden einem Benchmark unterzogen, der darauf abzielt, eine vergleichbare und angemessene Basis für die Beurteilung und Ausrichtung von Beiträgen zu stellen. Betriebsbeiträge (Bsp. Unterhalts- und Sanierungskosten) können mittels Infrastrukturfonds nicht finanziert werden (Art. 17a Abs. 4 MinVG). Entsprechende Nachweise werden im Rahmen des Abschlusses der Finanzierungsvereinbarungen verlangt.

3 Prüfung der Grundanforderungen

Die grundsätzliche Mitfinanzierungswürdigkeit des Agglomerationsprogramms durch den Bund ist entsprechend der UVEK-Weisung an bestimmte Grundanforderungen geknüpft. In Gesprächen zur Standortbestimmung des vorliegenden Agglomerationsprogramms hatte der Bund bereits zu einem früheren Zeitpunkt allfällige Lücken bei der Erfüllung der Grundanforderungen aufgezeigt.

In Anlehnung daran und in Kenntnis des eingereichten Agglomerationsprogramms stellt der Bund fest, dass die Grundanforderungen grundsätzlich erfüllt sind.

Hinweis zur Trägerschaft im Hinblick auf die Umsetzung:

Für die Umsetzung verlangt der Bund, dass sich der Kanton und die Gemeinden, ggf. auch die regionale Körperschaft zur Umsetzung aller in diesem Prüfbericht aufgelisteten, für die Programmwirkung relevanten Massnahmen (Kap. 2, 5.2.1, 5.2.2 und 5.3) in ihrer Verantwortung, verpflichten. Zu diesem Zweck müssen sie, i.d.R. auf Exekutivebene, Beschlüsse zur Einleitung und Durchführung dieser Massnahmen im Rahmen ihrer Kompetenzen abgeben und diese Beschlüsse dem/den Kanton(en) bzw. der Trägerschaft vor Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung weiterleiten. Die planungs- und kreditrechtlichen Beschlüsse der zuständigen Organe bleiben vorbehalten.

Hinweis: Diese Regel gilt unter dem Vorbehalt, dass die betroffene Massnahme nicht schon juristisch, durch Planungs- und/oder Finanzierungsinstrumente verpflichtend ist.

Hinweise zum Controlling:

Der Bund führt periodisch ein Controlling und ein Monitoring durch, um den Stand der Umsetzung und die Wirkung der Agglomerationsprogramme zu überprüfen. Die entsprechenden Berichte und die erforderlichen kantonalen/kommunalen Daten sind zur Verfügung zu stellen.

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

Die Trägerschaft verpflichten sich, das Agglomerationsprogramm konform zu Gesetzgebung, übergeordneten Sachplänen und unter Beachtung von Schutzinventaren weiterzuentwickeln und umzusetzen. Strategien und Massnahmen von übergeordneter Bedeutung sind vor Abschluss der Leistungsvereinbarung im kantonalen Richtplan festzuschreiben (vgl. Kap. 6.).

4 Beurteilung der Programmwirkung

Das Verfahren für die Ermittlung der Programmwirkung ist in der UVEK-Weisung festgelegt (insb. Kap. 2, 3.5 und 4.5). Es stellt den Nutzen des Agglomerationsprogramms dessen Kosten gegenüber. Sowohl Nutzen als auch Kosten werden jeweils relativ, d.h. vor dem Hintergrund der Agglomerationsgrösse (Bevölkerung und mit 0.5 gewichtete Anzahl Arbeitsplätze auf Schweizer BFS-Perimeter) ermittelt.

Entscheidend für die Programmwirkung sind Zukunftsbild, Analysen, Herausforderungen, Strategien und Massnahmen sowie der verbindende rote Faden. Bei bereits im Rahmen der 1. Generation unterstützten Agglomerationsprogrammen wird zusätzlich die Kohärenz zwischen den Programmen 1. (nach Prüfung des Bundes) und 2. Generation geprüft. Von den Massnahmen werden grundsätzlich die aus dem Infrastrukturfonds mitfinanzierten Massnahmen der A- und B-Liste (Kap. 2), die durch den Bund nicht mitfinanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.2.1), die Eigenleistungen (Kap. 5.2.2) sowie die durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.3) berücksichtigt. Bei bereits im Rahmen der 1. Generation unterstützten Agglomerationsprogrammen wird zudem der Nutzen der Massnahmen gemäss Leistungsvereinbarung der ersten Generation betrachtet, ausgenommen die Massnahmen der Priorität B (Kap. 3.4 der Leistungsvereinbarung). Zusätzlich werden Massnahmen der übergeordneten Ebene einbezogen, sofern sie für das Agglomerationsprogramm von Relevanz sind und von den zuständigen Stellen des Bundes zum Zeitpunkt der Beurteilung als zweckmässig und innerhalb der nächsten zwanzig Jahre mit hoher Wahrscheinlichkeit als realisierbar beurteilt werden.

Entscheidend für die Kostenbeurteilung des Programms sind die Massnahmen der Priorität A und B. Bei bereits im Rahmen der 1. Generation unterstützten Agglomerationsprogrammen werden zudem die Massnahmen der Priorität A gemäss Leistungsvereinbarung der 1. Generation, die sog. A1-Massnahmen, mitberücksichtigt.

4.1 Nutzen - Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien

Wirksamkeitskriterium *Beurteilung mit Begründung*

<i>Wirksamkeitskriterium</i>	<i>Beurteilung mit Begründung</i>
<p>WK1:</p> <p>Qualität der Verkehrssysteme verbessert</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Strategisch werden der Langsamverkehr und seine unterschiedlichen Funktionen in der Region auf einer hohen Flughöhe betrachtet. Die Strategie wird mit dem umfassenden Fuss- und Velocheck auf das konkrete Netz heruntergebrochen und die Sanierung der Schwachstellen mit dem Massnahmenpaket gesichert. Der Radweg ins Murgtal erhöht die Qualität der regionalen Vernetzung. Die verschiedenen Betriebs- und Gestaltungskonzepte und die Einführung weiterer Tempo-30-Zonen verbessern die Attraktivität des Langsamverkehrs. Die dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation attestierte gute Wirkung im Langsamverkehr kann bestätigt werden, sofern die für einen Teilabschnitt benötigte neue adäquate Lösung auch gefunden werden kann. ▪ Mit der Haltestelle Langdorf setzt die Agglomeration ein Zeichen zur Verdichtung der bestehenden Siedlung mit bester ÖV-Vernetzung. Der Doppelspurausbau der fw-bahn stärkt die Agglomerationsstruktur der Region. In Frauenfeld wird durch die weitere Aufwertung des Bahnhofumfeldes und die Stabilisierung des Bussystems der ÖV aufgewertet. Die Intermodalität (P+R/B+R) stellt keinen eigentlichen Massnahmen Schwerpunkt dar, ist aber schon im Agglomerationsprogramm der 1. Generation verbessert worden. ▪ Mit dem Bau der Haltestelle Langdorf und dem Ausbau des Bussystems zu einzelnen ESP stellt die Agglomeration die Erreichbarkeit von zentralen Entwicklungsgebieten sicher. Das Verkehrsmanagement und die Aufwertung des Langsamverkehrs im Zentrum tragen ebenfalls zur guten Erreichbarkeit bei. Al-

Wirksamkeits-
kriterium Beurteilung mit Begründung

ledings verbleiben einige ESP, die primär mit dem MIV erreichbar sind.

Schwächen

- Die Agglomeration hat aufgrund des Agglomerationsprogramms der 1. Generation ihr Gesamtsystem kohärent weiterentwickelt, setzt jedoch im Strassennetz zu sehr auf Ausbauten statt in einem ersten Schritt vertieft das Potenzial eines flächendeckenderen Verkehrsmanagements auszuloten. Einige Massnahmen wie die Stadtentlastung sind nur schwer nachvollziehbar in das Programm eingebettet und widersprechen zum Teil der Ausrichtung der Entwicklung auf den öffentlichen Verkehr und auf eine Konzentration der Siedlungsentwicklung in der Agglomeration.
- Im Strassenverkehr wird das Verkehrsmanagement punktuell erweitert, um eine Verstetigung des Verkehrs zu erhalten. Kombiniert mit dem Ausbau der Oststrasse wird so die ungenügende Anbindung des weiter zu entwickelnden Langdorfgebiets deutlich verbessert und ein Entlastungseffekt auf teilweise stark belasteten Strassenabschnitten erreicht. Die Aufwertung des Strassenraums auf den Hauptachsen mittels Betriebs- und Gestaltungskonzepten über den Agglomerationsperimeter wirkt sich positiv auf die Verstetigung des MIV aus. Dennoch bleibt eine Dominanz des MIV bestehen. Das Potenzial eines flächendeckenderen Verkehrsmanagements wird z.B. nicht untersucht, entsprechende Massnahmen fehlen. Vielmehr geht die Agglomeration zu einseitig und mit einer sehr teuren Ausbaumassnahme die Frage der (nur punktuell) hohen Belastungen im Zentrum an.
- Die Thematik der Intermodalität wird nicht spezifisch angegangen, auch wenn einzelne Massnahmen wie die Aufwertung des Bahnhofplatzes die Situation verbessern. So werden P+R und B+R im Agglomerationsprogramm der 2. Generation nicht erwähnt.
- Nachfrageseitig wird das Mobilitätsmanagement weiterverfolgt. Die nicht umgesetzte Parkierungsregelung aus dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation wird wieder eingereicht, ist aber auf einem noch geringen Konkretisierungsstand.

WK2:

Siedlungsentwicklung nach innen gefördert

Stärken

- Die Agglomeration hat auf Basis einer umfassenden Analyse ihre Entwicklung gegenüber dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation weiter konkretisiert. Es werden plausible Strategien zur Realisierung der Verdichtungspotenziale an sinnvollen, zentralen Orten hergeleitet. Dazu werden planerische Instrumente (beispielsweise Masterpläne, Mindestbaudichten und ein Flächenausgleichsprinzip aus dem kantonalen Richtplan) eingeführt, die tendenziell zu einer Siedlungskonzentration beitragen. Das Agglomerationsprogramm ist in der Region gut eingebettet und mit dem Richtplan des Kantons Thurgau abgestimmt.
- Die Agglomeration und die Region setzen einen Schwerpunkt auf die Qualität des besiedelten Raumes. Mit dem Konzept Innenstadt, den zahlreichen Aufwertungen des Strassenraumes und mit der Verkehrsberuhigung wird eine hohe Qualität angestrebt. Die Agglomeration strebt auch eine Aufwertung der Grünräume im Siedlungsgebiet an. Zum Teil sind die Siedlungsmassnahmen dazu aber noch im Aufbau.

Schwächen

- Die Massnahmen zur Konzentration der Entwicklung und zur Verringerung der Zersiedlung sind zum grössten Teil unkonkret formuliert. Es bleiben wie in der

Wirksamkeits- Beurteilung mit Begründung
kriterium

ersten Generation grosse ESP-Flächen bestehen, welche trotz guter Verkehrserschliessung einzelner zentraler Umnutzungsgebiete nicht lenkend priorisiert werden. So ist die Massnahme DR 1.1 noch zu wenig konkret, um ihr eine lenkende Wirkung zugestehen zu können. Zum Umgang mit verkehrsintensiven Einrichtungen (VE) bestehen immerhin klare Vorgaben aus dem Richtplan. Massnahmen zur Auszonung ungeeignet gelegener Bauzonenreserven (und entsprechende Kompensationsmechanismen) werden hingegen nicht vorgeschlagen. Entsprechend unsicher ist zum heutigen Zeitpunkt der effektive Erfolg der Strategie.

- Das ambitiöse Flächenwachstum generiert ein Überangebot und führt eher zu unkontrollierten Ansiedlungen von Einwohnern und Betrieben, als dies mit einer gezielten, koordinierten Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr zu erwarten wäre. Insgesamt lässt das Agglomerationsprogramm noch viel Spielraum offen (insb. bezüglich der ESP in Gachnang und Felben) und priorisiert die Entwicklung zu wenig auf die zentralen, gut mit dem ÖV erschlossenen Standorte.

WK3:

Verkehrssicherheit erhöht

Stärken

- Aus der Analyse zu den Schwachstellen im Strassenraum werden Massnahmen für die eruierten Gefahrenstellen abgeleitet. Die Schwachstellen im Langsamverkehr wurden umfassend erhoben. Daraus wird ein Massnahmenpaket für deren Sanierung abgeleitet.
- Die Betriebs- und Gestaltungskonzepte und Aufwertungen von Ortsdurchfahrten sowie die Verkehrsberuhigung in Quartieren erhöhen die Verkehrssicherheit über die ganze Agglomeration.

Schwächen

- Die MIV-Belastungen bleiben hoch, insbesondere im Agglomerationszentrum, wodurch die Sicherheitsrisiken insbesondere bei Schwachstellen 2. Kategorie, welche nicht systematisch angegangen werden, unverändert bleiben.

WK4:

Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert

Stärken

- Natur und Landschaft sind auf konzeptioneller Ebene gut behandelt und werden mit einer Massnahme zur Aufwertung der Naherholungsgebiete umgesetzt. Bei der Aufwertung der Ortskerne wird die Landschaft als wichtiges Element mitberücksichtigt.
- Betriebs- und Gestaltungskonzepte, Tempolimiten und die punktuelle Förderung von Langsamverkehr und ÖV lassen eine geringe Veränderung des Modal Splits zugunsten von Langsamverkehr und ÖV und einen verstetigten Verkehrsfluss erwarten, was eine leichte Abnahme der Luft- und Lärmbelastungen bewirken dürfte. Das vorhandene Umsteigepotenzial wird allerdings trotz gezielter Ausbauten im ÖV nicht ausgeschöpft.

Schwächen

- Es bleibt offen, ob der Flächenverbrauch durch die vorgeschlagenen Massnahmen gegen die Zersiedelung und für eine Siedlungsverdichtung nach innen wirklich gebremst werden kann. Erst mit der Weiterentwicklung der entsprechenden Massnahmen wird sich zeigen, welche Lenkungswirkung tatsächlich erzielt werden kann. Jedoch sind erste Pflöcke eingeschlagen, die längerfristig eine Wirkung ermöglichen könnten.
- Die bestehenden Wildtierkorridore werden bei der Siedlungsentwicklung noch ungenügend berücksichtigt.

*Wirksamkeits- Beurteilung mit Begründung
kriterium*

Umsetzungs- bericht	Der Umsetzungsbericht wurde hinsichtlich der zwei geforderten Aspekte: Kohärenz zwischen der 1. und 2. Generation Agglomerationsprogramm Frauenfeld und Massnahmenumsetzung im Bereich Verkehr und Siedlung vom Bund geprüft (vgl. dazu Erläuterungen unter Kap. 4.2). Die relevanten Aspekte der Umsetzung sind in die Beurteilung der Wirkung des Agglomerationsprogramms eingeflossen (Kap. 2 und 4.1).
------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Tabelle 4-1

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

<i>Wirksamkeitskriterium</i>	<i>Nutzen (-1 bis 3 Punkte)</i>
WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert	1
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	1
WK3: Verkehrssicherheit erhöht	2
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	1
Summe WK1 - WK4 (Nutzen)	5

Tabelle 4-2

4.2 Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)

Die Kosten der Massnahmen der Priorität A und B (vgl. A- und B-Liste in Kap. 2) liegen bei CHF 28.25 Mio. zuzüglich von CHF 21.42 Mio. für die A1-Massnahmen aus der 1. Generation. Die Investitionskosten von CHF 49.67 Mio. werden als mittel eingestuft⁴.

Auf das gemäss UVEK-Weisung vorgesehene Malus-System im Zusammenhang mit dem Fortschritt der Umsetzung der A1-Massnahmen der überarbeiteten Agglomerationsprogramme wurde verzichtet. Grund dafür ist die kurze zur Verfügung stehende Zeit zwischen Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung und Stichtag des Umsetzungsberichts. Stattdessen wurden die Resultate des Umsetzungsberichts im Rahmen der Wirksamkeitsbeurteilung berücksichtigt (vgl. Kap. 4.1).

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

⁴ Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung

Nutzen (WK1-4)

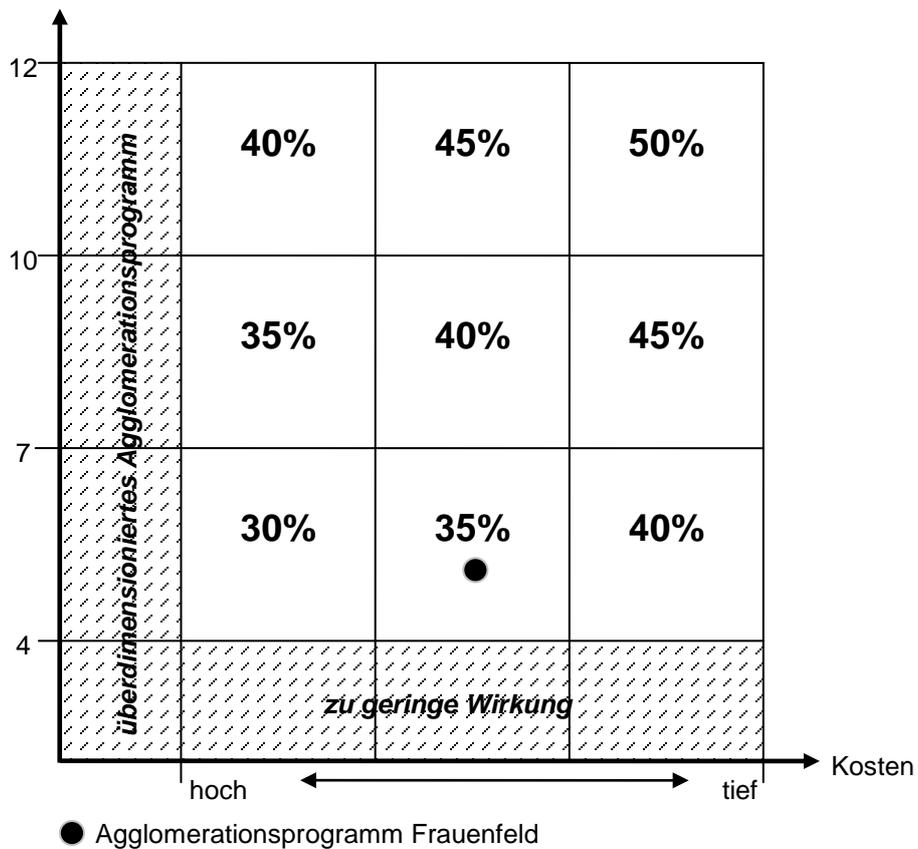


Abbildung 4-1

5 Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen

Im Vergleich aller eingereichten Agglomerationsprogramme und mit Blick auf die verfügbaren Mittel überprüft der Bund die von der Agglomeration vorgenommene Priorisierung der Massnahmen aufgrund des in der UVEK-Weisung erläuterten Verfahrens (insb. Kap. 2, 3.5 und 4.4). Dazu gehören die folgenden Schritte:

Anpassung Massnahmen (Kap. 5.1)

Ermittlung der nicht mitfinanzierten Massnahmen (Kap. 5.2)

- Siedlungsmassnahmen
- Nicht mitfinanzierbare Verkehrsmassnahmen
- Eigenleistungen der Agglomeration
- Eigenleistungen Bund
- Nicht programmrelevante Massnahmen

Ermittlung der durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.3)

Ermittlung der Massnahmen mit abgeänderten Prioritäten A/B/C (Kap. 5.4)

Ermittlung der Massnahmen mit Priorität A und B nach Überprüfung Bund (Kap. 2)

- Massnahmen der A-Liste sind innerhalb der Vierjahresperiode 2015-2018 bau- und finanzreif.
- Massnahmen der B-Liste werden die Bau- und Finanzreife erst später erreichen oder deren Kosten/Nutzen-Verhältnis muss noch optimiert werden.

Ermittlung der Massnahmen mit Priorität C mit vom Bund anerkanntem Handlungsbedarf (sog. C*-Massnahmen, Kap. 5.5)

Kapitel 2 und 5 enthalten nur Massnahmen mit einer positiven oder neutralen Wirkung auf das Agglomerationsprogramm. Die in den Tabellen 2.1, 2.2, 5.2, 5.3 und 5.5 aufgelisteten Massnahmen sind für den Beitragssatz relevant und werden in die Leistungsvereinbarung übernommen.

Massnahmen, die von der Agglomeration in der C-Priorität eingereicht wurden, wurden vom Bund nicht beurteilt.

5.1 Anpassung Massnahmen aufgrund Vorgaben der UVEK-Weisung

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

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Änderung Massnahmenkonfiguration</i>
4566.2.010	VS 6.6	Doppelspurabschnitte fw-Bahn	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 4566.2.043, Doppelspurabschnitte fw-Bahn - Teil Eisenbahn, CHF 2.80 Mio., nicht durch den IF mitfinanziert, siehe Tab. 5-5 ▪ 4566.2.044, Doppelspurabschnitte fw-Bahn - Teil Strasse, CHF 3.30 Mio., nicht mitfinanziert, siehe Tab. 5-3

Tabelle 5-1

5.2 Nicht mitfinanzierte Massnahmen

5.2.1 Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben (insb. Art. 17a MinVG und Art. 21 MinVV), der ergänzenden Ausführungen der UVEK-Weisung (Kap. 3.6 und 4.4) oder aufgrund der Einreichung durch die Agglomeration als Eigenleistung können folgende programmrelevante Massnahmen nicht durch Bundesbeiträge mitfinanziert werden. Die Wirkung dieser Massnahmen ist jedoch in der Programmbeurteilung berücksichtigt. Sie sind somit relevant und in den ausgewiesenen Zeithorizonten von den Agglomerationen oder durch Dritte umzusetzen. Bei den Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen sind bei der Weiterentwicklung und Umsetzung die Beurteilungen des Bundes auf Programmebene (Kap. 4) zu berücksichtigen, sodass sie eine möglichst positive Programmwirkung erreichen.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Begründung für die Nicht-Mitfinanzierbarkeit</i>
Siedlungsmassnahmen				
4566.2.021	RZ 2.6	Masterplan ESP Langdorf Frauenfeld	A	Es handelt sich um Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen, die nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar sind.
4566.2.022	RZ 2.9	Masterplan Entwicklungsschwerpunkt Militärstrasse Frauenfeld	A	
4566.2.023	RZ 2.10	Studie Einfallsachsen Frauenfeld	A	
4566.2.024	SP 3.1	Masterplan Entwicklungsschwerpunkt Felben	A	
4566.2.025	SP 3.2	Masterplan strategisches Arbeitsgebiet Felben-Ost	A	
4566.2.026	RZ 2.5	Studie Murgraum	B	
4566.2.027	DR 1.1	Differenzierte Gewerbeentwicklung	A	
4566.2.028	DR 1.2	Regeln für Neueinzonungen	A	

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Begründung für die Nicht-Mitfinanzierbarkeit</i>
4566.2.029	DR 1.3	Aufzonungen und Mindestbaudichten	A	
4566.2.030	DR 1.4	Baulandmobilisierung und - management	A	
4566.2.031	DR 1.5	Beratung zur Qualitätssicherung	A	
4566.2.032	FG 4.1	Aufwertung Ortskerne und Quartierzentren	A	
4566.2.033	FG 4.3	Inwertsetzung historische Bausubstanz	A	
4566.2.034	FG 4.5	Studie Gesundheitsregion	B	
4566.2.035	KL 5.1	Siedlungsbegrenzung und Gestaltung der Siedlungsränder	A	
4566.2.036	KL 5.2	Umsetzung Landschaftskonzepte	A	
4566.2.037	FG 4.6	Freizeit- und Tourismuskonzept	A	
4566.2.038	SP 3.5	Masterplan Entwicklungsschwerpunkt Matzingen	A	
4566.2.039	SP 3.7	Masterplan Entwicklungsschwerpunkt Müllheim - Wigoltingen (Hasli)	A	
4566.2.040	FG 4.4	Standorte im Grünen	A	
Verkehrsmassnahmen				
4566.2.014	VS 6.4	Abstellplatz- und Parkierungsreglement	A	Es handelt sich um nicht infrastrukturelle Massnahmen, die nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar sind.
4566.2.015	VS 6.5	Mobilitätsmanagement	A	
4566.2.020	FG 4.2	Konzept Ortsdurchfahrten	A	
Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration				
Keine vorhanden				

Tabelle 5-2

5.2.2 Eigenleistungen

Aufgrund der lediglich lokalen Wirkungen und für die Agglomeration tragbaren Kosten werden die folgenden Massnahmen nicht durch den Bund mitfinanziert. Bei den Massnahmen zur Aufwertung des Strassenraums und zur Erhöhung der Sicherheit werden diejenigen, die in Bezug auf Verkehrsbelastungen und Anzahl betroffener Personen definierte Schwellenwerte nicht erreichen, ebenfalls den Eigenleistungen zugewiesen. Die Wirkung dieser Massnahmen ist jedoch in der Programmbeurteilung berücksichtigt. Sie sind in den ausgewiesenen Zeithorizonten von der Agglomeration oder durch Dritte umzusetzen.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Priorität	Kosten (Mio CHF) laut AP
Eigenleistungen Bund (Weisung 14.12.2010)				
4566.2.007	SP 3.8	Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt Islikon	A	3.40
4566.2.008	VS 6.8	Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt Erzenholz	A	3.30
4566.2.016	VS 6.1	Verkehrsberuhigung	A	1.37
4566.2.044	VS 6.6	Doppelspurabschnitte fw-Bahn - Teil Strasse	A	3.30

Tabelle 5-3

5.2.3 Massnahmen mit zu geringer Programmrelevanz

In der Folge werden Massnahmen aufgelistet die von der Agglomeration zur Mitfinanzierung oder als Eigenleistung eingereicht wurden, welche aber vom Bund für die Programmwirkung mit einer zu geringen Wirkung eingestuft werden. Deren Umsetzung steht der Agglomeration frei.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Begründung
4566.2.018	SP 3.4	Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt Pfy	Diese Massnahmen befinden sich ausserhalb des BFS-Perimeters und ihre Wirkung im Agglomerationsperimeter ist zu geringfügig, um eine Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds zu erhalten.
4566.2.019	SP 3.6	Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt Matzingen	

Tabelle 5-4

5.3 Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen

Für die folgenden Eisenbahn- und Strassenmassnahmen ist die (Mit-)Finanzierung des Bundes durch andere Finanzierungsinstrumente als den Infrastrukturfonds, Teil Agglomerationsverkehr geplant. Diese sind für die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum relevant und werden in der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund mitberücksichtigt. Massnahmen, die im Programm Engpassbeseitigung im Modul 3 enthalten sind, werden zur Information aufgeführt, auch wenn sie aufgrund des Realisierungshorizontes nicht Bestandteil der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms waren.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Finanzierungsmittel</i>
4566.2.043	VS 6.6	Doppelspurabschnitte fw-Bahn - Teil Eisenbahn	2.80	LV 13-16

Tabelle 5-5

Folgende Massnahmen befinden sich auf Strecken die Bestandteil des neuen Netzbeschlusses (NEB) des Bundes waren. Die Übernahme und Finanzierung dieser NEB-Strecken durch den Bund wurde per Volksentscheid am 24.11.2013 abgelehnt. Die Massnahmen verbleiben unter kantonaler Hoheit. Die zukünftige Planung und Finanzierung der Massnahmen ist zu prüfen.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>
-----------------	---------------	------------------

Keine vorhanden

Tabelle 5-6

Die Tabellen haben informativen Charakter. Die Realisierung der Massnahmen richtet sich nach den Planungen und Kreditbeschlüssen der jeweiligen Programme des Bundes bzw. den Verfahren der einzelnen Projekte.

5.4 Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C

Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen auf ihre Plausibilität, ihr Kosten/Nutzen-Verhältnis sowie ihren Reifegrad gemäss der UVEK-Weisung (Kap. 4.4) führt zu folgenden Änderungen gegenüber den Angaben im eingereichten Agglomerationsprogramm.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Begründung</i>
A → B				
Keine vorhanden				
A → C				
4566.2.006	SP 3.3	Halbanschluss Felben-Pfyn	4.50	Reifegrad: ungenügend. Der Halbanschluss ist weder für die Nationalstrasse noch für die Agglomeration dringlich umzusetzen. Mit dem Kapazitätsausbau Oststrasse und bei Bedarf zusätzlichem Verkehrsmanagement ist der Bedarf für den Anschluss Pfyn nicht gegeben. Zudem würde durch diesen Halbanschluss die MIV-Erreichbarkeit des Umlandes der Agglomeration weiter verbessert und die Konkurrenzfähigkeit des ÖV geschwächt. Der Bedarf für einen weiteren Anschluss ist auch aufgrund des geringen Abstands zum Anschluss Müllheim/Grüneck - wo ebenfalls eine Entwicklung geplant ist - nicht nachgewiesen. Der nördliche Teil des Halbanschlusses liegt im Bundesinventar der Auengebiete von nationaler Bedeutung.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Begründung</i>
B → C				
4566.2.005	RZ 2.11	Stadtentlastung Frauenfeld	211.00	<p>Kosten/Nutzen-Verhältnis: ungenügend.</p> <p>Die Stadtentlastung weist im schweizweiten Vergleich zwar einen hohen Nutzen auf, jedoch sind die Kosten deutlich zu hoch, um eine Unterstützung zu rechtfertigen. Zudem wurde nicht aufgezeigt, was mit einer Erweiterung des Verkehrsmanagements (das bisher auf die Innenstadt fokussiert war) erreicht werden könnte. Mit den beiden Autobahnanschlüssen und gezieltem Verkehrsmanagement besteht noch ein ungegenutztes Potenzial zur Entlastung des Zentrums. Die Stadtentlastung schafft auch eine deutliche Erhöhung der MIV-Kapazität und eine Verbesserung der MIV-Erreichbarkeit. Es verbleibt ein hoher Ziel-/Quellverkehr auf dem bestehenden Netz, was weiterhin zu belasteten Hauptachsen in Frauenfeld führt. Langfristig widerspricht sie dem Ziel einer höheren Nutzung des ÖV. Der geplante Stadttunnel konkurrenziert den 15'-Takt auf der fw-bahn.</p>

Tabelle 5-7

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

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

In der folgenden Liste werden jene durch den Bund in die Priorität C gesetzten Massnahmen aufgelistet, bei denen der Bund den Handlungsbedarf grundsätzlich anerkennt, aber das Kosten/Nutzen-Verhältnis oder der Reifegrad der vorgeschlagenen Massnahme deren Aufnahme in die A- oder B-Liste nicht rechtfertigt (sog. C*-Massnahmen).

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

Tabelle 5-8

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

6.1 Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne und Inventare des Bundes

6.1.1 Allgemeines

Das Agglomerationsprogramm wurde auf seine Übereinstimmung mit der Raumplanungs- und Umweltgesetzgebung sowie mit den zugehörigen Sachplänen, Massnahmenplänen und Inventaren überprüft. Es wurden keine grundsätzlichen Widersprüche festgestellt. Die abschliessende Beurteilung der Rechtmässigkeit der einzelnen Massnahmen erfolgt jedoch im Rahmen der nachfolgenden ordentlichen Planungsverfahren und auf Basis der zum gegebenen Zeitpunkt in Kraft stehenden rechtlichen und planerischen Vorgaben. Diese sind auch bei der Weiterentwicklung und Umsetzung des Agglomerationsprogramms zwingend einzuhalten.

Bei der Umsetzung von A-Massnahmen müssen allfällig auftretende Konflikte bis zur Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarungen mit den zuständigen Bundesstellen, namentlich dem Bundesamt für Umwelt gelöst sein.

Bei Siedlungsmassnahmen sind insbesondere die rechtskräftigen Bestimmungen des Raumplanungsgesetzes (RPG) und die zugehörigen Vorgaben zur Bauzonendimensionierung einzuhalten.

6.1.2 Infrastrukturmassnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten aus Sicht des BAFU

Folgende für die Wirkung des Agglomerationsprogramms mitberücksichtigte Massnahmen der Priorität A oder B weisen aufgrund einer Grobprüfung des BAFU Konflikte oder Schwierigkeiten auf (nicht abschliessende Aufzählung).

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Tab. Prüfbericht</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Zeithorizont</i>	<i>Hinweis Konflikt/Schwierigkeit</i>
-----------------	---------------	-------------------------	------------------	---------------------	---------------------------------------

Keine vorhanden

Tabelle 6-1

6.2 Nachweis der Abstimmung von Infrastrukturmassnahmen der Priorität A oder B mit den kantonalen Richtplänen

Grundsätzlich liegt es in der Verantwortung der Kantone die Konformität von Richtplanung und Agglomerationsprogramm sicherzustellen.

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

A-Liste:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>
4566.2.001	RZ 2.1	Konzept Innenstadt, Phase 2
4566.2.003	RZ 2.3	Umgestaltung Bahnhofplatz
4566.2.009	RZ 2.7	S-Bahnhalt Frauenfeld Langdorf

Tabelle 6-2

B-Liste:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>
-----------------	---------------	------------------

keine vorhanden

Tabelle 6-3

Nicht mitfinanzierte, jedoch richtplanrelevante Massnahmen (Kap. 5.2) sollen grundsätzlich ebenfalls vor Abschluss der Leistungsvereinbarung im entsprechenden Richtplan verankert und vom Bundesrat genehmigt werden. Für richtplanrelevante Siedlungsmassnahmen gilt dies insbesondere, wenn sie eng mit einer Infrastrukturmassnahme der A-Liste verknüpft sind:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>
-----------------	---------------	------------------

<i>4566.2.021</i>	<i>RZ 2.6</i>	<i>Masterplan ESP Langendorf Frauenfeld</i>
-------------------	---------------	---------------------------------------------

Tabelle 6-4

Die restlichen richtplanrelevanten Siedlungsmassnahmen müssen grundsätzlich bis zum Ablauf der mit der Leistungsvereinbarung erfassten Zeitspanne von vier Jahren im Richtplan umgesetzt und genehmigt sein. Die betroffenen Massnahmen sind auf Basis der bereinigten Tabelle 5-2 definitiv festzulegen. Hängen die Siedlungsmassnahmen von umfassenderen Revisionen des Richtplans ab (z. B. im Zusammenhang mit dem revidierten Raumplanungsgesetz), können in Ausnahmefällen abweichende Termine vereinbart werden. Dabei ist jedoch eine Koordination der Umsetzung von Siedlungs- und mitfinanzierten Infrastrukturmassnahmen zu gewährleisten. Der Bund behält sich entsprechende Vorbehalte im Rahmen des Abschluss von Finanzierungsvereinbarungen vor.

7 Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms

Die Ende 2011/Mitte 2012 eingereichten Agglomerationsprogramme 2. Generation bilden die Basis für die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr (2. Generation).

Der Bund unterstützt die Bestrebungen der Agglomeration, die Zusammenarbeit und die koordinierte Planung und Realisierung von Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsmassnahmen fortzuführen. Für die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Frauenfeld der nächsten Generation wird empfohlen, die im Kapitel 4 dieses Prüfberichtes nach Wirksamkeitskriterien erläuterten Stärken und Schwächen des vorliegenden Agglomerationsprogramms zu beachten. Zentrale Aspekte der Überarbeitung wären die Konkretisierung der Siedlungsmassnahmen, namentlich die Priorisierung der ESP und der Umgang mit den grossen Bauzonenreserven, sowie eine vermehrte, mit den Teilstrategien des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs abgestimmte Fokussierung auf die Nutzung der bestehenden Strasseninfrastruktur denn auf deren Ausbau.



ANHANG 1

Massnahmenliste Benchmark Langsamverkehr

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio CHF) 2005*/**</i>
4566.2.017	VS 6.2	Dichtes Wegenetz und betriebliche Massnahmen im LV	A	1.88	1.47
4566.2.012	VS 6.3	Regionaler Radweg Murgtal	B	1.33	1.04
	Summe	A/B-Liste		3.21	2.51

Keine Kürzung lt. Benchmark (Methode siehe Erläuterungsbericht)

	LV A-Liste	A	1.47
	LV B-Liste	B	1.04

Tabelle Anhang 1 (* Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung, gerundet; ** Die Kosten der Massnahmen LV A- und B-Liste sind ausschlaggebend und in der Botschaft des Bundesrats aufgelistet.)

ANHANG 2

Liste der nicht mitfinanzierbaren Infrastrukturmassnahmen mit aus Bundessicht kritischer Wirkung

In der folgenden Liste werden jene nicht mitfinanzierbaren Infrastrukturmassnahmen aufgelistet, welche Bestandteil des von der Agglomeration eingereichten Agglomerationsprogramms sind, die jedoch vom Bund kritisch beurteilt werden.

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

Keine vorhanden

Tabelle Anhang 2