

## 4. Siedlung und Verkehr in Zukunft

### 4.1 Methodik

*Ansätze zur Herleitung von Prognosen*

Es lassen sich grundsätzlich zwei verschiedene Ansätze zur Herleitung von Prognosen und Szenarien zur Bevölkerungs-, Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung der Region Frauenfeld unterscheiden:

- **von „oben nach unten“ (top-down)**

Dieser Ansatz geht von bereits bestehenden Prognosen, Szenarien und Trends für die Schweiz sowie für einzelne Kantone und Grossregionen aus. Diese Prognosen und Szenarien werden auf die Region Frauenfeld übertragen.

- **von „unten nach oben“ (bottom-up)**

Dieser Ansatz geht von der kommunalen Ebene, d.h. von der spezifischen Entwicklung der einzelnen Gemeinden der Region Frauenfeld aus. Aufgrund der Entwicklung in der Vergangenheit sowie den kommunalen Zielsetzungen (Gemeindeleitbilder) können Voraussagen für die Zukunft der Region getroffen werden. Dieser Ansatz trägt den Besonderheiten der Region Frauenfeld Rechnung, setzt aber auch eine Reihe aktueller Daten auf Stufe Gemeinde voraus und ist mit erheblichem Aufwand verbunden.

Was die Bevölkerungsentwicklung der Region Frauenfeld angeht, so wurde der „bottom-up“-Ansatz gewählt. Mit Hilfe eines Bevölkerungsentwicklungsmodells wurden für jede Gemeinde sogenannte „Bevölkerungsperspektiven“ errechnet. Die Details dazu finden sich in den Grundlagen.

Es wurden folgende drei Perspektiven gerechnet:

#### **Perspektive 1 "Natürliches Wachstum"**

*Theoretische Bevölkerungsentwicklung ohne Wanderungsverhalten*

Diese Perspektive zeigt eine rein theoretische Bevölkerungsentwicklung einer Gemeinde, als Vergleichsbasis, eine Entwicklung ohne Wanderungsverhalten. Das heisst, dass für die Berechnung der Bevölkerungsentwicklung lediglich die Geburtenrate und die Überlebenswahrscheinlichkeit eine Rolle spielen.  
Annahme: Keine Wanderungen (Wanderungsüberschuss = 0)

#### **Perspektive 2 "Durchschnittliche Wanderung"**

*Einbezug des Wanderungsverhaltens*

Bei dieser Perspektive wird das Wanderungsverhalten der Bevölkerung (in Ergänzung zur Perspektive 1) miteinbezogen. Die Wanderungszahlen für die einzelnen Gemeinden werden aus dem durchschnittlichen Wanderungsüberschuss der letzten 10 Jahre generiert und als konstant fortgeschrieben, wobei eine altersmässige Verteilung der Zu- und Wegzuger in Anlehnung an die Analyseresultate für das Jahr 2002 angenommen wird. In Gemeinden, die einen negativen Wanderungsüberschuss (Abwanderung) aufweisen, müssen die Wanderungszahlen modifiziert werden, da nicht angenommen werden kann, dass die Abwanderung in diesem Ausmass konstant anhalten wird. (Einzelne Altersklassen würden sonst verschwinden)

Annahme: Durchschnittliches jährliches Wanderungsverhalten der letzten 10 Jahre

### Perspektive 3 "Verkehrskorridore"

*Gemeinden an Hauptverkehrsachsen mit hoher Zuwanderung*

Bei dieser Perspektive wird angenommen, dass die Bevölkerungszahlen der Gemeinden, die an den Hauptverkehrsachsen (Nationalstrassen und Bahnlinien) liegen, in den kommenden 20 Jahren durch Zuwanderung tendenziell ansteigen werden. In den ländlichen Gemeinden wird hingegen tendenziell eine Abwanderung insbesondere der jüngeren Leute erwartet.

Dieser Perspektive liegt die Annahme zugrunde, dass die Zentren Frauenfeld und Aadorf durch (zusätzliche) S-Bahnen in den kommenden Jahren besser erschlossen werden sollen und dadurch an Attraktivität gewinnen werden.

Annahme: Jüngere Leute (15- bis 25-jährige) ziehen aus den ländlichen Gemeinden in gut erschlossene Gemeinden, die entlang der Verkehrsachsen liegen. Familien ziehen hingegen tendenziell eher in die ländlichen Gemeinden.

Im Vergleich zu den vom Bundesamt für Statistik gemachten Bevölkerungsprognosen (top-down) für den Kanton Thurgau wurde von einem hohen Wachstum der Region Frauenfeld ausgegangen. Dies lässt sich mit der Nähe der Region Frauenfeld zum Raum Zürich, dem generell ein hohes Wachstum vorausgesagt wird, begründen.

Bei den Beschäftigten wurde der 1. Sektor nicht in die Prognose miteinbezogen. Mangels Prognosen für die gemeindeweise Entwicklung der Beschäftigten wurde davon ausgegangen, dass die Bevölkerungs- und die Wirtschaftsentwicklung (2. / 3. Sektor) der Regionsgemeinden parallel verlaufen, wie es sich insbesondere die Stadt Frauenfeld zum Ziel gesetzt hat.

Für die Vorhersage des Verkehrsaufkommens wurde nebst den Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung von einer grundsätzlichen Zunahme der Mobilität ausgegangen (Details vgl. Grundlagen). Dieses Vorgehen entspricht dem top-down-Ansatz.

#### 4.2 Szenarien

Es wurden 3 Szenarien für die Entwicklung der Region Frauenfeld skizziert und bezüglich Einwohner sowie Arbeitsplätze quantifiziert. Die Quantifizierung ist für die Modellierung notwendig. Die konkreten Zahlen sind im Anhang des Verkehrsberichts wiedergegeben.

1. **Entwicklungsbänder**
2. **Eigenständige Regionalstruktur (gemäss Kant. Richtplan)**
3. **Referenzszenario**

##### 1. Entwicklungsbänder

*Entwicklungsband entlang überregionaler Verkehrslinien*

Dieses Szenario geht von einem sich entlang den überregionalen Verkehrslinien ein von Gachnang bis Müllheim reichenden Entwicklungsband mit Zentrum Frauenfeld aus, auf das sich die künftige Regionsentwicklung schwergewichtig konzentriert. Ein sekundäres Entwicklungsband führt von Frauenfeld über Matzingen und Aadorf sowie Münchwilen / Sirmach (regionale Zentren) zum kantonalen Zentrum Wil.

Die Region Frauenfeld vermag sich wirtschaftlich und bevölkerungsmässig gegenüber den Nachbarregionen zu behaupten, wobei innerhalb der Region eine langfristig eine räumliche Differenzierung stattfindet. Das Wachstum konzentriert sich auf die oben erwähnten Entwicklungsbänder währenddem die ausserhalb davon gelegenen Gemeinden eine zurückhaltende Entwicklung sowie deutlich tiefere Einwohner- und Arbeitsplatzdichten aufweisen.

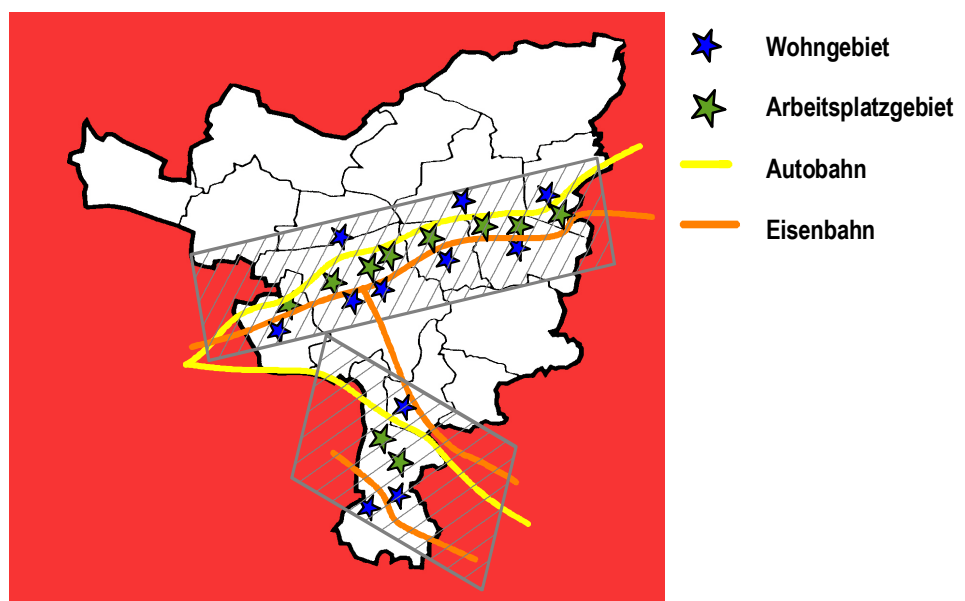
Die Arbeitsplätze sowie publikumsintensive Einrichtungen konzentrieren sich auf den zwischen der Auto- und der Eisenbahn gelegenen Arbeitszonenstreifen (Gemeinden Gachnang, Frauenfeld, Felben-Wellhausen, Hüttlingen) resp. das Gebiet zwischen Matzingen und Aadorf. Daran grenzen – ausgehend von den heutigen Dorfzentren sowie den Stationen der öV-Achse (S-Bahn) – Wohngebiete (Gemeinden Gachnang, Frauenfeld, Felben-Wellhausen, Hüttlingen, Warth-Weiningen, Pfyn, Müllheim resp. Gemeinden Aadorf und Matzingen). Die Korridore auf halbem Weg von Winterthur nach Kreuzlingen / Konstanz resp. von Winterthur nach Wil weisen einen hohen Anteil von Zu- und Wegpendlern in beide Richtungen auf.

Die ausserhalb der Entwicklungsbänder gelegenen Regionsgemeinden weisen eine zurückhaltende Entwicklung auf und erhalten ihre hohe landschaftliche Qualität.

Aufgrund der Verkehrsgunst in den Entwicklungsbändern steigt sowohl die Anzahl der Weg- als auch der Zupendler an. Die Zu- und Wegpendler halten sich in etwa die Waage. Die Pendler verursachen hohe Verkehrsströme entlang den Entwicklungsbändern. Die S-Bahn-Stationen gewinnen als potenzielle Wohngebiete für Wegpendler als auch als Arbeitsgebiete für Zupendler an Bedeutung. Für publikumsintensive Einrichtungen bietet sich der Korridor zwischen Gachnang und Felben-Wellhausen an.

Die Verknüpfung der Siedlungen entlang den bestehenden Verkehrsstrukturen zu einer mehr oder weniger engen Kette bietet kurze Wege zwischen Arbeitsgebieten und Wohnorten sowie gute Voraussetzungen für die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Die Ausbildung des Entwicklungsbandes führt aber zu Zerschneidungseffekten.

Szenario Entwicklungsbänder



*Eigenständige, dynamische Region mit klarer Zentren-Hierarchie*

## 2. Eigenständige Regionalstruktur

Bei diesem Szenario behauptet sich die Region Frauenfeld im Standortwettbewerb als eigenständige, dynamische Region mit einer starken, in den Regionsgemeinden verankerten Wirtschaft und einem überdurchschnittlichem Bevölkerungswachstum (wie in den vergangenen beiden Jahrzehnten). Die Entwicklung der Region beruht auf einer klaren Zentren-Hierarchie mit dem Hauptzentrum Frauenfeld, dem regionalen Zentrum Aadorf und den zentralen Orten Gachnang, Felben-Wellhausen, Pfyn, Müllheim, Matzingen sowie Hüttwilen (vgl. Siedlungsstruktur Kantonalen Richtplan). Die Rollen- und Funktionsteilung zwischen den Zentren sowie den ländlichen Gebieten ist abgesprochen; dies stärkt die Zentrenstruktur der Region Frauenfeld.

Der Erhalt einer eigenständigen Regionalstruktur wird durch die mannigfaltigen Aktivitäten des Standortmarketings (vgl. Projekt "Kooperatives Regionalmarketing für die Regio Frauenfeld"), der schlanken und effizienten Verwaltung im Kanton Thurgau, den tiefen Staats- und Gemeindesteuern für Unternehmen sowie der Teilhabe der Region Frauenfeld an der aufstrebenden Euregio Bodensee unterstützt.

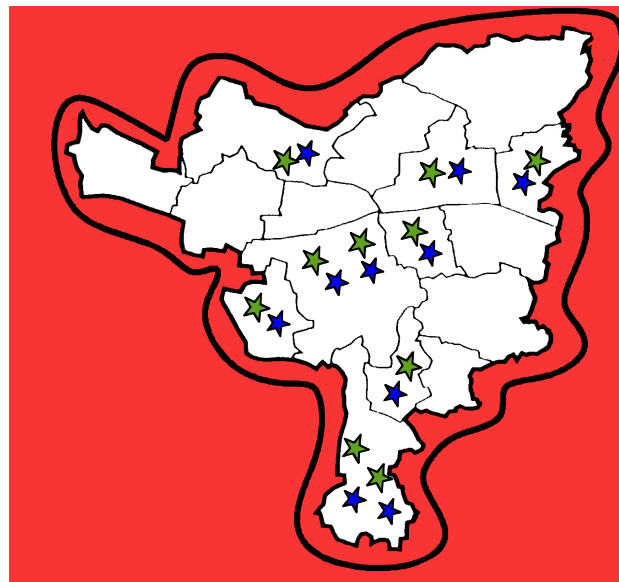
In der Region Frauenfeld findet eine positive Entwicklung von Wirtschaft und Bevölkerung statt. Das Wachstum konzentriert sich schwergewichtig auf die oben erwähnten Zentren, welche indes bereits heute ein vergleichsweise hohes Verkehrsaufkommen aufweisen. In den übrigen Regionsgemeinden, die nicht als Zentren ausgewiesen sind, findet eine zurückhaltende bauliche Entwicklung und ein Erhalt der landschaftlichen Qualitäten statt.



Neue Arbeits- und Wohngebiete entstehen vorwiegend an gut erschlossenen Standorten der oben erwähnten Zentrumsgemeinden. Frauenfeld als kantonales und Aadorf als regionales Zentrum stellen daneben auch eigenständige Einkaufs-, Ausbildungs- und Veranstaltungsorte dar. Die Bedeutung von Gachnang, Felben-Wellhausen, Pfyn, Müllheim und Matzingen, die entlang der überregionalen Verkehrsstrukturen liegen, richtet sich nach der oben erwähnten Rollen- und Funktionsteilung. Hüttwilen fungiert als zentraler Ort mit Stützpunktfunktion (Versorgung, öffentliche Einrichtungen) für den grossen ländlichen Raum im Norden der Region Frauenfeld.

Die Verkehrsbelastung nimmt in den Zentren, wo das Siedlungswachstum schwergewichtig stattfindet, zu, was zu Engpässen führt. Die Gebiete um die S-Bahn-Stationen erlangen insbesondere in den Zentren strategische Bedeutung. Für publikumsintensive Einrichtungen bietet sich der Korridor zwischen Gachnang und Felben-Wellhausen an.

Dieses Szenario, das im wesentlichen der Zielsetzung des Kantonalen Richtplans entspricht, geht von einer Stärkung der Zentren und einer konzentrierten Siedlungsentwicklung aus. Nur mit starken Zentren können sowohl die Wettbewerbsfähigkeit der Region als Ganzes sowie deren ländlichen Qualitäten erhalten sowie dem Wachstum der Siedlungsfläche Einhalt geboten werden.

Szenario Eigenständige  
Regionalstruktur



-  Wohngebiet
-  Arbeitsplatzgebiet

### 3. Referenzszenario

Entwicklung ohne Ag-  
glomerations-programm

Das Referenzszenario geht von einer Entwicklung der Region Frauenfeld ohne Agglomerationsprogramm aus. Bei diesem Trendszenario ohne Steuerung weisen die vier Gemeinden Gachnang, Warth-Weiningen, Matzingen und Stettfurt ein sehr hohes Bevölkerungswachstum von rund 30% auf. Weitere 5 Gemeinden wachsen moderat, während 7 Gemeinden eine Stagnation resp. einen Bevölkerungsrückgang zu verzeichnen haben.

### 4.3 Schwachstellenanalyse Verkehr

Region Frauenfeld

Aus den Umlegungsberechnungen des Verkehrsmodells geht hervor, dass die Unterschiede der Netzbelastungen zwischen den drei angenommenen Szenarien der Regionsentwicklung vergleichsweise klein sind. Bei keinem Szenario sind ausserhalb der Stadt Frauenfeld Verkehrsengpässe zu erwarten. Vom nördlichen Teil der Region gelangt man ohne Stau und Wartezeiten auf die A7. Hingegen ergeben sich auf folgenden Ortsdurchfahrten potenziell problematische Verkehrsbelastungen von deutlich mehr als 10'000 Fahrzeugen / Tag:

- Felben
- Matzingen
- Aadorf

Es ist damit zu rechnen, dass an diesen Ortsdurchfahrten die Belastbarkeit (Trennwirkung, Aufenthaltsqualität, Umfeldbelastung) überschritten wird.

Stadt Frauenfeld

Die Umlegungsberechnungen des Modells zeigen, dass sich in Frauenfeld die teilweise schon heute bestehenden Verkehrsprobleme bis 2023 massiv verschärfen werden, wenn keine Gegenmassnahmen getroffen werden. So wäre beispielsweise auf den folgenden Knoten mit länger andauernden Überlastungen zu rechnen:

- Verkehrskreisel Tower (Oststrasse / Zürichstrasse)
- Verkehrskreisel Postplatz
- Verkehrskreisel Holdertor
- Kreuzung St. Gallerstrasse / Marktstrasse (Lichtsignalanlage)

Von den gegenüber heute deutlich ausgedehnten Zeitperioden mit Rückstau an diesen Knoten wären auch der Stadtbus Frauenfeld und die Postautos betroffen.

Ebenfalls deutlich verschärfen werden sich die schon heute bestehenden Probleme im Bereich Frauenfeld Ost auf der östlichen Zürcher- und Bahnhofstrasse. Auf der Zürcherstrasse wird der DTV um ca. 30% auf über 30'000 Fahrzeuge / Tag zunehmen. Beim Verkehrskreisel Schweizerhof wird vermehrt die Leistungsfähigkeit erreicht werden, während beim unterirdischen Kreisel „Bahnhof 2000“ keine gravierenden Probleme auftreten sollten.

Auch in der Stadt Frauenfeld sind zwischen den drei Szenarien keine massgeblichen Unterschiede der Verkehrsbelastung festzustellen.

#### 4.4 Angestrebte Regionsentwicklung

*Szenario „Eigenständige Regionalstruktur“ als Richtschnur*

Insgesamt geben die Auswirkungen auf die Verkehrsbelastungen keinen Anlass, eines der drei untersuchten Szenarien als klar unzweckmässig auszuschneiden. Beim Szenario 2 „Eigenständige Regionalstruktur“ fällt der relativ gute Modal Split auf, welcher in erster Linie dank der Konzentration der neuen Verkaufsflächen in Frauenfeld erreicht wird. Weil zudem dieses Szenario sehr gut mit den im kantonalen Richtplan formulierten Zielsetzungen der Raumentwicklung übereinstimmt, wurde beschlossen, die weiteren Untersuchungen auf der Basis des **Szenarios „Eigenständige Regionalstruktur“** durchzuführen.

Alle **Massnahmenblätter** des Agglomerationsprogramms Frauenfeld beruhen folglich auf dem **Szenario 2 „Eigenständige Regionalstruktur“**.

### 5. Der Weg zum Ziel: Massnahmen

#### 5.1 Massnahmenübersicht

*Insgesamt 23 Massnahmen*

Die 23 Massnahmen im Teil B Massnahmenblätter des Berichts enthalten die konkreten Umsetzungsschritte zur Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in der Agglomeration und Region Frauenfeld. Die Massnahmen 1-6 betreffen den Bereich Siedlung, die Massnahmen 7-22 den Verkehrsbereich und die Massnahme 23 die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Frauenfeld.

*13 Massnahmen zur Infrastruktur*

13 Massnahmen beinhalten Investitionen in die Infrastruktur. Wiederum 12 davon betreffen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur, wobei alle drei Verkehrsarten (motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr, Langsamverkehr) vertreten sind. Die restlichen 10 Massnahmen betreffen Investitionen in den Betrieb des öffentlichen Verkehrs sowie planerische Massnahmen, die bei den beteiligten Stellen interne Kosten verursachen.

*10 übrige Massnahmen*

*Priorisierung*

Aufgrund der begrenzten finanziellen und personellen Ressourcen bei der Regionalplanungsgruppe Frauenfeld, den Regionsgemeinden sowie dem Kanton Thurgau sowie des unterschiedlichen Projektstands können nicht alle Massnahmenblätter gleichzeitig angegangen werden. Die Massnahmenblätter wurden entsprechend ihrer Bedeutung und den Weisungen des Bundes für die Abstimmung von Siedlung und Verkehr priorisiert (A, B, C). Für eng zusammenhängende Massnahmen werden Massnahmenpakete formuliert, wobei jede Massnahme auch für sich realisierbar ist.

*Kostenübersicht*

Was die Kosten betrifft, so belaufen sich diese für alle Massnahmenblätter im Infrastrukturbereich auf schätzungsweise 155 Mio. Franken. Zwei Massnahmenblätter – die Entlastung und Aufwertung Stadtzentrum Frauenfeld sowie der Bau eines Überholgleises der SBB in Elgg – vereinen mit 50 resp. 43 Mio. Franken weit über die Hälfte der Kosten auf sich. Die Betriebs- und Unterhaltskosten für die neue Infrastruktur beruhen auf Erfahrungswerten und können zurzeit nicht abschliessend beziffert werden.

*Umsetzung der Massnahmen in Abhängigkeit von Bundeshilfe*

Zehn von 23 Massnahmen beinhalten keine Investitionen in die Infrastruktur und sind dadurch von vorneherein von einer finanziellen Unterstützung seitens des Bundes ausgeschlossen. Deren Umsetzungen hängen jedoch im Sinne des Gesamtkonzepts nicht zuletzt auch von den möglichen Realisierungen der Infrastrukturmassnahmen ab. Die überwiegende Mehrheit der 13 Massnahmen im Infrastrukturbereich werden voraussichtlich nur mit finanzieller Hilfe des Bundes umgesetzt werden können. Wenige Infrastruktur-Massnahmen würden ohne finanzielle Unterstützung allenfalls in Teilen realisiert (vgl. Teil B: Massnahmenblätter).

*Kostenfolgen*

Was die Kostenfolgen für die Kostenträger angeht, so sind diese natürlich stark vom gewählten Kostenteiler abhängig. Beim Agglomerationsprogramm Frauenfeld wurde für Massnahmen im Infrastrukturbereich optimistischerweise von einem Kostenanteil des Bundes von 50% ausgegangen. Der Kanton Thurgau und die Standortgemeinde(n) übernehmen in der Regel die andere Hälfte (30% / 20%). Nachfolgende Tabelle gibt eine Übersicht über die gemäss aktuellem Stand des Agglomerationsprogramms anfallenden Investitions- und Betriebskosten (vgl. auch separate Kostenübersicht nach Massnahmen).

*Erste Hinweise auf Tragbarkeit der Kosten*

Die Zahlen sind mit grosser Vorsicht zu geniessen, basieren sie doch einerseits auf groben Kostenschätzungen und andererseits auf Annahmen zum Kostenteiler für den Gemeindeanteil. Die Tabelle gibt in Bezug auf die Tragbarkeit der Investitions- und Betriebskosten aber erste Hinweise. Die Kosten teilen sich im Zeitraum von 2011-14 und 2015-2018 in etwa auf.

<b>Kostenträger</b>	<b>Infrastrukturkosten</b>	<b>Betriebskosten</b>	<b>Planungskosten</b>
Bund	77.05 Mio.	-	0.15 Mio.
Kanton Thurgau	35.57 Mio.	0.19 Mio.	0.26 Mio.
Kantone Zürich / St. Gallen	6.02 Mio.	-	-
SBB AG	14.07 Mio.	-	-
FW-Bahn	0.1 Mio.	-	-
RPG Frauenfeld	-	0.15 Mio.	0.2 Mio.
Stadt Frauenfeld	17.72 Mio.	0.19 Mio.	-
Gemeinde Aadorf	1.30 Mio.	-	-
Gem. Felben-Wellhausen	0.75 Mio.	-	-
Gemeinde Gachnang	0.65 Mio.	-	-
Gemeinde Müllheim	0.075 Mio.	-	-
Gemeinde Matzingen	1.28 Mio.	-	-
Gemeinde Hüttlingen	0.15 Mio.	-	-
Gemeinde Pfyn	0.10 Mio.	-	-
Gemeinde Wigoltingen	0.08 Mio.	-	-
Dritte	-	-	0.21 Mio.

## 5.2 Massnahmen im Bereich Siedlung

*Bestehende Verkehrsinfrastruktur bestmöglich nutzen*

Die Standorte neuer flächenintensiver Industrie- und Gewerbebetriebe sowie publikums- und arbeitsplatzintensiver Einrichtungen sollen an raumplanerisch geeignete Standorte in der Region Frauenfeld gelenkt werden (Massnahmenblätter 1 und 2). Diese beiden Massnahmen zielen darauf ab, die bereits bestehende Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs, des Langsamverkehrs und des motorisierten Individualverkehrs bestmöglich auszunutzen. Zudem sollen damit die Voraussetzungen für einen möglichst günstigen Modal-Split geschaffen werden. Für flächenintensive Betriebe von je 5-20 ha sind aufgrund einer Evaluation, Beurteilung und konzeptionellen Bearbeitung fünf strategische Standorte bezeichnet. Die publikums- und arbeitsplatzintensiven Gebiete konzentrieren sich auf drei Schwerpunktgebiete.

*Anreize zur Siedlungsverdichtung*

Im weiteren sind innerhalb der statistischen Agglomeration Frauenfeld vermehrt Anreize zur inneren Siedlungsverdichtung zu schaffen (Massnahmenblatt 3). Die Regionsgemeinden sollen in Zusammenarbeit mit dem Kanton entsprechende Massnahmen ausarbeiten, die sich auf das Siedlungskonzept Region Frauenfeld, bestehend aus den verschiedenen Massnahmen im Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsbereich, sowie den Kantonalen Richtplan abstützen. Die Zusammenarbeit in Planungsfragen soll institutionalisiert werden.

*Stärkung des ländlichen Raums*

Zur Stärkung des ländlichen Raums wurde ein eigenes Programm gestartet, das insbesondere die Steigerung der Funktionsfähigkeit der ländlichen Gemeinden unterstützen soll (Massnahmenblatt 4).

*Bahnhöfe als Kristallisationspunkte für die Siedlungsentwicklung*

Zur besseren Abstimmung von Verkehr und Siedlung sollen die Bahnhöfe als Knotenpunkte des Verkehrs und deren Umfeld aufgewertet werden (Massnahmenblatt 5). Gleichzeitig sind die Voraussetzungen für eine Siedlungsentwicklung resp. -verdichtung im Umfeld der Bahnhöfe resp. der S-Bahn-Stationen zu schaffen (Massnahmenblatt 6). Auch diese beiden Massnahmen haben eine bestmögliche Auslastung der Verkehrsinfrastruktur sowie einen günstigen Modal-Split zum Ziel.

*Konzentrierte Siedlungen bedingen gezielte Verkehrsmassnahmen*

Eine konzentrierte Siedlungsentwicklung, wie sie als Ziel formuliert und für die Szenarien 1 und 2 vorausgesetzt wurde, führt insbesondere dort zu Mehrverkehr, wo bereits heute ein vergleichsweise hohes Verkehrsaufkommen besteht. Aufgrund der Potenziale, des zu erwartenden Modal-Splits sowie raumplanerischer Grundsätze wie der Verhinderung der Zersiedelung macht es jedoch Sinn, die künftige Entwicklung gerade in diesen Gebieten zu erwirken. Gezielte Massnahmen im Verkehrsbereich sind allerdings unerlässlich (vgl. Kapitel 5.3 und 5.4).



### 5.3 Massnahmen beim motorisierten Individualverkehr

Mit Hilfe des Verkehrsmodells wurde die Wirkung folgender vier, bereits seit längerem zur Diskussion stehenden Massnahmen beim motorisierten Individualverkehr überprüft:

- Spange A1-A7* Die Spange A1-A7 ist in erster Linie als Entlastung von Frauenfeld und Matzingen vom Durchgangsverkehr zwischen den Autobahnanschlüssen Frauenfeld West und Matzingen gedacht. Sie würde eine Verbindung zwischen dem A7-Anschluss Frauenfeld West und einem neu erstellenden A1-Anschluss im Raum Bewangen herstellen. Sie ist allerdings kein Ersatz für das vom Volk im März 2007 knapp abgelehnte Konzept F21. Da die Entlastungswirkung der Spange A1-A7 relativ bescheiden ist, wurde beschlossen, dieses Projekt im Rahmen des Agglomerationsprogramms vorläufig nicht mehr weiterzuverfolgen.
- Umfahrung Matzingen* Die Gemeinde Matzingen sieht in ihrem Verkehrsrichtplan im Zusammenhang mit dem hohen Verkehrsaufkommen eine südliche Umfahrung Matzingen zwischen der Kläranlage und dem A1-Zubringer vor. Eine solche Umfahrung würde die Ortsdurchfahrt Matzingen spürbar entlasten, ist aber politisch kaum durchsetzbar. Aus diesen Gründen konzentriert sich das Agglomerationsprogramm auf eine Sanierung der Ortsdurchfahrt Matzingen (Massnahmenblatt 16). Die Wirksamkeit dieser Massnahme beruht auf Erfahrungen, die anderenorts gemacht wurden.
- A7 Halbanschluss Pfyn* Mit dem A7-Halbanschluss Pfyn sollen die Region Untersee und der Raum Pfyn besser an das Autobahnnetz angeschlossen werden. Die Modellberechnungen zeigen, dass dieser Halbanschluss auch eine wirksame Massnahme zur Lösung der kritischen Ortsdurchfahrt Felben darstellt. Um diesen Entlastungseffekt zu erhalten, müsste die Ortsdurchfahrt rückgebaut und entsprechend gestaltet werden. Für Pfyn sind soweit angezeigt flankierende Massnahmen vorzusehen. Da diese Massnahme ein günstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweist, soll sie im Rahmen des Agglomerationsprogramms weiterverfolgt werden (Massnahmenblatt 14).
- Entlastung und Aufwertung Stadtzentrum* Mit der Massnahme 13 soll die Innenstadt Frauenfeld wirksam vom Verkehr entlastet und der öffentliche Raum aufgewertet werden. Obwohl die konkrete Lösung vom Volk am 11. März 2007 abgelehnt wurde, wird das Ziel an sich weiter verfolgt. Neben einer umfassenden Neubetrachtung wird geprüft, ob kurzfristige Massnahmen in diese Richtung möglich sind. Aus der Sicht der Siedlungsentwicklung wie auch zur Aufwertung des Langsamverkehrs ist diese Massnahme ein wichtiger Beitrag. Die Entlastung und Aufwertung des Stadtzentrums Frauenfeld stellt eine wichtige Massnahme zur Förderung und Stärkung der Kantonshauptstadt dar.

Im weiteren befassen sich folgende Massnahmenblätter mit dem motorisierten Individualverkehr:

- Ortsdurchfahrt Aadorf* Aus der Schwachstellenanalyse Verkehr geht hervor, dass neben Felben-Wellhausen und Matzingen auch die Ortsdurchfahrt Aadorf in Zukunft eine problematische Verkehrsbelastung aufweist. Diese Ortsdurchfahrt soll demzufolge saniert werden (Massnahmenblatt 15). Erste Vorarbeiten dazu liegen bereits vor. Die Wirksamkeit dieser Massnahme beruht auf Erfahrungswerten.
- Parkplatzbewirtschaftung Stadt Frauenfeld* Schliesslich soll der motorisierte Individualverkehr nicht nur angebotsseitig, sondern auch nachfrageseitig durch die Einführung einer nutzungsorientierten, wirkungsvollen Parkplatzbewirtschaftung auf öffentlichen Strassen und Plätzen der Stadt Frauenfeld beeinflusst werden (Massnahmenblatt 17).
- Parkplätze an Autobahnanschlüssen* Eine weitere Massnahme (Massnahmenblatt 21) zielt auf eine erhöhte Auslastung von Personenwagen durch die Schaffung von Parkplätzen an Autobahnanschlüssen. Damit sollen Fahrgemeinschaften gefördert werden.

#### **5.4 Massnahmen beim öffentlichen Verkehr und beim Langsamverkehr**

- Massnahmen im öffentlichen Verkehr* Der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen soll durch gezielte Massnahmen zumindest auf dem heutigen Niveau gehalten resp. gesteigert werden. Dieses hohe Ziel soll mit einem deutlichen Ausbau des Angebots (gemäss Konzept öffentlicher Verkehr 2004-08 des Kantons Thurgau und weiterführende Massnahmen, u.a. auf der Basis eines Agglomerationskonzepts; Massnahmenblatt 9) sowie mit partiellen Vergünstigungen der Tarife (Massnahmenblatt 7) erreicht werden. Die geplante Realisierung des S-Bahn-Anschlusses S8 Winterthur-Wil (via Aadorf) - Teil des vom Kanton geplanten Ausbaus im Regionalverkehr - ist indes- sen vom Bau einer Überholspur im Raum Elgg abhängig (Massnahmenblatt 18). Als weitere Massnahme zur Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs ist die Sicherstellung der Fahrplanstabilität der öffentlichen Busse in Frauenfeld vorge- sehen (Massnahmenblatt 20).  
Zudem soll basierend auf der Machbarkeitsstudie für die neuen S-Bahn-Stationen in Frauenfeld Ost und Frauenfeld West auf die künftige Fahrplangestaltung einge- wirkt und deren Realisierung zum dannzumaligen Zeitpunkt eingeleitet werden (Massnahmenblatt 12). Diese verkehrliche Massnahme ist auf die Massnahmen im Bereich Siedlung (Kapitel 5.2) abgestimmt.
- Massnahmen beim Langsamverkehr* Beim Langsamverkehr ist die Schliessung von Lücken im Fuss- und Radwegnetz Frauenfeld vorgesehen (Massnahmenblatt 11). Im weiteren ist ein Agglomerations- radweg in Nähe der Bahnlinie von Gachnang nach Felben-Wellhausen vorgese- hen (Massnahmenblatt 8). Dieser neue Radweg soll eine attraktive Verbindung der bereits bestehenden Siedlungsschwerpunkte mit den neu geplanten wirtschaft- lichen Entwicklungsflächen im Bereich der Auto- und Eisenbahn schaffen.
- Förderung der kombinierten Mobilität* Drei Massnahmen betreffen die Verbesserung der Schnittstelle von öffentlichen und Langsamverkehr resp. motorisierten Individualverkehr (kombinierte Mobilität) durch Schaffung von Parkplätzen in unmittelbarer Nähe von Bahn-Stationen (Massnahmenblätter 10, 19, 21).
- Mobilitätsmanagement* Eine Massnahme widmet sich dem „Mobilitätsmanagement“ (Massnahmenblatt 22). Die Energiestädte Aadorf und Frauenfeld nehmen ihre Vorbildfunktion in Be- zug auf „intelligente Mobilität“ wahr und fördern ein nachhaltiges Mobilitätsverhal- ten durch entsprechende Anreize.

## 5.5 Massnahmenpakete

Die 23 Massnahmen lassen sich zu folgenden Paketen schnüren:

### Massnahmenpaket 1, Priorität A

Nr.	Massnahme
2	Publikums- und arbeitsplatzintensive Einrichtungen
6	Siedlungsentwicklung im Umfeld von S-Bahn-Stationen
8	Agglomerationsradweg in Bahnnähe
10	Attraktivierung kombinierte Mobilität
12	Realisierung S-Bahn-Stationen Frauenfeld Ost / West
19	Einstellhalle für Zweiräder im Bahnhof Frauenfeld

### Massnahmenpaket 2, Priorität B

Nr.	Massnahme
5	Attraktivierung des Bahnhof-Umfelds
13	Entlastung und Aufwertung Stadtzentrum Frauenfeld
17	Parkplatzbewirtschaftung Stadt Frauenfeld
20	Verkehrsfluss in das Stadtzentrum Frauenfeld

### Einzelmassnahmen Priorität A, in Abstimmung auf die Massnahmenpakete

Nr.	Massnahme
1	Flächenintensive Industrie- und Gewerbebetriebe
3	Siedlungskonzept / Anreize zur inneren Verdichtung
4	Differenzierte Stärkung des ländlichen Raumes
7	Vergünstigung Agglomerations-Abonnement
9	Angebotsausbau Regionalverkehr
11	Ausbau Fuss- und Radwegnetz Frauenfeld
14	Autobahn A7: Realisierung Halbanschluss Pfyn
15	Sanierung Ortsdurchfahrt Aadorf
16	Sanierung Ortsdurchfahrt Matzingen
18	Überholgleis Elgg
21	Parkplätze an Autobahnanschlüssen
22	Mobilitätsmanagement
23	Trägerschaft Agglomerationsprogramm Frauenfeld

## Gesamtmassnahmenübersicht

Nr.	Massnahme	P	Paket	Realisierung		
				08-10	11-14	15-18
1	Flächenintensive Industrie- und Gewerbebetriebe	A*	-	x	x	x
2	Publikums- und arbeitsplatzintensive Einrichtungen	A	1	x	x	
3	Siedlungskonzept / Anreize zur inneren Verdichtung	A	-	x	x	
4	Differenzierte Stärkung des ländlichen Raumes	A	-	x	x	
5	Attraktivierung des Bahnhof-Umfelds	B	2		x	x
6	Siedlungsentwicklung im Umfeld von S-Bahn-Stationen	A*	1	x	x	
7	Vergünstigung Agglomerations-Abonnement	A	-	x	x	
8	Agglomerationsradweg in Bahnnähe	A	1	x	x	
9	Angebotsausbau Regionalverkehr	A	-	x	x	
10	Attraktivierung kombinierte Mobilität	A	1		x	
11	Ausbau Fuss- und Radwegnetz Frauenfeld	A*	-	x	x	
12	Realisierung S-Bahn-Stationen Frauenfeld Ost / West	A	1	x	x	
13	Entlastung und Aufwertung Stadtzentrum Frauenfeld	A/B	2		x	x
14	Autobahn A7: Realisierung Halbanchluss Pfy	A	-		x	
15	Sanierung Ortsdurchfahrt Aadorf	A	-		x	
16	Sanierung Ortsdurchfahrt Matzingen	A	-		x	
17	Parkplatzbewirtschaftung Stadt Frauenfeld	B	2		x	x
18	Überholgleis Elgg	A	-		x	
19	Einstellhalle für Zweiräder im Bahnhof Frauenfeld	A	1		x	
20	Verkehrsfluss in das Stadtzentrum Frauenfeld	B	2			x
21	Parkplätze an Autobahnanschlüssen	A/B	-		x	x
22	Mobilitätsmanagement	A	-	x	x	x
23	Trägerschaft Agglomerationsprogramm Frauenfeld	A	-	x	x	

\* aufgrund mehrerer Standorte unterschiedlicher Projektstand möglich

## 5.6 Konsequenzen für den ländlichen Raum

*Schwergewicht der Massnahmen in der Agglomeration*

Aus nachfolgender Abbildung geht hervor, dass das Schwergewicht der Massnahmen im Perimeter der Agglomeration Frauenfeld liegt. Zudem befindet sich die überwiegende Mehrzahl der Massnahmen an den Linien des überregionalen Verkehrs (Autobahn, Eisenbahn). Diese Häufung ist in der Natur des Agglomerationsprogramms Frauenfeld begründet. Erstens umfasst die Agglomeration Frauenfeld (gemäss statistischer Definition) nur die drei Gemeinden Frauenfeld, Gachnang und Felben-Wellhausen. Zweitens bedingt die geforderte Abstimmung von Siedlung und Verkehr vorwiegend Massnahmen in der Agglomeration, wo der Problemdruck im Verkehrsbereich eindeutig am höchsten ist. Von einer besseren Erreichbarkeit der Zentren durch die Lösung der bestehenden Verkehrsprobleme profitieren auch die ländlichen Gemeinden.

*Gesamtregionale Sichtweise vorteilhaft*

Einzelne Massnahmen des Agglomerationsprogramms betreffen die ganze Region. Eine gesamtregionale Sichtweise bei der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Frauenfeld ist vorteilhaft, denn gemäss Anwendungshandbuch des Bundes zur Erarbeitung der Agglomerationsprogramme sind auch ergänzende Massnahmen ausserhalb des Perimeters der Agglomeration zu prüfen. Zudem bestehen mannigfaltige Wechselwirkungen zwischen der Agglomeration und den ländlichen Regionsgemeinden, die nur bei einer gesamtregionalen Sichtweise berücksichtigt werden können.

Das Festlegen von - aus gesamtregionaler Sicht - geeigneten Standorten für grössere Einrichtungen deckt sich sowohl mit den raumplanerischen Zielsetzungen des Bundes als auch mit dem Kantonalen Richtplan. Den ländlichen Gemeinden soll einerseits weiterhin ein angemessener Spielraum für die wirtschaftliche Entwicklung zugestanden werden. Andererseits macht die regionale Zusammenarbeit nur dann Sinn, wenn raumplanerisch griffige und möglichst wirksame Massnahmen - wie die beiden erwähnten Massnahmenblätter - ergriffen werden.

*Programm für eine Stärkung des ländlichen Raums*

Trotz aller Vorarbeiten auf der Stufe des Kantonalen Richtplans und der Projekte der Regio Frauenfeld zeigt es sich, dass parallel zum Agglomerationsprogramm, welches richtigerweise auf die eigentlichen Zentrumsgemeinden ausgerichtet ist und die Stärkung der Region als Ganzes zum Ziel hat, ein Programm für eine Stärkung des ländlichen Raums erforderlich ist. Die Funktionsfähigkeit der Gemeinden zu erhalten, ist ein vordringliches Ziel (Massnahmenblatt 4).

*Optimum aus Sicht der Region; Optimum aus Sicht der Gemeinden*

Das Optimum aus Sicht der Region steht in manchen Fällen zweifellos im Widerspruch zur kommunalen Sichtweise. Wenn nun einzelne Regionsgemeinden zugunsten der Region zurückstehen und Nachteile in Kauf nehmen, so stellt sich vordergründig die Frage nach einem regionalen Lastenausgleich. Dieses Thema kann einerseits im Rahmen der Regionalplanungsgruppe Frauenfeld behandelt werden. Andererseits zeigt sich mit einer gesamtheitlich ausgewogenen Betrachtungsweise, dass von den Massnahmen gegenseitig profitiert werden kann. Dieser Ansatz hat sich gerade mit dem Projekt zur Stärkung des ländlichen Raums als Ergänzung zum Agglomerationsprogramm als vielversprechend erwiesen. Durch die Förderung der Qualitäten der verschiedenen Regionsteile anstelle einer "Nivellierung" dürfte übers Ganze der Mehrwert für alle grösser sein.

*Entwicklungsvorstellungen und RegioPlus-Projekt weiterhin gültig*

Die Entwicklungsvorstellungen der Region Frauenfeld sowie das laufende RegioPlus-Projekt „Kooperatives Regionalmarketing für die Regio Frauenfeld“ werden durch das Agglomerationsprogramm Frauenfeld nicht tangiert und bleiben unverändert gültig.

## 6. Trägerschaft

*Trägerin Regionalplanungsgruppe Frauenfeld*

Trägerin des Agglomerationsprogramms ist die Regionalplanungsgruppe Frauenfeld, welche in Zusammenarbeit mit dem Kanton Thurgau das Agglomerationsprogramm Frauenfeld erarbeitet hat und in der alle Agglomerations- und Regionsgemeinden vertreten sind. Diese Trägerschaft gewährleistet die technische, rechtliche, finanzielle und politische Umsetzung der Massnahmen. Gegenüber dem Bund ist die Regionalplanungsgruppe primäre Ansprechpartnerin, wobei eine enge Zusammenarbeit mit den kantonalen Stellen gewährleistet ist.

*Wille zur regionalen Zusammenarbeit*

Die im Anwendungshandbuch des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) vorgegebene Grundanforderung zur Trägerschaft wird mit folgendem Vorgehen erreicht:

Die Trägerschaft orientiert sich einerseits am Grundsatz der Gemeindeautonomie und andererseits am Willen der Zusammenarbeit über die Gemeindegrenzen hinaus. Dies hat sich bereits bei der Umsetzung der "Entwicklungsvorstellungen der Region Frauenfeld" bestens bewährt. Aufgrund eines Antrags der Delegiertenversammlung der Regionalplanungsgruppe und einer durchgeführten und ausgewerteten öffentlichen Bekanntmachung beschliesst jede Gemeinde durch ihr Exekutivorgan über die Ziele und Massnahmen des Agglomerationsprogramms Frauenfeld und bekundet die grundsätzliche Ausrichtung mit der Unterzeichnung des Agglomerationsprogramms. Auch dem Kanton Thurgau wird das Programm zur Zustimmung unterbreitet.

Es werden nur Massnahmen ausgeführt, zu denen die zuständigen finanzkompetenten Organe der finanziell oder operativ direkt betroffenen Gemeinden ihre Zustimmung erteilt haben.

*Vertiefte Kooperation unter Gemeinden*

Die Intensivierung der regionalen Zusammenarbeit bedingt eine Konsolidierung der regionalen Strukturen, ohne dass die Gemeindeautonomie abgeschafft oder eine vierte staatsrechtliche Ebene zwischen Gemeinden und Kanton geschaffen wird. Basis der Zusammenarbeit ist auch in Zukunft die freiwillige Kooperation unter den Regionsgemeinden. Da regionale Richtpläne auf gesetzlicher Stufe im Kanton Thurgau abgeschafft worden sind, basiert die Umsetzung von Massnahmen auf den kommunalen Richt- und Zonenplänen, welche auf Stufe Region verstärkt aufeinander abgestimmt werden sollen. Es sind allenfalls auch vertragliche Regelungen unter den Gemeindebehörden denkbar.

*Wertvolle Erfahrungen durch RegioPlus-Projekt*

Mit der Trägerschaft des laufenden RegioPlus-Projekts „Kooperatives Regionalmarketing in der Regio Frauenfeld“ werden bereits wertvolle Erfahrungen in der fachübergreifenden regionalen Zusammenarbeit gesammelt. Die Trägerschaft des RegioPlus-Projekts soll spätestens bei dessen Abschluss Mitte 2009 in die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Frauenfeld integriert werden.

Trägerschaft Agglomerationsprogramm Frauenfeld

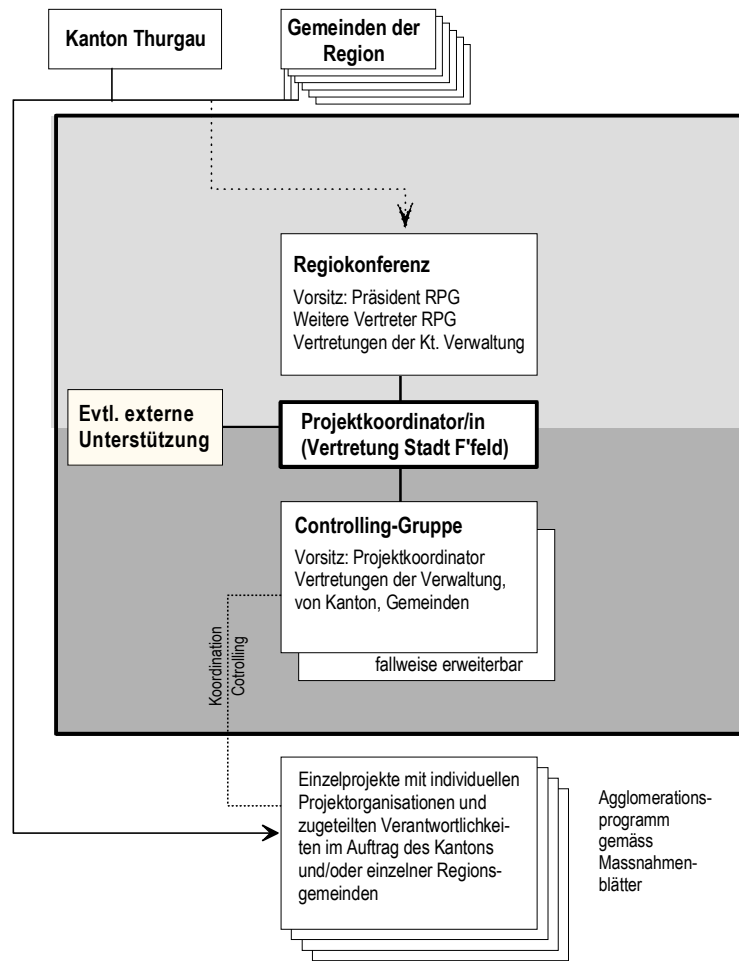
Entscheidungsgremien gemäss Grundordnung

Koordination des Agglomerationsprogramms bezüglich

- Abweichungen von den Vorgaben
- Umgang mit veränderten Projektbedingungen
- Einbezug neuer Entwicklungen
- Austesten neuer Formen der Zusammenarbeit

Controlling bezüglich

- Qualität
- Kosten
- Termine
- Projektorganisation



Regionskonferenz Frauenfeld

Als Trägerschaft für das Agglomerationsprogramm Frauenfeld ist basierend auf der heutigen Regionalplanungsgruppe eine Regionskonferenz vorstellbar, die aus den Gemeindepräsidentinnen und -präsidenten der Regionsgemeinden besteht und die strategischen Entscheide fällt. Dieses Modell basiert auf dem Vorschlag der Tripartiten Agglomerationskonferenz - einer gemeinsamen Plattform von Bund, Kantonen sowie Gemeinden und Städten zur Agglomerationspolitik - in ihrem Grundlagenbericht „Horizontale und vertikale Zusammenarbeit in der Agglomeration“.

Überprüfung der bisherigen Rechtsform

Die Regionalplanungsgruppe (RPG) Frauenfeld als Trägerin des Agglomerationsprogramms ist seit ihrer Gründung im Jahr 1995 als Verein gemäss Zivilgesetzbuch (ZGB) organisiert. Im Rahmen der anstehenden Arbeiten zur Entwicklung der Region Frauenfeld (Agglomerationsprogramm, Strategie zur Stärkung des ländlichen Raums, Nachfolgeprojekt RegioPlus) wird die Zweckmässigkeit dieser privatrechtlichen Rechtsform und Alternativen wie eine auf dem Gemeindegesetz basierende Lösung als Zweckverband eingehender geprüft.

Vom Verein zum Zweckverband

Vorteile des Zweckverbands

Für den Zweckverband sprechen primär die grössere Verbindlichkeit der Beschlüsse sowie der „offiziellere“ Charakter als beim privatrechtlichen Verein. Auch berücksichtigt der Zweckverband die Anliegen der Partizipation sehr gut. Die mannigfaltige Zusammenarbeit mit Institutionen aus Wirtschaft, Tourismus etc. ist beim Zweckverband ebenso wie beim Verein möglich. Der Zweckverband ist zwar im Kanton Thurgau weit verbreitet, für eine Planungsregion allerdings ein Novum.

*Frage der Rechtsform nicht überbewerten*

Die Frage der Rechtsform ist nicht überzubewerten, denn die einzig richtige Rechtsform gibt es nicht. Die Qualität und Effizienz der Zusammenarbeit hängt nicht primär von der Rechtsform ab, sondern vielmehr vom Willen der Regionsgemeinden, sich aktiv für die Entwicklung der Region und Agglomeration Frauenfeld einzusetzen.

## **7. Beurteilung gemäss Grundanforderungen und Wirksamkeitskriterien**

*Ausführliche Beurteilung im Anhang*

Der gemäss Anwendungshandbuch des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) geforderte Nachweis der Erfüllung der Grundanforderungen sowie der Wirksamkeit der Massnahmen des Agglomerationsprogramms Frauenfeld ist einem separaten Bericht enthalten.

## **8. Periodisches, stufengerechtes Controlling**

Controlling als Steuerungsmechanismus stellt eine zentrale Massnahme für die nachhaltige Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung bei Agglomerationsprogrammen dar. Neben der Frage, ob die Massnahmen des Aggloprogramms Frauenfeld a) zweckmässig sind und b) termingerecht ergriffen werden, d.h. bis zum vorgesehenen Zeitpunkt realisiert werden, geht es auch um eine gesamthafte Überprüfung der Strategie bzw. des eingeleiteten Planungsprozesses, d.h. um ein systembezogenes Controlling. Dieses umfasst wiederum zwei Elemente: c) die weiterführenden Massnahmen und d) die Zielerfüllungskontrolle und die allenfalls notwendigen weiteren Lenkungsmassnahmen.

*Wirkungskontrolle*

a) Die Wirkungskontrolle der Massnahmen erfolgt gemäss Handbuch in einem separaten Bericht. Dieser überprüft die Zielkonformität und die Kriterienerfüllung.

*Realisierungskontrolle*

b) Die Realisierungskontrolle (Leistungscontrolling) erfolgt periodisch durch die Regionalplanungsgruppe, wobei folgende Fragen zu beantworten sind: Wurden die Massnahmen termingerecht durchgeführt? Welche Hindernisse gibt es zu beseitigen? Sind allenfalls andere Zeithorizonte zu setzen? Ist die erwartete Wirkung eingetroffen? Sind andere Massnahmen zu prüfen und zu planen?

*Weiterführende Massnahmen*

c) Die weiterführenden Massnahmen umfassen bereits im vorausschauenden Sinne mögliche Interventionen, d.h. alternative Massnahmen, die bei nicht Realisierbarkeit der vorgesehenen Massnahmen, bzw. bei deren mangelnden Wirksamkeit, geprüft und allenfalls eingesetzt werden können.

*Zielerfüllungskontrolle*

d) Die Zielerfüllungskontrolle prüft das gesamte Ziel-Massnahmen-System, nämlich die

- Siedlungsqualität anhand einer Checkliste
- Verkehrs- und Umweltbelastung an Referenzpunkten aufgrund von Indikatoren



<i>Massnahmen- / systembezogenes Controlling</i>	<p>Zweck der Wirksamkeitskontrolle ist die periodische und systematische Überprüfung, ob und inwiefern die angedachten und bereits ausgemachten Massnahmen (-pakete) den Anforderungen des Bundes sowie den Zielen der angestrebten Entwicklung in der Agglomeration Frauenfeld genügen (massnahmenbezogenes Controlling). Die Betrachtung des systembezogenen Controllings fokussiert demgegenüber auf den Gesamtkontext der Region Frauenfeld. Fragen bezüglich der Indikatorenauswahl, der Datenbasis sowie möglicher Korrekturmechanismen spielen in diesem Zusammenhang eine grosse Rolle. Dazu werden für ausgesuchte verkehrs- und umweltrelevante (evtl. auch der siedlungsrelevante) Themenkomplexe entsprechende Zielgrössen, d.h. operationale Indikatoren, definiert und an den dafür festgelegten Referenzpunkten angewandt. Nach Verwirklichung der ausgewählten Agglo-Massnahmen bilden diese quantifizierten Zielgrössen die Grundlage für das Controlling. Die tatsächlich erreichten Ist-Werte werden mit den Soll-Werten vergleichbar gemacht. Dies gibt Aufschluss darüber, welcher Stand auf dem Weg zu der angedachten Entwicklung erreicht worden ist und ob die erwarteten Wirkungen tatsächlich eingetreten sind. Auf diese Weise sind Aussagen bezüglich der Umsetzung des Agglomerationsprogramms insgesamt möglich.</p>
<i>Gegenüberstellung von Ist- und Soll-Werten</i>	<p>Die Ergebnisse des Controllings bezwecken, frühzeitig zu erkennen, ob und inwiefern die Umsetzung der Planung respektive die tatsächliche Wirkung der ergriffenen Massnahmen von der erwarteten Wirkung abweicht. Ein allfällig zusätzlicher Handlungsbedarf lässt sich auf diese Weise ableiten. Findet beispielsweise eine Überschreitung der festgelegten Zielgrössen statt, so müssen eventuell weiterreichende bzw. ergänzende verkehrs- und siedlungslenkende Massnahmen – die „weiterführenden Massnahmen“ - überprüft und in Betracht gezogen werden. Aufgrund der Ergebnisse des Controllings werden die Massnahmen des Agglomerationsprogramms somit periodisch aktualisiert und auf die neuen Entwicklungen abgestimmt. So kann eine langfristige Massnahmenoptimierung erfolgen.</p>
<i>Periodische Aktualisierung der Massnahmen</i>	<p>Die Realisierungskontrolle (das Leistungscontrolling) wird in der Region Frauenfeld beim RegioPlus-Projekt „Kooperatives Regionalmarketing“ sowie beim „Realisierungsprogramm Stadtentwicklung Frauenfeld“ bereits mit Erfolg durchgeführt. Diese wertvollen Erfahrungen fliessen in die Realisierungskontrolle des Agglomerationsprogramms Frauenfeld ein.</p>
<i>Auf Erfahrungen der Region mit der Realisierungskontrolle aufbauen</i>	<p>Mit einem reinen Leistungscontrolling bleiben aber wesentliche Fragen zum Grad der Zielerreichung offen. Aus diesem Grund ist der Aufbau einer einfachen, praktikablen Zielerfüllungskontrolle für die Region geplant, wobei diese nicht nur dem Agglomerationsprogramm dienen, sondern auch auf die Entwicklungsvorstellungen für die Region Frauenfeld – dem Fundament der Regionalentwicklung – abgestimmt sein soll.</p>
<i>Aufbau einer einfachen Zielerfüllungskontrolle geplant</i>	<p>„Einfach“ bedeutet, dass wenige, aber aussagekräftige Indikatoren für die Entwicklung der Agglomeration und Region Frauenfeld ausgewählt werden. Grundsätzlich wird darauf geachtet, dass bei der Wahl der Indikatoren bereits vorhandene Datenquellen (Bund, Kanton etc.) berücksichtigt werden, so dass kein zusätzlicher Erhebungsaufwand entsteht. Der zeitliche und finanzielle Aufwand für die Steuerung muss sich in einem vertretbaren Verhältnis zur eigentlichen Projektarbeit (Umsetzung der Planung / Projekte) halten. Anderenfalls leidet die Motivation der Projektbeteiligten und das Controlling wird als lästige Aufgabe empfunden.</p>
<i>Verhältnis von Aufwand und Ertrag im Auge behalten</i>	

## 9. Ablauf und Öffentliche Bekanntmachung

Das Agglomerationsprogramm Frauenfeld wurde im Entwurf Mitte Februar 2005 vom Vorstand der Regionalplanungsgruppe Frauenfeld zuhanden des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) verabschiedet.

<i>Vernehmlassung unter den Regionsgemeinden</i>	Ab März 2005 erfolgte die Vernehmlassung unter den Regionsgemeinden zum Agglomerationsprogramm. Am 21. und 23. März 2005 wurden die Gemeinderäte der Regionsgemeinden über das Agglomerationsprogramm Frauenfeld informiert. Die Stellungnahmen der Gemeinden zum Agglomerationsprogramm wurden darauf anlässlich der Delegiertenversammlung der Regionalplanungsgruppe Frauenfeld vom 9. Juni 2005 vorgestellt und anlässlich von zwei Workshops besprochen. Das Agglomerationsprogramm wurde aufgrund der Rückmeldungen sowohl der Regionsgemeinden als auch des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) und des Kantons Thurgau überarbeitet.
<i>Überarbeitung und öffentliche Mitwirkung</i>	
<i>Informationszeitung „Fokus“ an sämtliche Haushalte der Region</i>	Vom 10. Februar bis 5. April 2006 fand die öffentliche Bekanntmachung zum Agglomerationsprogramm Frauenfeld statt. Um möglichst breite Bevölkerungskreise zu erreichen, wurde eine Informationszeitung namens „Fokus“ in einer Auflage von 21'000 Exemplaren in sämtliche Haushaltungen der Region verteilt. Der ausführliche Bericht war auf der Verwaltung der 16 Regionsgemeinden sowie auf dem Internet ( <a href="http://www.regiofrauenfeld.ch">www.regiofrauenfeld.ch</a> ) einsehbar. Angesprochen waren nebst der Bevölkerung und den Regionsgemeinden auch weitere betroffene Gemeinden, die Kantone (ZH, SG) sowie weitere Interessierte.
<i>Bevölkerungsbefragung</i>	Im Zusammenhang mit der öffentlichen Bekanntmachung zum Agglomerationsprogramm Frauenfeld hat die Regionalplanungsgruppe Frauenfeld auch eine Bevölkerungsbefragung durchgeführt. Die Fragebögen wurden in Kartenform der Zeitung „Fokus“ beigelegt. Über 600 Karten wurden zurückgesandt; weitere 600 Karten wurden anlässlich der Thurgauer Frühjahrsmesse ausgefüllt und abgegeben. Obschon die Umfrage wissenschaftlich nicht repräsentativ ist, lassen sich doch einige generelle Aussagen ableiten:
<i>Hauptaussagen</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Die Region Frauenfeld wird von der Mehrheit der Bevölkerung als Einheit wahrgenommen. Konservative Bevölkerungsschichten nehmen die Einheit jedoch weniger wahr.</li><li>- Der Nutzen der gemeindeübergreifenden Aufgabenerfüllung ist unbestritten. Die Bürger bringen den Verantwortlichen der Agglomerations- und Regionalpolitik grosses Vertrauen entgegen.</li><li>- Der grösste Teil der Bevölkerung steht hinter der Förderung des öffentlichen Verkehrs. Diese Erkenntnis ist insbesondere für die Umsetzung der Massnahmen 7, 9, 12, 18 und 20 des Agglomerationsprogramms von Bedeutung.</li></ul>

11 ausführliche Stellungnahmen

Im Rahmen der öffentlichen Bekanntmachung gingen 11 ausführliche Stellungnahmen ein:

- 2 Regionalplanungsgruppen
- 1 Regionsgemeinde
- 4 Private mit Mitunterzeichnenden
- VCS Thurgau
- SBB
- Kantone St. Gallen und Zürich

Bestätigung des eingeschlagenen Weges

Die Stellungnahmen bestätigen im Grossen und Ganzen den eingeschlagenen Weg und würdigen die Zusammenarbeit in der Agglomeration und Region Frauenfeld. Die differenzierte Stärkung des ländlichen Raums (Massnahme 4) wird begrüsst. Die F21 wird grossteils unterstützt, wobei die Wichtigkeit flankierender Massnahmen betont wird. Beim Ausbau des Fuss- und Radwegnetzes (Massnahmen 8 und 11) wird kritisiert, dass der ländliche Raum davon ausgenommen ist. Der geplante Halbanschluss Pfyn wird unterschiedlich beurteilt. Während er von der Regionalplanungsgruppe Untersee ausdrücklich begrüsst wird, stellen sich verschiedene Bewohner aus Pfyn gegen den Anschluss.

Halbanschluss Pfyn unterschiedlich beurteilt

Die Eingaben der öffentlichen Bekanntmachung wurden bei der Überarbeitung des Agglomerationsprogramms soweit möglich berücksichtigt.

Beratung der regionalen Gesamtausrichtung

Am 18. September 2006 wurde das bereinigte Agglomerationsprogramm einschliesslich der mittlerweile erarbeiteten Strategie mit Massnahmen zur differenzierten Stärkung des ländlichen Raums mit den Gemeinden der Regio Frauenfeld und dem Kanton besprochen und im Grundsatz für die Genehmigung vom 23. November 2006 verabschiedet. Somit besteht eine konsolidierte Gesamtvorstellung nicht nur über die Agglomeration sondern die ganze Regio Frauenfeld. Die ausformulierte Strategie zum ländlichen Raum stellt eine Konkretisierung der Massnahme 4 zum Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr dar, war aber nicht Bestandteil der öffentlichen Bekanntmachung vom 10. Februar bis 5. April 2006. Aufgrund der mittlerweile konkretisierten Vorgaben des Bundes zur definitiven Ausarbeitung des Agglomerationsprogramms sowie punktueller inhaltlicher Korrekturen genehmigt die Delegiertenversammlung der Regionalplanungsgruppe in Absprache mit dem Kanton Thurgau am 22. November 2007 die geringfügigen Korrekturen für die definitive Eingabe beim Bund.

## 10. Weiteres Vorgehen

Einreichung beim Bund

Das u.a. mittels der Vernehmlassung und öffentlicher Bekanntmachung erarbeitete Agglomerationsprogramm Frauenfeld wird mit der Genehmigung der geringfügigen Korrekturen im Anschluss an die Unterzeichnung durch die Gemeinden und des Kantons dem Bund bis Ende 2007 eingereicht. 2008 soll die Prüfung durch den Bund und im Jahr 2009 die Anhörung und Leistungsvereinbarung des Bundes mit der Trägerschaft Agglomerationsprogramm Frauenfeld erfolgen, als Grundlage für die eidg. parlamentarische Beratung und frühestmögliche Zahlungen ab 2011.

Das Agglomerationsprogramm wird im Sinne der rollenden Planung künftig mindestens alle vier Jahre auf die geänderten Bedingungen und neuen Anforderungen hin zu prüfen und aktualisieren sein.



## TEIL B: MASSNAHMENBLÄTTER

Die nachfolgenden Massnahmenblätter enthalten die konkreten Umsetzungsschritte zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr in der Region Frauenfeld. Die Massnahme zur differenzierten Stärkung des ländlichen Raums ist im Anhang konkretisiert. Zur Umsetzung der Massnahmen sollen die Finanzierung, Zuständigkeiten und Vorgehensweisen soweit möglich verbindlich festgelegt werden.

### Agglomerationsprogramm Frauenfeld - Siedlung und Verkehr

#### Massnahmen im Bereich Siedlung

1	Flächenintensive Industrie- und Gewerbebetriebe
2	Publikums- und arbeitsplatzintensive Einrichtungen
3	Siedlungskonzept / Anreize zur inneren Verdichtung
4	Differenzierte Stärkung des ländlichen Raumes
5	Attraktivierung des Bahnhof-Umfelds
6	Siedlungsentwicklung im Umfeld von S-Bahn-Stationen

#### Massnahmen im Bereich Verkehr

7	Vergünstigung Agglomerations-Abonnement
8	Agglomerationsradweg in Bahnnähe
9	Angebotsausbau Regionalverkehr
10	Attraktivierung kombinierte Mobilität
11	Ausbau Fuss- und Radwegnetz Frauenfeld
12	Realisierung S-Bahn-Stationen Frauenfeld Ost / West
13	Entlastung und Aufwertung Stadtzentrum Frauenfeld
14	Autobahn A7: Realisierung Halbanschluss Pfyn
15	Sanierung Ortsdurchfahrt Aadorf
16	Sanierung Ortsdurchfahrt Matzingen
17	Parkplatzbewirtschaftung Stadt Frauenfeld
18	Überholgleis Elgg
19	Einstellhalle für Zweiräder im Bahnhof Frauenfeld
20	Verkehrsfluss in das Stadtzentrum Frauenfeld
21	Parkplätze an Autobahnanschlüssen
22	Mobilitätsmanagement

#### Trägerschaft

23	Trägerschaft Agglomerationsprogramm Frauenfeld
----	--

## Erläuterungen der Massnahmenblätter

Die **Massnahmenblätter** sind so aufgebaut, dass auf einfache Art nachvollziehbar ist, wer was wann und wie machen soll, wie viel die bezeichnete Massnahme allenfalls kosten darf, und welche Bezüge und Abhängigkeiten zu anderen Projekten bestehen.

- 1 Die Kopfzeile enthält die **Nr.** und den **Namen** der Massnahme sowie deren **Priorität** (1. / 2. Priorität)
- 2 Die **Zielsetzung** der Massnahme wird angeführt.
- 3 / 4 Als wesentliche organisatorische Angaben werden alle **beteiligten Stellen** aufgeführt und es ist angegeben, bei welcher Stelle die **Federführung** liegt.
- 5 Das **Vorgehen** zeigt die Schritte zum Vollzug der Massnahme auf.
- 6 Dieser Abschnitt gibt Auskunft über die eigentliche **Massnahme(n)**.
- 7 Die Rubrik **Kosten** gibt Auskunft über die finanziellen Eckwerte der Massnahme. Neben den geschätzten Kosten der Massnahme sind der Kostenteiler sowie die jeweiligen Beträge und Anteile der beteiligten Partner aufgeführt. Die Planungspartner sind dafür besorgt, dass die entsprechenden Beträge in die Finanzplanung eingestellt werden.  
  
Was die Kostenfolgen für die Kostenträger angeht, so sind diese stark vom gewählten Kostenteiler abhängig. Bei den Massnahmen des Agglomerationsprogramms wurde für Massnahmen im Infrastrukturbereich optimistischweise von einem Kostenanteil des Bundes von 50% ausgegangen. Der Kanton Thurgau und die Standortgemeinde(n) übernehmen in der Regel die andere Hälfte (30% / 20%).
- 8 Dieser Abschnitt informiert über die **Bedeutung** und den **Stellenwert** der Massnahme in Bezug auf wichtige kommunale und kantonale Planungsinstrumente.
- 9 Der **Zeithorizont** legt dar, in welchem Zeitraum der Vollzug der Massnahme vorgesehen ist.
- 10 Der **Stand der Koordination** zeigt, inwieweit die gegenseitigen Absprachen gediehen sind und welche Verbindlichkeit die Koordination erreicht hat. Die einzelnen Massnahmenblätter werden periodisch nachgeführt, entsprechend dem Fortschreiten der Koordination, dem immer umfassenderen Einverständnis der Beteiligten. Verbindlich heisst in diesem Zusammenhang, dass die Beteiligten an den jeweiligen Stand der Koordination gebunden sind. Dabei wird zwischen einer Festsetzung, einem Zwischenergebnis und einer Vororientierung unterschieden.  
  
Bei einer **Vororientierung** ist nur die Informationspflicht verbindlich.  
Bei einem **Zwischenergebnis** ist das vereinbarte Vorgehen verbindlich.  
Bei einer **Festsetzung** sind die getroffenen Abmachungen verbindlich.
- 11 Hier wird beschrieben, welche Querbezüge, **Abhängigkeiten** und **Zielkonflikte** zu anderen Massnahmen oder Planungsvorhaben bestehen und wie damit umgegangen wird.
- 12 Das Massnahmenblatt gibt bloss eine Übersicht über die wesentlichen Eckwerte und Grundsätze. Hier werden deshalb alle relevanten **Grundlagendokumente** aufgelistet, die im Zusammenhang mit der jeweiligen Massnahme vorhanden sind.
- 13 In diesem Abschnitt werden Hinweise (Kriterien / Indikatoren) zum **Controlling** (Erfolgskontrolle) aufgeführt.

	<b>1</b>	<b>Prio</b>
<b>Zielsetzung:</b>		
<b>2</b>		
<b>Beteiligte Stellen:</b>	<b>3</b>	<b>Federführung:</b> <b>4</b>
<b>Vorgehen:</b>		
<b>5</b>		
<b>Massnahmen:</b>		
<b>6</b>		
<b>Kosten gesamtes Massnahmenbündel:</b>		
<b>7</b>		
	<b>Infrastruktur</b>	<b>Betrieb</b>
<b>Total</b>	<b>100 %</b>	<b>Fr.</b>
Anteil Bund	50 %	Fr.
Anteil Kanton	30 %	Fr.
Anteil Gemeinde	20 %	Fr.
	%	Fr.
	%	Fr.
<b>Bedeutung / Stellenwert:</b>	<b>8</b>	<b>Zeithorizont:</b> <b>9</b>
<input type="checkbox"/> Vorgabe für Rahmennutzungspläne <input type="checkbox"/> Vorgabe für kommunale Richtpläne <input type="checkbox"/> Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm <input type="checkbox"/> Antrag für den kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV		<input type="checkbox"/> Sofort (2007) <input type="checkbox"/> 2008 – 2012 <input type="checkbox"/> Später
		<b>Stand der Koordination:</b> <b>10</b>
		<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
<b>Abhängigkeiten/Zielkonflikte:</b>		
<b>11</b>		
<b>Grundlagen:</b>		
<b>12</b>		
<b>Hinweise zum Controlling:</b>		
<b>13</b>		