



Beschluss-Nr. 164

Einfache Anfrage betreffend „Agglomerationsprogramm Regio Frauenfeld, 3. und 4. Generation“ von Gemeinderat Andres Storrer

Beantwortung

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

An der Gemeinderatssitzung vom 21. März 2018 reichte Gemeinderat Andres Storrer eine Einfache Anfrage an den Stadtrat nach Art. 45 des Geschäftsreglements für den Gemeinderat ein.

Vorbemerkungen

Mit dem Programm Agglomerationsverkehr beteiligt sich der Bund finanziell an Verkehrsprojekten von Städten und Agglomerationen. Von Bundesbeiträgen profitieren Agglomerationen, die mit ihren Agglomerationsprogrammen die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung wirkungsvoll aufeinander abstimmen. Die Agglomerationsprogramme sind somit ein wichtiger Pfeiler der Agglomerationspolitik des Bundes und der nachhaltigen Raumentwicklung der Schweiz.

Die Agglomerationen reichen seit 2007 alle vier Jahre Agglomerationsprogramme ein, die der Bund überprüft und gegebenenfalls mitfinanziert. Die Agglomerationsprogramme der ersten und zweiten Generation sind bereits in der Umsetzung, während die Realisierung der dritten Generation 2019 beginnt. Über alle drei Generationen von Agglomerationsprogrammen haben 44 Agglomerationen mindestens ein Agglomerationsprogramm eingereicht.

Die Beiträge des Bundes richten sich nach der Gesamtwirkung der einzelnen Agglomerationsprogramme. Die wirkungsvollsten und baureifen Verkehrsprojekte erhalten einen Bundesbeitrag in der Höhe von 30 bis 50 Prozent der Projektkosten. Der Bund leistet somit eine Anschubfinanzierung. Den Hauptteil finanzieren die für die Umsetzung zuständigen Kantone, Städte und Gemeinden.

Der Bund überprüft die Agglomerationsprogramme genau und priorisiert die Massnahmen, die zur Lösung der wichtigsten Verkehrsprobleme beitragen und dabei das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen. So stellt der Bund sicher, dass nur die wirksamsten Projekte Beiträge erhalten.

Die Regio Frauenfeld und der Kanton Thurgau haben als Trägerschaft für die Agglomeration Frauenfeld, bestehend aus der Stadt Frauenfeld und den Gemeinden Gachnang und Felben-Wellhausen, seit 2007 alle vier Jahre ein Agglomerationsprogramm beim Bund eingereicht (1., 2. und 3. Generation). Die Trägerschaften sind zuständig für die Planung und Umsetzung der Agglomerationsprogramme, gewährleisten die Verbindlichkeit des Agglomerationsprogramms und sorgen für dessen koordinierte Umsetzung.

Für die Massnahmen aus den ersten beiden Programmen erhält die Agglomeration Frauenfeld für 14 Massnahmen(-pakete) Bundesbeiträge von 35% an die Investitionskosten oder maximal 17.03 Mio. Schweizer Franken (Preisstand 2005 exkl. MwSt.). Das Agglomerationsprogramm Frauenfeld 3. Generation wird gemäss Bund¹ aufgrund eines ungenügenden Wirkungsergebnisses und dem schlechten Umsetzungsstand der Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen 1. und 2. Generation nicht mitfinanziert. Die Nichtfinanzierung der Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm Frauenfeld 3. Generation ist für Kanton und Agglomerationsgemeinden bedauerlich. Da aber nur wenige Massnahmen mit geringen Investitionskosten beantragt wurden, hält sich der Schaden in Grenzen.

Ein Vergleich der Agglomerationsprogramme in der Schweiz zeigt, dass es insbesondere kleine Agglomerationen wie Frauenfeld schwerer haben, vom Bund im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr regelmässig unterstützt zu werden: Von den 44 Agglomerationen, die bisher mindestens ein Agglomerationsprogramm eingereicht haben, werden 15 den kleinen Agglomerationen (< 50'000 Einwohner) zugeordnet. Im Verhältnis erhielten dabei die kleinen Agglomerationen öfter keinen Beitrag an die Massnahmen. Nur zwei kleine Agglomerationen haben alle drei Agglomerationsprogramme ausgearbeitet und mitfinanziert bekommen. So ist es für kleine Agglomerationen einerseits schwieriger, Massnahmen mit ausreichender Wirkung zu entwickeln und andererseits die Verzögerungen in der Massnahmenumsetzung früherer Generationen auszugleichen. Viele Agglomerationen, so auch Frauenfeld, haben teilweise unreife Projekte oder sogar nur Projektideen eingereicht, die der Bund mitfinanzieren will. Bei der Konkretisierung der Projekte sind schliesslich technische oder politische Probleme aufgetreten, die zu Verzögerungen in der Umsetzung führten. Bei der Gesamtbeurteilung des Umsetzungsstandes können in grösseren Agglomerationen eine

¹ Vernehmlassungsbericht zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2019 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms „Agglomerationsverkehr“

ungenügende Umsetzung von Projekten in einzelnen Gemeinden durch einen guten Umsetzungsstand in anderen Gemeinden ausgeglichen werden. Dies ist in der Agglomeration Frauenfeld mit einer relativ kleinen Einwohnerzahl nicht möglich.

Der Stadtrat beantwortet die Einfache Anfrage wie folgt:

1. *Für den Halbanschluss Felben-Pfyn an die Autobahn A 7 wurde bereits in den ersten beiden Agglomerationsprogrammen erfolglos Unterstützung beantragt. Wird diese Massnahme in der 4. Generation des Agglomerationsprogramms abermals aufgegriffen?*

Finanzielle Beiträge werden im Rahmen der Agglomerationsprogramme (AP) für Investitionen in Strassen und Schieneninfrastrukturen geleistet, die innerhalb der Städte und Agglomerationen liegen, der Verbesserung der Verkehrssysteme innerhalb dieser Räume dienen und die nicht über andere Bundesmittel mitfinanziert werden. Entsprechend ist es nicht Aufgabe von Agglomerationsprogrammen, die nationalen Verkehrsinfrastrukturen wie einen Autobahnhalbanschluss zu planen. Es ist aber sicherzustellen, dass die vom Bund beschlossenen und künftig finanzierten Massnahmen in den Agglomerationsprogrammen aufgeführt und die lokale Massnahmenplanung in den Agglomerationen darauf abgestimmt wird. Von den Kantonen und Agglomerationen eingebrachte zusätzliche Massnahmen an der nationalen Infrastruktur werden als Wünsche entgegengenommen. Dabei muss von Seiten der Kantone resp. der Trägerschaft der Agglomerationsprogramme sichergestellt werden, dass solche Massnahmen in das Verfahren für den Ausbau der Nationalstrasseninfrastruktur einfließen. Dies hat der Kanton im Jahr 2006 mit einem schriftlichen Gesuch an das Bundesamt für Strasse (ASTRA) für die Ausarbeitung eines Generellen Projekts für den Halbanschluss gemacht. Das ASTRA hat damals in Aussicht gestellt, dass bei Eignung und dem Nachweis der raumplanerischen Verträglichkeit des Anschlusses in einem Agglomerationsprogramm eine Realisierung möglich wäre. In den ersten beiden Agglomerationsprogrammen Frauenfeld konnten die Ausführungen zu den raumplanerischen Überlegungen nicht überzeugen.

Der Halbanschluss Felben – Pfyn ist ein Ziel der Kantonsregierung und der Agglomeration. Entsprechend ist die Massnahme im neuen Kantonalen Richtplan (Stand 2017) als Festsetzung (3.2 A) enthalten. Weiter ist der Halbanschluss im Teilrichtplan Verkehr der Agglomerationsgemeinden Gachnang, Frauenfeld und Felben-Wellhausen enthalten. Der Kanton hat sich zudem dafür eingesetzt, dass der Halbanschluss im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse (Stand 18.03.2018), der Bundesämter für Strassen (ASTRA) und Raumentwicklung (ARE) aufgeführt wird. Im Sachplan Verkehr werden Verkehrsinfrastrukturvorhaben koordiniert, bei denen ein hoher Koordinationsbedarf mit anderen raumwirksamen Planungen des Bundes, der Kantone oder des benachbarten Auslands besteht. Unter anderem werden auch

alle geplanten neuen Anschlüsse oder Anschlusserweiterungen der Nationalstrasse aufgeführt. Gemäss Sachplan Verkehr werden neue Anschlussbegehren aufgrund der bereits heute sehr hohen Anschlussdichte eher kritisch beurteilt.

Falls die Agglomeration Frauenfeld ein Programm der 4. Generation erarbeitet (Entscheidung noch offen), wird der Halbanschluss aller Voraussicht nach wieder Teil des Zukunftsbildes und der Teilstrategien der Agglomeration sein und als Massnahme aufgeführt. Dabei ist noch unklar, in welcher Priorität respektive in welchem Zeitraum der Halbanschluss umgesetzt werden kann. Für das AP4 gilt, dass der Bau von mitfinanzierten Massnahmen (Priorität A) in den Jahren 2024 – 2027 begonnen werden muss. Dies scheint aus heutiger Sicht schwer zu erreichen, da neben der guten raumplanerischen Einordnung des Anschlusses (dafür fehlen noch konzeptionelle Arbeiten), auch das Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt Felben (mitfinanzierte Massnahme aus dem Agglomerationsprogramm 1. Generation) umgesetzt sein muss. Die Gemeindeversammlung Felben-Wellhausen hat jedoch 2017 einen Kredit für ein Betriebs- und Gestaltungskonzept abgelehnt.

2. *Gemäss Vernehmlassungsbericht hat die Massnahme ein ungenügendes Wirkungsergebnis (2 von 10 möglichen Punkten). Sind dahingehend Änderungen/Verbesserungen am Projekt vorgesehen?*

Die Stossrichtung der Frage war für den Stadtrat unklar. Nach telefonischer Rücksprache mit GR Andres Storrer (8. Mai 2018) konnte die Absicht der Frage geklärt werden. Dementsprechend wird folgende Frage beantwortet:

Gemäss Vernehmlassungsbericht zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2019 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr hat das Agglomerationsprogramm Frauenfeld 3. Generation ein ungenügendes Wirkungsergebnis (2 von 10 möglichen Punkten). Sind dahingehend Änderungen/Verbesserungen am Agglomerationsprogramm Frauenfeld vorgesehen?

Bei der Erarbeitung des Agglomerationsprogrammes 3. Generation hat man sich aufgrund der Verzögerungen in der Umsetzung der mitfinanzierten Massnahmen der 1. und 2. Generation entschieden, ein Programm zu erarbeiten, das auf die Umsetzung dieser Massnahmen fokussiert und nur wenige neue Massnahmen ergänzt. Für die Wirkungsbeurteilung des Bundes fliessen aber nur die Wirkungen der neuen Massnahmen mit ein und diese reichten nicht für eine ausreichende Wirkung von mindestens vier Punkten: Das Agglomerationsprogramm Frauenfeld 3. Generation hat für die wenigen punktuellen Massnahmen nur drei Wirkungs-

punkte erhalten, davon wurde ein Punkt für den geringen Umsetzungsgrad der Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen 1. und 2. Generation abgezogen.

Für eine bessere Wirkungsbeurteilung eines künftigen Agglomerationsprogrammes gilt es folgende Punkte zu verbessern:

- Ausreichend neue wirkungsvolle Massnahmen in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr planen, welche die geforderten Wirkungen erzielen und gut in einem Gesamtverkehrskonzept eingebettet sind. Stehen im Infrastrukturbereich nicht genügend neue Massnahmen in der Vierjahresperiode des Agglomerationsprogrammes 4. Generation (2024 – 2027) an, ist von einer Erarbeitung eines Agglomerationsprogramms Abstand zu nehmen und die 4. Generation auszulassen.
- Für dieses Gesamtverkehrskonzept ist der Grundsatzentscheid zur Stadtentlastung notwendig: Für die weiteren Planungen im Rahmen des Agglomerationsprogramms muss klar sein, in welche Richtung die Stadt in den nächsten Jahren ihre Infrastruktur plant. Der offene Entscheid zur Stadtentlastung blockiert bereits mitfinanzierte Massnahmen in der Innenstadt und behindert das Planen von neuen Optimierungsmöglichkeiten des Verkehrssystems. Darum wird beim Projekt „Zentrumsnahe Stadtentlastung“ auch am engen Zeitplan festgehalten.
- Massnahmenumsetzung der Agglomerationsprogramme 1. und 2. Generation forcieren oder definitiv von einzelnen Massnahmen Abstand nehmen und nach alternativen Lösungen suchen. Dafür wurde mit dem Mobilitätskonzept 2030 bereits eine wichtige Grundlage geschaffen.
- Konsequentes Beheben der aufgezeigten Schwächen der bisherigen Agglomerationsprogramme, welche in den Prüfberichten des Bundes aufgeführt werden.

Ergänzend zu den vorliegenden Informationen werden im Herbst 2018 durch den Bund die neuen Richtlinien über die Prüfung und Mitfinanzierung des Agglomerationsprogramms 4. Generation in Vernehmlassung gegeben. Daraus werden weitere Anpassungen für die Erarbeitung der Agglomerationsprogramme abzuleiten sein.

3. Was sind die Hauptziele beim nächsten Agglomerationsprogramm?

Die Agglomeration Frauenfeld war bis vor kurzem mit der Vernehmlassung zum Bundesbeschluss und dem Entwurf des Prüfberichts zum Agglomerationsprogramm Frauenfeld 3. Generation beschäftigt. Daraus gilt es nun, die richtigen Schlüsse für die weiteren Planungen in der Agglomeration zu ziehen. Erst dann kann ein Entscheid zur Ausarbeitung eines Agglomerationsprogramms 4. Generation getroffen werden.

Die Agglomerationsprogramme der 4. Generation müssen bis Juni 2021 beim Bund eingereicht werden. Der Entscheid für die Erarbeitung eines Programmes muss die Agglomeration anfangs 2019 fällen, um ausreichend Zeit für die Bearbeitung zu haben.

Die Hauptziele der Agglomeration Frauenfeld für das nächste Agglomerationsprogramm werden erst nach dem Entscheid zur Erarbeitung definiert.

4. Welches Amt hat den Lead im neuen Agglomerationsprogramm?

Der Verein Regio Frauenfeld und der Kanton Thurgau tragen das Agglomerationsprogramm und treten gegenüber dem Bund als Trägerschaft auf. Gemäss Art. 23 MinVV² sind die Trägerschaften zuständig für die Planung und Umsetzung der Agglomerationsprogramme (Abs. 1). Sie gewährleisten die Verbindlichkeit des Agglomerationsprogramms und sorgen für dessen koordinierte Umsetzung (Abs. 2).

Die strategische Führung übernimmt ein Lenkungsausschuss, der wie folgt zusammengesetzt ist:

- Präsident Regio Frauenfeld (Leitung)
- Chefin DBU Kanton Thurgau
- Leiter Tiefbauamt Kanton Thurgau
- Leiterin Amt für Raumentwicklung Kanton Thurgau
- Abteilungsleiter Öffentlicher Verkehr Thurgau
- Koordinatorin Agglomerationsprogramme Thurgau
- Stadtpräsident Frauenfeld
- Departementsvorstand Bau und Verkehr Frauenfeld
- Gemeindepräsident Gachnang
- Gemeindepräsident Felben-Wellhausen
- Projektleiter Agglomerationsprogramm für die Trägerschaft

Im Jahr 2017, nach Einreichung des Agglomerationsprogramms Frauenfeld 3. Generation, hat die Trägerschaft ein Projekthandbuch Agglomerationsprogramm erstellt. Dieses beschreibt die Rollen der verschiedenen Akteure und legt die Projektorganisation für die Überarbeitung und Weiterentwicklung sowie für das Umsetzungscontrolling fest. Darin wird die Verantwortung für operative Führung und Steuerung des Agglomerationsprogramms dem Projektleiter Agglomerationsprogramm zugewiesen.

² Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel

Der Bereichsleiter für räumliche Stadt- und Agglomerationsentwicklung aus dem Amt für Stadtentwicklung und Standortförderung übernimmt die Projektleitung Agglomerationsprogramm für die Trägerschaft Agglomerationsprogramm. Für inhaltliche Themen ist er Ansprechstelle für Gemeinden, Kanton und Bund und stellt den Kontakt und Austausch mit den zuständigen Stellen sicher. In finanziellen Belangen muss der Kanton dem Bund rapportieren.

Seit 2017 hat der Kanton eine Stelle für die Koordination Agglomerationsprogramme mit der für die fünf Agglomerationsprogramme im Kanton Thurgau geschaffen. Die Koordinatorin Agglomerationsprogramme ist in der kantonalen Planung im Amt für Raumentwicklung angesiedelt. Damit wurde eine Massnahme aus der kantonalen Agglomerationsstrategie vom 16. Juni 2016 umgesetzt.

5. Angenommen das Volk stimmt einer unterirdischen, zentrumsnahen Stadtentlastung zu. Wie ist Ihre Einschätzung hinsichtlich der Unterstützung durch den Bund?

Der Bund unterstützt Infrastrukturmassnahmen in Agglomerationen mit dem Programm Agglomerationsverkehr. Gemeinden und Kantone können in einem Agglomerationsprogramm Strasseninfrastrukturen zur Mitfinanzierung beantragen und müssen dazu die geplanten Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen mit Verkehrsmassnahmen aller Verkehrsträger in einem in sich stimmigen Gesamtkonzept zusammenfassen. Für das Agglomerationsprogramm Frauenfeld bilden der Richtplan Siedlung und Verkehr und das Mobilitätskonzept 2030 die Basis.

Mit dem Mobilitätskonzept 2030 haben Kanton und Stadt gemeinsam die Bau- und Meilensteine einer ganzheitlichen, stadtverträglichen Verkehrsgestaltung in Frauenfeld festgelegt. Das Mobilitätskonzept basiert grundsätzlich auf bestehenden Planungen, insbesondere dem Richtplan Siedlung und Verkehr der Agglomeration Frauenfeld sowie dem Gesamtverkehrskonzept des Kantons Thurgau. Konkret wurde der behördenverbindliche Teilrichtplan Verkehr fortgeschrieben und konkretisiert. So wird im Mobilitätskonzept der Handlungsbedarf dargelegt, wie eine stadtverträgliche Mobilität erreicht werden soll. Unter anderem sind die Erreichbarkeit des Zentrums und der Durchgangsverkehr für den MIV mittels gezielten Strassenausbaus sowie einer Steuerung des Verkehrs sicherzustellen. Eine mögliche Massnahme stellt dabei die zentrumsnahe Stadtentlastung dar.

Kann die Agglomeration Frauenfeld in ihrem nächsten Agglomerationsprogramm ein gutes Gesamtverkehrskonzept mit oder ohne zentrumsnahe Stadtentlastung abliefern, hat sie gute Aussichten auf eine gute Beurteilung durch den Bund. Dies hat der Bund gegenüber der Agglomeration bestätigt, als er die Ablehnung der 3. Generation kommunizierte.

Nach der bisherigen Praxis der Beurteilung von Umfahrungs- und Entlastungsstrassen innerhalb der Agglomerationsprogramme³ ist ein Bundesbeitrag für eine unterirdische zentrumsnahe Stadtentlastung Frauenfeld unwahrscheinlich: Sämtliche Massnahmen wurden einer standardisierten Kosten-Nutzen-Betrachtung unterzogen und miteinander verglichen. Massnahmen mit einem guten bis sehr guten Kosten-Nutzen-Verhältnis wurden unter Berücksichtigung ihrer Bau- und Finanzreife in der Regel mitfinanziert. Im Wissen, dass mit der angewendeten Bewertungsmethode Massnahmen, die aufgrund der städtebaulichen oder topografischen Situation teuer sind, in dieser Betrachtung kein gutes oder sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis erreichen können, hat der Bund auch Ausnahmen gemacht. Massnahmen konnten trotz nur ungenügendem oder genügendem Kosten-Nutzen-Verhältnis aufpriorisiert werden, wenn sie einen hohen bis sehr hohen absoluten Nutzen aufweisen. Bisher wurden schweizweit vier Massnahmen mit nur ungenügendem oder genügendem Kosten-Nutzen-Verhältnis mitfinanziert. Für eine kleine Agglomeration wie Frauenfeld würden für alle unterirdischen Varianten einer zentrumsnahen Stadtentlastung aus der Machbarkeitsstudie die Kosten (> 90 Mio. CHF) als sehr hoch eingestuft werden. Damit kann auch bei einem hohen oder sehr hohen absoluten Nutzen nur ein ungenügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis erreicht werden (bezogen auf die Agglomerationsgrösse). Bisher wurde noch nie eine Massnahme mit sehr schlechtem Kosten-Nutzen-Verhältnis mitfinanziert.

Es kann aber nicht ausgeschlossen werden, dass die Einzelmassnahme zentrumsnahe Stadtentlastung doch Bundesbeiträge erhält. Dies hängt von der Auswirkung der Umsetzung des Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds (NAF) ab, der vom Schweizer Volk in der Abstimmung vom 12. Februar 2017 angenommen wurde: Künftig sollen die strassenseitigen Aspekte wieder stärker in den Fokus rücken. Für das Agglomerationsprogramm 4. Generation wurde angedeutet, die Beurteilung von Strassenmassnahmen etwas anzupassen. Den unterschiedlichen Strassentypen (Umfahrungs-, Entlastungs-, Erschliessungsstrassen usw.) und ihren Grundfunktionen sollen in der Bewertung besser Rechnung getragen werden. Genaueres wird in den Richtlinien zum Agglomerationsprogramm 4. Generation stehen, welche im Herbst 2018 in Vernehmlassung gehen.

Zusammenfassend kann man eine Unterstützung des Bundes nicht ausschliessen, die Chancen sind aber realistischerweise als gering zu betrachten. Diese Aussage bezieht sich aber nur

³ Prüfung der Agglomerationsprogramme (1. Generation) - Erläuterungsbericht:
<https://www.are.admin.ch/are/de/home/verkehr-und-infrastruktur/programme-und-projekte/agglomerationsprogramme-verkehr-und-siedlung/agglomerationsprogramme-1--generation.html>

Prüfung der Agglomerationsprogramme 2. Generation - Erläuterungsbericht:
<https://www.are.admin.ch/are/de/home/verkehr-und-infrastruktur/programme-und-projekte/agglomerationsprogramme-verkehr-und-siedlung/agglomerationsprogramme-2--generation.html>

auf die eigentliche Entlastungsstrasse. Wirkungsvolle flankierende Massnahmen zur Entlastungsstrasse, von denen alle Verkehrsträger profitieren, haben durchaus eine gute Chance, mitfinanziert zu werden. Wobei einige mögliche flankierende Massnahmen in der Innenstadt bereits in den Agglomerationsprogramme Frauenfeld 1. und 2. Generation enthalten sind und Bundesbeiträge erhalten (z.B. Massnahme 13 „Teilmassnahme Sanierung Altstadt Frauenfeld“ oder Massnahme RZ 2.1 „Konzept Innenstadt, Phase 2“).

6. Wie möchte der Stadtrat gewährleisten, dass nur finanzierbare und umsetzbare Projekte eingegeben werden?

Es muss vorausgeschickt werden, dass insbesondere in den ersten beiden Agglomerationsprogrammen aufgrund der fehlenden Erfahrungen mit dem Instrument Agglomerationsprogramm in allen Ebenen der öffentlichen Verwaltungen eher die Strategie gefahren wurde, möglichst viele Massnahmen zur Mitfinanzierung einzureichen. Darunter waren auch einige unreife und, wie sich später herausstellte, schwierig umzusetzende Massnahmen. Von diesem Vorgehen ist man bereits bei der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms 3. Generation abgekommen.

Für die künftigen Generationen wurde in der neuen „Verordnung des UVEK über die Fristen und Beitragsberechnung für Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr“ festgehalten, dass die gesprochenen Bundesbeiträge für Massnahmen nur ausbezahlt werden, wenn mit der Ausführung im vorgesehenen Zeitraum (jeweils 4 Jahre) begonnen wird. Folglich sind nur noch Massnahmen beitragsberechtigt, welche einen ausreichenden Reifegrad (z.B. Vorprojekt bei grösseren Projekten) aufweisen und mit den budgetierten personellen und finanziellen Ressourcen umgesetzt werden können. Reine Projektideen oder unausgereifte Projekte, wie sie teilweise noch in den ersten beiden Agglomerationsprogrammen eingereicht wurden, werden nicht mehr berücksichtigt.

Der Projektleiter Agglomerationsprogramm erstellt vor Erarbeitung eines allfälligen AP4 eine Massnahmenplanung: Zunächst werden die umzusetzenden Massnahmen gemäss den Agglomerationsprogrammen der 1. und 2. Generation und dem Mobilitätskonzept 2030 zusammentragen und die freien Ressourcen (finanziell und personell) für den Zeitraum 2024 – 2027 eruiert. Dazu wird die Umsetzung von Projekten in den letzten Jahren als Referenz genommen. Dann werden neue Massnahmen zusammengetragen, die für 2024 – 2027 anstehen oder für die Optimierung des Gesamtverkehrssystems noch ausgearbeitet werden könnten. Neue Massnahmen werden schliesslich berücksichtigt, wenn diese bis zur Abgabe des

Agglomerationsprogrammes einen hohen Reifegrad aufweisen können, wobei bei grösseren Massnahmen (> 5 Mio. CHF) ein Vorprojekt idealerweise bereits vorliegt.

Die Koordination für die Massnahmenplanung übernimmt der Projektleiter Agglomerationsprogramm in Zusammenarbeit mit den massgebenden Ämtern von Stadt und Kanton sowie den Gemeinden Gachnang und Felben-Wellhausen. Der Entwurf der Massnahmenplanung wird dem Lenkungsausschuss Agglomerationsprogramm und dem Stadtrat zur Diskussion gestellt.

Die Massnahmenplanung ist eine wichtige Grundlage für den Entscheid zur Erarbeitung eines Agglomerationsprogrammes der 4. Generation. Sind nur wenige neue Massnahmen mit geringem Gesamtinvestitionsvolumen (< 5 Mio. CHF) umsetzbar, ist aufgrund eines ungenügenden Kosten/Nutzen-Verhältnisses von einer Erarbeitung eines Agglomerationsprogrammes abzusehen.

Frauenfeld, 19. Juni 2018

NAMENS DES STADTRATES FRAUENFELD
Der Stadtpräsident Der Stadtschreiber

Beilage:
Einfache Anfrage

SVP Gemeinderat
Andres Storrer
Frauenfelderstrasse 41
8500 Gerlikon

Einfache Anfrage (Art. 45 Geschäftsreglement für den Gemeinderat) zur

Agglomerationsprogramm Regio Frauenfeld, 3. und 4. Generation

Sehr geehrte Damen und Herren Stadträte

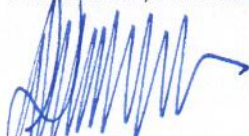
Gemäss Vernehmlassungsbericht vom Januar 2018 des Bundes wurden für Massnahmen des Agglomerationsprogramms 3 der Regio/Stadt Frauenfeld keine Beiträge gesprochen.

Ich bitte deshalb um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Für den Halbanschluss Felben-Pfyn an die Autobahn A7 wurde bereits in den ersten beiden Agglomerationsprogrammen erfolglos Unterstützung beantragt. Wird diese Massnahme in der 4. Generation des Agglomerationsprogramms abermals aufgegriffen?
2. Gemäss Vernehmlassungsbericht hat die Massnahme ein ungenügendes Wirkungsergebnis (2 von 10 möglichen Punkten) Sind dahingehend Änderungen/Verbesserungen am Projekt vorgesehen?
3. Was sind die Hauptziele beim nächsten Agglomerationsprogramm?
4. Welches Amt hat den Lead im neuen Agglomerationsprogramm?
5. Angenommen das Volk stimmt einer unterirdischen, zentrumsnahen Stadtentlastung zu. Wie ist Ihre Einschätzung hinsichtlich der Unterstützung durch den Bund?
6. Wie möchte der Stadtrat gewährleisten, dass nur finanzierbare und umsetzbare Projekte eingegeben werden?

Ich bedanke mich im Voraus für die ausführliche Beantwortung meiner Fragen.

Frauenfeld, 21. März 2018



Andres Storrer
Gemeinderat SVP