



Korridorstudie N23

Protokoll Forum 2





Impressum

Auftraggeber	Bundesamt für Strassen ASTRA 3003 Bern
Projektleitung	Jörg Häberli, Projektleiter Verkehrsplanung, Bereichsleiter Stellvertreter, Abteilung Strassennetze ASTRA
Projektnummer	23014.02
Berichtversion	1.0, 16.07.2024
Berichtverfasserinnen	Eva Gerber / eva.gerber@kontextplan.ch (PL) Serena Rickenbacher / serena.rickenbacher@kontextplan.ch (Planerin) Marion Hangartner / marion.hangartner@kontextplan.ch (Planerin)
Titelbild	Impression vom Forum, Kontextplan
Genehmigung	Genehmigt durch die POL am XX



Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	4
1.1 Teilnahme und Gruppeneinteilung	4
2. Auswertung Rückmeldungen	5
Feedbackrunde 1	5
2.1 Lösungsvariante Basis	5
2.2 Lösungsvariante Optimierung Nord (lang)	5
2.3 Lösungsvariante Optimierung Süd (lang)	6
2.4 Lösungsvariante Optimierung Entlastung Zentren	6
2.5 Lösungsvariante Optimierung Nutzenoptimiert	6
2.6 Lösungsvariante Maximal	7
2.7 Chancen und Risiken der sechs Varianten	7
Feedbackrunde 2	20
2.8 Lösungsvariante Basis	20
2.9 Lösungsvariante Optimierung Nord (lang)	21
2.10 Lösungsvariante Optimierung Süd (lang)	22
2.11 Lösungsvariante Optimierung Entlastung Zentren	23
2.12 Lösungsvariante Optimierung Nutzenoptimiert	24
2.13 Lösungsvariante Maximal	25
3. Stimmungsbild zum Abend	29
A. Anhang	30
A.1 Teilnahme und Gruppeneinteilung	30
A.2 Feedbackrunde 1	36
A.3 Feedbackrunde 2	56



1. Einleitung

Im Rahmen des Mitwirkungsprozesses zur Korridorstudie N23 findet eine Konsultation bei Interessengruppen (organisierten Akteuren) zu den Erkenntnissen aus der Korridorstudie statt. Der Entscheid über die weiter zu verfolgende Lösungskonzeption liegt beim Bund.

Folgende Formate werden in der Mitwirkung umgesetzt: Eine digitale Umfrage vor dem ersten Forum sowie zwei Foren. Das erste Forum fand am Montag, 27. November 2023 im Pentorama in Amriswil statt. Hierzu liegt ein separates Protokoll vor.

Das zweite Forum fand am Donnerstag, 23. Mai 2024 im Rathaus in Weinfelden statt. Der Ablauf war wie folgt:

- 17:30** Türöffnung / Einlass
- 18:00** Regierungsrat Dominik Diezi: Grusswort
Erwin Wieland, ASTRA: Rückblick auf Forum 1
- 18:10** Maik Hömke, ASTRA: Stand der Korridorstudie N23, Arbeitsschritt Lösungsvarianten
- 19:00** Feedbackrunde 1: Diskussionsgruppen zu den Lösungsvarianten
- 19:45** Plenum
- 20:10** Feedbackrunde 2: Stimmungsbild, individuelle Einschätzung der Lösungsvarianten
- 20:20** Erwin Wieland, ASTRA: Würdigung und Ausblick
- 20:30** Apéro

1.1 Teilnahme und Gruppeneinteilung

Für die Feedbackrunden wurden aus allen Teilnehmenden sechs Gruppen gebildet. Die Zuteilung wurde so vorgenommen, dass die Teilnehmenden hinsichtlich ihrer Einstellungen und Regionen möglichst heterogen gemischt waren. Eine detaillierte Übersicht der Gruppeneinteilung befindet sich im Anhang A.1 Teilnahme und Gruppeneinteilung.



2. Auswertung Rückmeldungen

Feedbackrunde 1

In der Feedbackrunde 1 wurden in den Gruppen zu allen sechs vorgestellten Lösungsvarianten die Chancen und Risiken diskutiert. Im Folgenden sind die Rückmeldungen zu den sechs Varianten zusammengefasst aufgeführt. Danach sind die einzelnen Chancen und Risiken je Variante thematisch gruppiert aufgeführt. Die Originalplakate mit den protokollierten Beiträgen sind im Anhang zu finden.

2.1 Lösungsvariante Basis

Zusammenfassung der Chancen und Risiken zu der «Lösungsvariante Basis»

Als **Chancen** wurden die Schonung des Kulturlandes sowie die tiefen Kosten und der schnelle Umsetzungshorizont hervorgehoben.

Bei den **Risiken** wurde die zu geringe Entlastung der Siedlungen vom MIV und die fehlende Problemlösung in Bezug auf den Fuss- und Veloverkehr genannt. Es wurden kaum Verbesserungen für die Verkehrssicherheit gesehen und eine geringe politische Akzeptanz der Stimmbevölkerung wird vermutet.

2.2 Lösungsvariante Optimierung Nord (lang)

Zusammenfassung der Chancen und Risiken zu der «Lösungsvariante Optimierung Nord (lang)»

Die Entlastung vom Durchgangsverkehr für die Zentren und die damit zusammenhängende Steigerung der Siedlungsqualität wurden als **Chance** dieser Lösungsvariante gesehen. Insbesondere die Anbindung von Romanshorn wurde mehrmals hervorgehoben. Im Weiteren wurde eine «gute Akzeptanz» der Stimmbürger erwartet.

Als **Risiko** wurden die hohen Kosten und der Kulturlandverlust mehrmals erwähnt. In Bezug auf den Verkehr wurde hervorgehoben, dass die MIV-Förderung auf Kosten des öffentlichen Verkehrs passiert.



2.3 Lösungsvariante Optimierung Süd (lang)

Zusammenfassung der Chancen und Risiken zu der «Lösungsvariante Optimierung Süd (lang)»

Ein verhältnismässig geringer Kulturlandverlust wird als **Chance** dieser Variante genannt. Die Entlastung der Siedlungen und die gesteigerte Siedlungsqualität wurden ebenfalls genannt.

Unter den **Risiken** wurden die vielen Knoten und Einzelumfahrungen als wenig sinnvoll beurteilt. Zusätzlich wurde die fehlende Anbindung von Romanshorn erwähnt und das Kosten-Nutzen-Verhältnis als schlecht eingestuft.

2.4 Lösungsvariante Optimierung Entlastung Zentren

Zusammenfassung der Chancen und Risiken zu der «Lösungsvariante Entlastung Zentren»

Als **Chance** dieser Variante wurden die Entlastung der Zentren und die Reduktion des Durchgangsverkehrs hervorgehoben.

Gleichzeitig wurde kritisiert, dass nur die Städte entlastet werden und der Verkehr in den Dörfern zunimmt. Überdies werden die hohen Kosten im Verhältnis zum Nutzen als **Risiko** genannt.

2.5 Lösungsvariante Optimierung Nutzenoptimiert

Zusammenfassung der Chancen und Risiken zu der «Lösungsvariante Optimierung Nutzenoptimiert»

Die tieferen **Kosten** und die Realisierbarkeit wurden mehrmals als Chance dieser Variante erwähnt. Zudem wird der geringe Kulturlandverlust hervorgehoben.

Als **Risiken** wurden der fehlende Nutzen der Südumfahrung von Amriswil sowie die fehlende Lösung für Weinfeldern genannt.



2.6 Lösungsvariante Maximal

Zusammenfassung der Chancen und Risiken zu der «Lösungsvariante Maximal»

Die Entlastung der Siedlungen vom MIV und die Entflechtung von MIV und FVV werden mehrmals als **Chancen** genannt. Ebenfalls wird die Akzeptanz durch das Stimmvolk hervorgehoben.

Als **Risiken** werden der hohe Kulturlandverlust dieser Variante sowie die Entstehung von Mehrverkehr gesehen. Im Weiteren werden die hohen Kosten und die Risiken bei der Umsetzung mehrfach erwähnt.

2.7 Chancen und Risiken der sechs Varianten

Lösungsvariante Basis

Chancen

Thema	Chancen	Gruppe
Verkehr	Modal Split	A
	«BTS» fürs Velo abseits der N23 (Signalisation / Wegführung)	E
Umwelt / Landschaft	Schonung Kulturland	A
	Wenig Kulturlandverlust	B
	FFF geschont	C
	Kein Kulturland + Umweltverlust	E
	Wenig LW-Landverlust	F



Kosten / Umsetzung	Kosten tief	A
	Sehr kostengünstig	B
	Kosten	E
	Schnell umsetzbar	A
	Schnell realisierbar	B
	Realisierung kostengünstig und rasch	C
	Schneller realisierbar	E
	Rascher umsetzbar	F
Divers	Ist keine Null-Variante	C
	Keine	D

Risiken

Thema	Risiken	Gruppe
Verkehr	Probleme FWV nicht gelöst	A
	ÖV-Massnahmen teilweise nicht machbar (Bhf. Weinf.)	B
	ÖV-Förderung behindert MIV (Querung)	C
	«Hauptverkehr» verbleibt auf Ortsdurchfahrt	C
	zu wenig MIV-Entlastung	C
	Probleme MIV nicht gelöst	E
	Es werden keine Probleme beim MIV, FWV gelöst	F
Verkehrssicherheit	Keine zusätzlichen Flächen für Langsamverkehr	B
	Entflechtung MIV / FWV fehlt	A



Verkehrssicherheit	Unfallsschwerpunkte bleiben	A
	Kaum Verbesserungen für Verkehrssicherheit	B
Siedlungsentwicklung / -qualität	Keine Siedlungsentlastung	A
	Platzprobleme in Siedlungen	A
	Keine Entlastung für Zentren, für alle	B
	Siedlungsqualität bleibt gleich	E
Wirtschaftsentwicklung	Behinderung wirtschaftliche Entwicklung (ESP)	C
Kosten / Umsetzung	Auch nicht schnell umzusetzen → Siedlungsgebiet, Fülle der Massnahmen	F
Politik	Keine Akzeptanz	C
Divers	Keine Reisezeitgewinne	A
	Lärm bleibt	A
	Hauptprobleme nicht gelöst	A

Lösungsvariante Optimierung Nord (lang)

Chancen

Thema	Chancen	Gruppe
Verkehr	Weniger Mehrverkehr als BTS	A
	Raum für FW	A
	H13 wird entlastet	C
	Verkehrsteilung vs. St. Gallen «Umfahrung Romanshorn»	C
	Entlastung Durchgangsverkehr	E



Verkehrssicherheit	Mehr Platz + Sicherheit für Velo- + Fussverkehr	E
	Entflechtung MIV – FVV	F
Anschluss	Anschluss Romanshorn (Industrie)	A
	Anbindung Romanshorn	B
	Romanshorn angeschlossen	C
	Fehlt 500m Tieferlegung Weinfelden → Südquartier anschliessen	C
	Weinfelden, Amriswil, Romanshorn	D
Siedlungsentwicklung / -qualität	Lebensqualität in Siedlungen	A
	Aufwertung Zentren: - Entlastung MIV, Lärm - Aufwertung LV, VSI (Schulen) - Innenentwicklung	B
	Entwicklungen Industrie- Ortsplanungen	B
	Steigerung Siedlungsqualität	E
Umwelt / Landschaft	Strukturanpassungen für Landwirtschaft (Grundzusammenlegungen)	B
Wirtschaftsentwicklung	Wirtschaftsentwicklung	B
	Wirtschaftliche Entwicklung auf Ost-Seite Korridor sicherstellen	C
Politik	Gute Akzeptanz zu erwarten, Stimmbürger hat «Ja» gesagt	B
Divers	Verminderung Reisezeiten	B
	Bestehende Strassen + Planungen können genutzt werden	B
	Innenstadt «Tortenvariante NL» für Autos (flank. Massnahmen)	E



Risiken

Thema	Risiken	Gruppe
Verkehr	Keine durchgehende Strasse wie BTS	A
	Traktoren auf Strasse	A
	Ausweichverkehr von A1	B
	Modal-Split falsch gefördert	C
	MIV-Förderung auf Kosten ÖV	C
	Mehrverkehr von Kreuzlingen (OLS)	E
	Schleichverkehr?	E
	Verkehrlicher Nutzen von Anschluss Romanshorn für Steinebrunn / Neukirch / Amriswil / Erlen	F
Verkehrssicherheit	Schulweg	D
Anschluss	Ebnet nicht umfahren	A
	Anbindung Seelinie ungelöst	C
	Anbindung OLS fehlt	C
	Riedt-Erlen → Südumfahrung	D
	Anbindung Arbon	D
Umwelt / Landschaft	Kulturlandverlust	B
	Wildtierkorridor betroffen	B
	Eingriffe in Landschaft sind gross	B
	FFF-Verbrauch – Ebene Bund / Kanton	C
	Landverbrauch hoch	A



Kosten / Umsetzung	Hohe Kosten	A
	Hohe Kosten	B
	Realisierbarkeit + Finanzen	F
Politik	Erlen Süd politisch schwierig	A
Divers	Zeit	B
	Schadstoffbelastung hoch (höhere Geschwindigkeiten)	A
	OLS Pflicht	D

Lösungsvariante Optimierung Süd (lang)

Chancen

Thema	Chancen	Gruppe
Verkehrssicherheit	Mehr Platz + Sicherheit für Velo?	E
Anschluss	Weinfeldern	D
	Arbon – Weinfeldern direkter als mit Anbindung Romanshorn	A
Siedlungsentwicklung / -qualität	Siedlungen entlastet → FVV	A
	Steigerung Siedlungsqualität	E
Umwelt / Landschaft	Landverbrauch geringer als bei Nord	A
	Weniger Kulturlandverlust	B
	Wildtierkorridore geringer belastet	B
	spart Kulturland	C
Divers	Bestehende Strasse Hagenwil (Amriswil-Süd) nutzen	C



Risiken

Thema	Risiken	Gruppe
Verkehr	Traktoren ausserorts auf Strassen	A
	Verkehrsfluss nicht ideal	B
	Schwierige Verbesserung ÖV Amriswil – Romanshorn	B
	Viele Knoten / Tempowechsel / Verkehrsfluss	C
	Einzelumfahrungen wenig sinnvoll	C
	Verkehr Romanshorn nicht abgeholt	D
	Umfahrung Erlen zielführend?	E
	Umfahrungen zu kurz, damit sie angenommen werden?	E
Anschluss	Romanshorn nicht angeschlossen	A
	Keine Anbindung Romanshorn	B
	Romanshorn abgeschnitten (am meisten Arbeitsplätze)	C
	Anschluss OLS fehlt	C
Siedlungsentwicklung / -qualität	Geringere Entlastung Amriswil	B
	Benachteiligung Zentren Oberthurgau	B
	Steinebrunn ISOS, Erlen ISOS, Eppishausen ISOS	D
Kosten	Kosten-Nutzenverhältnis eher schlecht	C
	Kommt ÖV-Ausbau ergänzend? Teure Massnahmen für öV	C
	\$\$ teuer Amriswil, Weinfeldern	E
Politik / Umwelt / Landschaft	Amriswil Süd politisch schwierig	A
	wird bekämpft: Land FFF	C



Divers	Erlen-Riedt Fuss / Velo / Schulen	D
--------	-----------------------------------	---

Lösungsvariante Optimierung Entlastung Zentren

Chancen

Thema	Chancen	Gruppe
Verkehr	«Wasserscheide» des Verkehrs wird verstärkt	C
	hält «Durchgangsverkehr» ab / zieht weniger Verkehr an	C
	Weinfeldern gelöst	D
	Amriswil gelöst	D
Anschluss	Romanshorn angebunden	D
	OLS kann angebunden werden	D
Siedlungsentwicklung / -qualität	Zentren entlastet	A
	Flankierende Massnahmen im Siedlungsgebiet	E
	Steigerung Siedlungsqualität <u>nur</u> Amriswil	E
Umwelt / Landschaft	Weniger Landverbrauch	A

Risiken

Thema	Risiken	Gruppe
Verkehr	Hier wäre OLS Pflicht	D



	Umfahrung Weinfeldern sinnvoll? Teuer + es hat bereits eine Umfahrung	E
Anschluss	Erlen / Bürglen vergessen	D
	Kein Vollanschluss	D
Siedlungsentwicklung / -qualität	Nur Städte entlastet	A
	Noch mehr Verkehr in Dörfern	A
	Benachteiligung kleiner Orte	B
	Ortsdurchfahrten bleiben (Schule, ...)	C
Umwelt / Landschaft	Flächenverbrauch	E
Kosten / Umsetzung	Hohe Kosten – wenig Nutzen	A
	Tunnel Ottenberg sehr teuer	C
Divers	Schlechte Variante	A
	St. Florianprinzip → schafft auch Verlierer, mangelnde Akzeptanz	C
	Landi Arbon	D
	A + B	E

Lösungsvariante Optimierung Nutzenoptimiert

Chancen

Thema	Chancen	Gruppe
Umwelt / Landschaft	Geringer Landverbrauch	A
	FFF	C



	Wenig Kulturlandverlust + Vernetzungsverlust	E
	Landverbrauch	F
Kosten / Umsetzung	Geringe Kosten	A
	Kostengünstig	B
	Kosten-Nutzen- und Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis gut	C
	Kosten / Realisierbarkeit	F
	Höhere Realisierbarkeit aufgrund Kosten?	E
	schlank, Umfahrungen sichergestellt auf kurzen Varianten	E

Risiken

Thema	Risiken	Gruppe
Verkehr	Neukirch müsste nicht umfahren werden	A
	Stau östlich + westlich von Bürglen	A
	Nutzen Südumfahrung Amriswil wird bezweifelt	B
	Lösung Weinfeldern wenig glaubhaft	C
	Weinfeldern, Romanshorn nicht gelöst	A
Verkehrssicherheit	Sicherheit auf Umfahrungen und bisheriger Strasse	A
Anschluss	Oberthurgau-Anbindung fehlt / OLS	C
Siedlungsentwicklung / -qualität	Weniger Entlastung	F
Umsetzung	Amriswil; Realisierbarkeit fragwürdig (Topografie) → Tunnel?	E
Politik	Weinfeldern muss umfahren werden (politisches Risiko)	F
Divers	Geringe Effekte	B



	Nicht lösungsorientiert	B
	Langfristigkeit nicht gegeben	D
Divers	Aufwärtskompatibilität nicht gegeben	D
	Bürglen bringt nichts ohne Weinfeldern	D

Lösungsvariante Maximal

Chancen

Thema	Chancen	Gruppe
Verkehr	Trennung MIV / FVV	A
	OLS-Anbindung möglich	C
	Freie Fahrt für Velos (Umfahrung für MIV)	E
	Entflechtung MIV – FVV	F
	Entlastung See-Achse mit OLS	F
Anschluss	Anbindung Industrie Erlen	F
Siedlungsentwicklung / -qualität	Entlastungen aller Siedlungen	A
	Optimale Entlastung	C
	Kreuzungsfrei gegen Siedlungsdruck	D
	Zentrumsentlastung	E
	Entlastung Siedlungsraum	F
Wirtschaftsentwicklung	Optimale ESP-Anbindung	C
Politik	Politischgut durchsetzbar	A
	Akzeptanz (Stimmbürger hat bereits «Ja» gesagt)	B



Divers	Wie Var. Opt. Nord lang	B
--------	-------------------------	---

Risiken

Thema	Risiken	Gruppe
Verkehr	Modal Split → Mehrverkehr	A
	Sog-Wirkung für MIV (A1 → BTS?)	F
	verkehrlicher Nutzen für Amriswil, Steinebrunn, Neukrich in Frage gestellt → bedingt Flama	F
	Verkehrsanziehung	C
	Kannibalisierung ÖV	C
Umwelt / Landschaft	Grosser Landverbrauch	A
	Wildtierkorridore kritisch	A
	Kulturland	B
	Am meisten Landverbrauch	E
	Grosser Landverbrauch	F
Kosten / Umsetzung	Kosten	B
	Kosten hoch	C
	Teuerste Variante, sehr teuer	E
	Hohe Kosten / Realisierbarkeit	F
	Zeit	B
	Realisation unsicher	E





Feedbackrunde 2

In der Feedbackrunde 2 wurde individuell bewertet, wie sinnvoll die sechs Lösungsvarianten erscheinen. Zudem konnten Ergänzungen und Kommentare zu den Lösungsvarianten verfasst werden. Unten erfolgt jeweils zuerst eine Zusammenfassung der Einschätzungen und Kommentare zu den sechs Varianten. Anschliessend sind die genannten Beiträge im Detail aufgeführt. Die Originalplakate mit den Beiträgen sind im Anhang zu finden.

2.8 Lösungsvariante Basis

Zusammenfassung der Einschätzungen und Kommentare zur «Lösungsvariante Basis»

Die Problemlösung dieser Variante wurde in den Ergänzungen kritisiert, weshalb die politische Chance zur Annahme durch das Stimmvolk als gering eingestuft wurde. Im Weiteren gingen viele, thematisch unterschiedliche Rückmeldungen ein.

Frage 1: Nach allem, was Sie heute gehört haben, und was diskutiert wurde: Wie sinnvoll finden Sie alles in allem die «Lösungsvariante Basis»?

Etwa die Hälfte der Stimmen beurteilte die «Lösungsvariante Basis» als gar nicht sinnvoll, ein Drittel stuft sie zwischen mässig und nicht sinnvoll ein. Nur vereinzelte Stimmen erachteten diese Lösungsvariante als sinnvoll oder sehr sinnvoll.

Frage 2: Haben Sie Ergänzungen oder Kommentare zu der «Lösungsvariante Basis»?

Nachfolgend sind die Kommentare nach Themen gruppiert aufgelistet.

Thema	Ergänzung / Frage
Verkehr	Modalsplit mit weichen Massnahmen verbessern
	Keine Variante ist besonders gut für LV :-{
	ÖV, Fuss + Velo belohnen, z.B. Steuerabzug



Verkehrssicherheit	Querungen FVW unter / über Strassen?
Anschluss	Romanshorn nicht angebunden
Problemlösung / Nutzen	kaum gelöste Probleme
	Weinfelden Amriswil ungelöst
	Diese Variante bringt keinen nennenswerten Mehrwert
Politik	Politisch kleine Chance, Probleme werden nicht gelöst
Divers	KEINE VARIANTE nur als Ergänzung zu anderen Varianten sinnvoll
	Ein No-Go für Erlen
	Erlen + Sulgen umfahren zwingend

2.9 Lösungsvariante Optimierung Nord (lang)

Zusammenfassung der Einschätzungen und Kommentare zur «Lösungsvariante Optimierung Nord (lang)»

Die Kommentare zu dieser Lösungsvariante waren ebenfalls divers. Einerseits wurde sie als «vertretbarer Kompromiss» angesehen, andererseits wurden die Kosten und die Eingriffe in die Landschaft im Verhältnis zum Nutzen kritisiert.

Frage 1: Nach allem was Sie heute gehört haben, und was diskutiert wurde: Wie sinnvoll finden Sie alles in allem die «Lösungsvariante Optimierung Nord (lang)»?

Die Mehrheit der Stimmen beurteilte die «Lösungsvariante Optimierung Nord (lang)» als mässig sinnvoll bis sinnvoll. Einige wenige Stimmen stufen sie als nicht oder gar nicht sinnvoll ein und zwei Stimmen bewerteten die Lösungsvariante als sehr sinnvoll,



Frage 2: Haben Sie Ergänzungen oder Kommentare zu der «Lösungsvariante Optimierung Nord (lang)»?

Nachfolgend sind die Kommentare nach Themen gruppiert aufgelistet.

Thema	Ergänzung / Frage
Anschluss	Arbon anschliessen
	Industrie Erlen nicht angebunden
	Arbeitszone Amriswil Ost angebunden
Problemlösung / Nutzen	Vertretbarer Kompromiss
	Kosten + Eingriffe in Landschaft können Nutzen nicht aufwiegen
	Nutzen der Umfahrung Erlen?
	FAST BTS mit vielen Nachteilen, gefährliche Variante
Divers	Akzeptable Variante, Arbon Vollanschluss, umsetzbar, Arbeitsplatzentwicklung

2.10 Lösungsvariante Optimierung Süd (lang)

Zusammenfassung der Einschätzungen und Kommentare zur «Lösungsvariante Optimierung Süd (lang)»

Bei dieser Lösungsvariante wurde das Kosten-Nutzen-Verhältnis als schlecht beurteilt sowie der hohe Landverbrauch hervorgehoben. Zudem wurde mehrfach die fehlende Anbindung von Romanshorn erwähnt.

Frage 1: Nach allem, was Sie heute gehört haben, und was diskutiert wurde: Wie sinnvoll finden Sie alles in allem die «Lösungsvariante Optimierung Süd (lang)»?

Die Beurteilung der «Lösungsvariante Optimierung Süd (lang)» zeigt ein klares Bild: Die meisten Stimmen stufen sie als nicht oder gar nicht sinnvoll ein. Nur vereinzelte Stimmen beurteilten die Lösungsvariante entweder als mässig sinnvoll oder als sehr sinnvoll.



Frage 2: Haben Sie Ergänzungen oder Kommentare zu der «Lösungsvariante Optimierung Süd (lang)»?

Nachfolgend sind die Kommentare nach Themen gruppiert aufgelistet.

Thema	Ergänzung / Frage
Anschluss	Zentrum Romanshorn entkoppelt
	Industrie Romanhorn nicht angebunden
	Romanshorn abgehängt
Siedlungsqualität	Steinebrunn = ISOS
Problemlösung / Nutzen	Amriswil Süd: Nutzen zweifelhaft
	Viel Landverbrauch im Verhältnis zum Nutzen
	schlechtes Kosten- / Nutzenverhältnis

2.11 Lösungsvariante Optimierung Entlastung Zentren

Zusammenfassung der Einschätzungen und Kommentare zur «Lösungsvariante Optimierung Entlastung Zentren»

Die politische Akzeptanz dieser Lösungsvariante in den nicht umfahreneren Dörfern wurde angezweifelt, da nur die Städte berücksichtigt werden. Zudem wurden die hohen Kosten des Ottenbergtunnels im Zusammenhang mit einem geringen verkehrlichen Nutzen hervorgehoben.

Frage 1: Nach allem, was Sie heute gehört haben, und was diskutiert wurde: Wie sinnvoll finden Sie alles in allem die «Lösungsvariante Optimierung Entlastung Zentren»?

Etwa ein Drittel der Stimmen stufte die «Lösungsvariante Optimierung Entlastung Zentrum» als mässig sinnvoll ein. Ein weiterer Drittel beurteilte die Lösungsvariante als nicht oder gar nicht sinnvoll, die restlichen, vereinzelt Stimmen bewerteten sie als sinnvoll.

Frage 2: Haben Sie Ergänzungen oder Kommentare zu der «Lösungsvariante Optimierung Entlastung Zentren»?



Nachfolgend sind die Kommentare nach Themen gruppiert aufgelistet.

Thema	Ergänzung / Frage
Verkehr	Vorteile für Fuss- / Veloverkehr fehlen
	OLS zwingend
	NICHT SINNVOLL nur Städte werden berücksichtigt. Kein Nutzen für Verkehr
Kosten	Ottenbergtunnel nicht bezahlbar
Problemlösung / Nutzen	Hohe Kosten durch Tunnel, wenig Nutzen für Verkehr
Politik	Akzeptanz in Dörfern kritisch
	Ungleichbehandlung (politisch schwierig?!)
Divers	Erlen + Sulgen ist vergessen
	Ein No-Go für Erlen
	Mutige flankierende Massnahmen à la [XXX] NL
	Sankt Florianslösung

2.12 Lösungsvariante Optimierung Nutzenoptimiert

Zusammenfassung der Einschätzungen und Kommentare zur «Lösungsvariante Optimierung Nutzenoptimiert»

Der Nutzen dieser Variante wird in mehreren Rückmeldungen als gering eingeschätzt. Im Weiteren wurden unterschiedliche Einzelmeinungen abgegeben.

Frage 1: Nach allem, was Sie heute gehört haben, und was diskutiert wurde: Wie sinnvoll finden Sie alles in allem die «Lösungsvariante Optimierung Nutzenoptimiert»?

Die grosse Mehrheit der Stimmen bewertete die «Lösungsvariante Nutzenoptimiert» als gar nicht sinnvoll. Die weiteren Stimmen stufen die Lösungsvariante zwischen mässig sinnvoll bis nicht sinnvoll ein und lediglich vier Stimmen erachteten sie als sehr sinnvoll.



Frage 2: Haben Sie Ergänzungen oder Kommentare zu der «Lösungsvariante Optimierung Nutzenoptimiert»?

Nachfolgend sind die Kommentare nach Themen gruppiert aufgelistet.

Thema	Ergänzung / Frage
Anschluss	zusätzlich Anbindung Romanshorn
Problemlösung / Nutzen	Bürglen ohne Weinfeldern macht keinen Sinn
	Wirkung zu klein
	Unnütz
	Alibiübung
Politik	Ungleichbehandlung (politisch schwierig?!)
Divers	Ein No-Go für Erlen
	Weinfeldern: bestehende Umfahrung → 500m tief legen (Tagbau)
	Weinfeldern zwingend umfahren

2.13 Lösungsvariante Maximal

Zusammenfassung der Einschätzungen und Kommentare zur «Lösungsvariante Maximal»

Generell wurden zu dieser Lösungsvariante am meisten Kommentare abgegeben. Häufig wurde die erhöhte Verkehrssicherheit aufgrund der Trennung der Verkehrsteilnehmenden hervorgehoben. Ebenfalls wurde die Entlastung der Zentren genannt. Die breite Problemlösung dieser Variante und die politische Akzeptanz wird mehrfach betont. Kritische Voten gingen zu den hohen Kosten, zum massiven Angebotsausbau für den MIV und dem Kulturlandverlust ein.

Frage 1: Nach allem, was Sie heute gehört haben, und was diskutiert wurde: Wie sinnvoll finden Sie alles in allem die «Lösungsvariante Maximal»?

Die «Lösungsvariante Maximal» wurde von einer grossen Mehrheit als sehr sinnvoll oder sinnvoll bewertet. Die meisten der weiteren Stimmen stuften die Lösungsvariante als gar nicht sinnvoll ein und Vereinzelte erachteten sie als mässig sinnvoll oder als nicht sinnvoll.



Frage 2: Haben Sie Ergänzungen oder Kommentare zu der «Lösungsvariante Maximal»?

Nachfolgend sind die Kommentare nach Themen gruppiert aufgelistet.

Thema	Ergänzung / Frage
Verkehr	Achtung Sogwirkung!! Transit und B33 Deutschland ...
	Optimaler Verkehrsfluss
	Diese Variante macht die OLS überflüssig :-)
	Warum bei so gut funktionierendem ÖV so viel in MIV investieren?
	Vorteile für Fuss-/ Veloverkehr fehlen
	BTS fürs Velo (Velobahn)
Verkehrssicherheit	Erhöht Sicherheit
	Trennung verschiedener Verkehrsteilnehmer
	Trennung Verkehrsteilnehmer
	Optimale Sicherheit
Anschluss	Gute Anbindung für alle
	Optimale Anbindung
Siedlungsqualität	Aufwertung der Zentren maximal möglich
	Entlastung Zentren
	Entlastung <u>aller</u> Zentren
Umwelt / Landschaft	Viel Kulturlandverlust
	Falls OLS dazugehört, wird Landverbrauch massiv grösser
Kosten / Umsetzung	Optimal, Realisierung schwierig
	Eingriffe und Kosten zu massiv



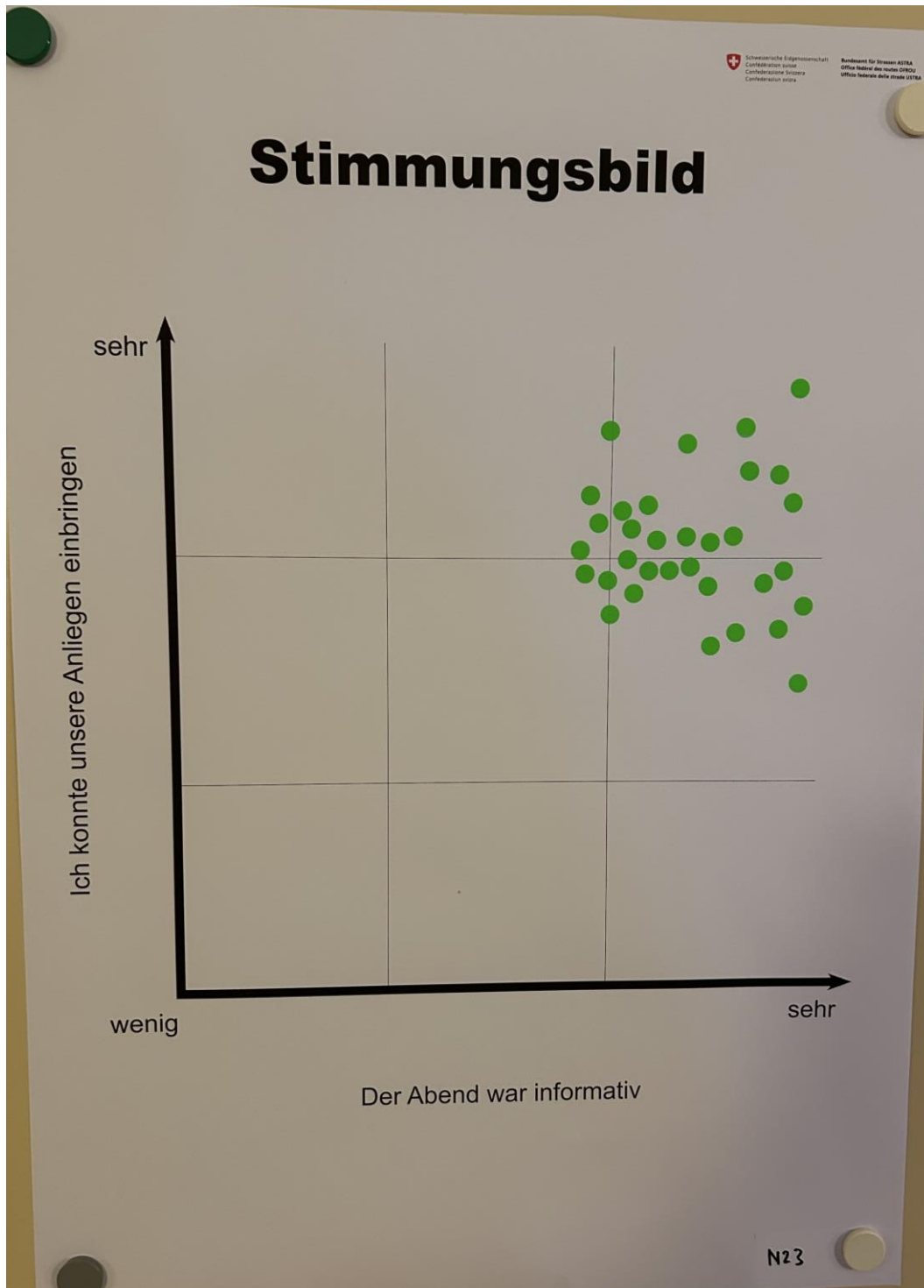
Problemlösung / Nutzen	Optimale zeitgerechte Lösung
	Die einzige Lösung, welche die meisten Probleme adressiert
Politik	Volksentscheid wird Rechnung getragen
	Ist vom TG-Volk akzeptiert (Abstimmung)
	Entspricht dem Volkswillen!
Divers	wer nicht mit massivem Mehrverkehr rechnet, schlägt alle bisherigen Erfahrungen in den Wind
	Optimal für Erlen + Sulgen
	Braucht es mehr Strassen oder ein Umdenken?
	Bei 8 Bewertungskriterien des ASTRA nicht kompatibel mit der Strategie des Bundes (1 erfüllt ...)
	verkürzt Reisezeit
	Freie Fahrt bedeutet nicht dem MIV sondern auch FWV
	Dass MIV wächst ist nicht gottgegeben, Verkehr überdenken Modalsplit





3. Stimmungsbild zum Abend

Alle Teilnehmenden beurteilten den Abend als sehr informativ und die Mehrheit konnte ihre Anliegen sehr gut einbringen.





A. Anhang

A.1 Teilnahme und Gruppeneinteilung

Nachname	Vorname	Organisation	Funktion
Belz	Martin	Stadt Weinfelden	Chef Bauamt
Bétrisey	Karin	GRÜNE	Kantonsrätin
Borner	Daniel	Thurgauer Gewerbeverband	
Brüllmann	Markus	SP Kanton Thurgau	
Bürgisser	Jörg	Gemeinde Erlen	
Diezi	Dominik	Kanton Thurgau, DBU	Regierungsrat, Behördendelegation
Eberhart	Iwan	Gemeinde Bürglen	Gemeinderat
Eigenmann	Marcel	Stadt Amriswil	
Etter	Tobias	B + S AG	Fachbereichsleiter Verkehr, Kernteam
Feuz	Hans	Gemeinde Altnau	Gemeindepräsident
Furter	Martin	Gemeinde Erlen	
Gerber	Eva	Kontextplan AG	Moderation, Kommunikation & Mitwirkung
Grunder	Maja	Verband Thurgauer Landwirtschaft	Präsidentin



Gutjahr	Diana	Abstimmungskomitee BTS/OLS JA	
Häberli	Jörg	Bundesamt für Strassen, ASTRA	Projektleiter Verkehrsplanung, Stv. Bereichsleiter Netzplanung
Haselbach	Peter	Gemeinde Egnach	Leiter Bau und Umwelt
Heeb	Ueli	Vertretung Güterzusammenlegung Oberthurgau	Strukturverbesserungen
Heeb	Rainer	Stadt Arbon	Stv. Leiter Abt. Bau/Umwelt - Tiefbau / Verkehr
Hömke	Maik	Bundesamt für Strassen, ASTRA	Projektleiter Korridorstudie N23
Imbach	Peter	Kanton Thurgau, TBA	Gesamtprojektleiter BTS/OLS, Kernteam
Kappeler	Toni	Abstimmungskomitee BTS/OLS NEIN	
Koch	Christian	Präsidium Subkommission DBU GFK	
Lang	Walter	Komitee zum Schutz des Seerückens	Vorstandsmitglied
Leuch	Beat	BirdLife, Thurgauer Vogelschutz	
Leuthold	Stefan	GLP	Parteipräsident
Lieb	Christoph	Ecoplan AG	Fachexperte für Bewertungsmethoden, Kernteam
Martin	Roger	Regio Oberthurgau	Präsident, Behördendelegation
Müller	Emil	Gemeinde Egnach	Gemeindepräsident
Pfeiffer	Roland	Bundesamt für Strassen, ASTRA	Projektleiter Verkehrsplanung
Poffet	Jean-Luc	Bundesamt für Strassen, ASTRA	Bereichsleiter Netzplanung
Rickenbacher	Serena	Kontextplan AG	Kommunikation & Mitwirkung



Roth	Andrea	Industrie- und Handelskammer Thurgau	Vize-Präsident
Saner	Hans-Jörg	Gemeinde Münsterlingen	Gemeindepräsident
Schär	Urs	Gemeinde Langrickenbach	Vize-Gemeindepräsident
Schenk	Peter	EDU	Geschäftsleitung
Schmalz	Adrian	ASTAG Sektion Ostschweiz / FL	
Schmidiger	Ciril	Gemeinde Lengwil	Gemeindepräsident
Schneider	Marie-Luise	VCS Thurgau	
Schnyder	Thomas	Gemeinde Hefenhofen	Gemeindepräsident
Schöb	Paavo	Planar AG	Landschaftsplaner, Kernteam
Schönholzer	Michael	Gemeinde Märstetten	Leiter Bauverwaltung
Schuster	Andreas	Stadt Romanshorn	Leiter Bau und Verkehr
Senn	Nobert	Die Mitte	
Senn	Walter	Gemeinde Sulgen	
Stempfle	Hartwig	Kanton Thurgau, TBA	Kantonsingenieur
Stricker	Christian	EVP	Co-Präsident
Svec	Samuel	Stadt Amriswil	Stadtrat
Tinz	Stefan	Gemeinde Salmsach	Gemeinderat
Tobler	Stephan	Präsidium RPK (Raumplanungskommission)	Kantonsrat



Van Puyenbroeck	Tim	Kontextplan AG	Kommunikation & Mitwirkung
Weingart	Thomas	Regionalplanungsgruppe Mittelthurgau	Präsident
Wieland	Erwin	Bundesamt für Strassen, ASTRA	Stv. Direktor, Leiter Behördendelegation
Zahner	Vera	Pro Velo Thurgau	

Entschuldigt

Arnold	Josef	SVP	Kantonsrat
Bitschnau	Thomas	Gemeinde Berg	Gemeindepräsident
Bortoluzzi	Marco	ACS Thurgau	
Bürgisser	Markus	Pro Natura Thurgau	Geschäftsführer
Feuerle	Didi	Stadt Arbon	Vize-Stadtpräsident
Forrer	Patrik	Gemeinde Salmsach	Gemeindepräsident
Herrmann	Werner	Gemeinde Sulgen	Gemeinderat
Hirt	Beat	FDP	
Hofmann	Matthias	Gemeinde Bottighofen	Gemeindepräsident
Koller	Urs	Gemeinde Roggwil	
Näf	Andrea	Kanton Thurgau, ARE	Kantonsplanerin, Behördendelegation
Niederberger	Thomas	Stadt Kreuzlingen	Stadtpräsident



Steiner	René	ASTAG Sektion Ostschweiz / FL	
Stern	Peter	Gemeinde Birwinken	Gemeindepräsident
Vidale	Marco	TCS Thurgau	Präsident Sektion TG
Wagner	Manfred	Stadt Amriswil	Leiter Bauverwaltung
Wicki	Martin	WWF Sektion Thurgau	Präsident
Widler	Marc	Thurgauer Gewerbeverband	Geschäftsführer
Wiesmann Schätzle	Sonja	Gemeinde Wigoltingen	Gemeindepräsidentin
Wildberger	Peter	VCS Thurgau	



Für die Feedbackrunden wurden Gruppen gebildet, die wie folgt zusammengesetzt waren:

Gruppe A Christoph Lieb			Gruppe B Roland Pfeiffer			Gruppe C Jörg Häberli		
Borner	Daniel	Thurgauer Gewerbeverband	Belz	Martin	Stadt Weinfelden	Bétrisey	Karin	GRÜNE
Eberhart	Iwan	Gemeinde Bürglen	Brüllmann	Markus	SP Kanton Thurgau	Guljahr	Diana	Abstimmungskomitee BTS/OLS JA
Haselbach	Peter	Gemeinde Egnach	Heeb	Ueli	Vertretung Güterzusammenlegung Oberthurgau	Kappeler	Toni	Abstimmungskomitee BTS/OLS NEIN
Lang	Walter	Komitee zum Schutz des Seerückens	Koch	Christian	Präsidium Subkommission DBU GFK	Müller	Emil	Gemeinde Egnach
Schuster	Andreas	Stadt Romanshorn	Leuch	Beat	BirdLife, Thurgauer Vogelschutz	Schneider	Marie-Luise	VCS Thurgau
Stricker	Christian	EVP	Schenk	Peter	EDU	Tobler	Stephan	Präsidium RPK (Raumplanungskommission)
			Schmalz	Adrian	ASTAG Sektion Ostschweiz / FL			
			Tinz	Stefan	Gemeinde Salsach			

Gruppe D Maik Hömke Lösungsvariante Optimierung Entlastung Zentren			Gruppe E Paavo Schöb Lösungsvariante Optimierung Nutzenoptimiert			Gruppe F Tobias Etter Lösungsvariante Maximal		
Furter	Martin	Gemeinde Erlen	Feuz	Hans	Gemeinde Allnau	Bürgisser	Jörg	Gemeinde Erlen
Heeb	Rainer	Stadt Arbon	Leuthold	Stefan	GLP	Eigenmann	Marcel	Stadt Amriswil
Roth	Andrea	Industrie- und Handelskammer Thurgau	Schär	Urs	Gemeinde Langrickenbach	Grunder	Maja	Verband Thurgauer Landwirtschaft
Saner	Hans-Jörg	Gemeinde Münsterlingen	Schönholzer	Michael	Gemeinde Märstetten	Schmidiger	Ciril	Gemeinde Lengwil
Schnyder	Thomas	Gemeinde Hefenhofen	Svec	Samuel	Stadt Amriswil	Senn	Walter	Gemeinde Sulgen
Senn	Nobert	Die Mitte	Zahner	Vera	Pro Velo Thurgau			



A.2 Feedbackrunde 1

A.2.1 «Lösungsvariante Basis»: Chancen & Risiken

Gruppe A

**Lösungsvariante:
Basis**

Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der „Lösungsvariante Basis“:

Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none">- Schonung Kulturland- Modal Split- Kosten tief- Schnell umsetzbar	<ul style="list-style-type: none">- Probleme FVV nicht gelöst- Keine Reisezeitgewinne- Lärm bleibt- Keine Siedlungsentlastung- Platzprobleme in Siedlungen- Unfallschwerpunkte bleiben- Entflechtung MV/FVV fehlt- Hauptprobleme nicht gelöst

Gruppe B



Lösungsvariante: Basis

Chancen

- SCHNELL REALISIERBAR
- WENIG KULTURLANDVERLUST
- SEHR KOSTEN GÜNSTIG

Risiken

- ÖV-MASSNAHMEN TEILWEISE NICHT HACHBAR (BUF WENIG)
- KEINE ENTLASTUNG FÜR ZENTREN, FÜR ALLE
- KEINE ZUSÄTZLICHEN FLÄCHEN FÜR LANGSAMVERKEHR
- KAUM VERBESSERUNGEN FÜR VERKEHRSSICHERHEIT

Gruppe C

Lösungsvariante: Basis

Chancen

- ist keine 0-Variante
- FFF gesichert
- Realisierung \$ (3)

Risiken

- ÖV-Förderung behindert MVV (Raus)
- Behinderung wirtschaftl. Entwicklung (ESP)
- "Hauptverkehr" verbleibt auf Ortsdurchfahrt
- Keine Akzeptanz zu wenig MVV-Entlastung

Gruppe D



Lösungsvariante: Basis

Lösungsvariante Basis
Neuzugl N23
Landschichtung BTS
Landschichtung D31

potenzieller Transitstopp eines
Eisenbahngüterzuges
Achtung: geringe Kapazität!
BTS/D31

Dr. Bahn
Verkehr
Fußverkehr
Mehrfahrtenmanagement
Verzweigung

Nicht verwirklichte ergänzende Maßnahmen

Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der „Lösungsvariante Basis“:

Chancen	Risiken

Gruppe E

Lösungsvariante: Basis

Lösungsvariante Basis
Neuzugl N23
Landschichtung BTS
Landschichtung D31

potenzieller Transitstopp eines
Eisenbahngüterzuges
Achtung: geringe Kapazität!
BTS/D31

Dr. Bahn
Verkehr
Fußverkehr
Mehrfahrtenmanagement
Verzweigung

Nicht verwirklichte ergänzende Maßnahmen

Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der „Lösungsvariante Basis“:

Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none">- Schneller realisierbar- Kosten- "BTS" fürs Velo abseits der N23 (Sindivision / Wegführung)- kein Kulturland + Verlustverlust	<ul style="list-style-type: none">- Probleme MIV nicht gelöst- Siedlungsd. bleibt gleich

Gruppe F



Lösungsvariante: Basis

Lösungsvariante Basis:
- grüne Liniierung
- Hauptstr. N23
- Liniierung B75
- Liniierung D23

potenzieller Standort eines Erreichbarkeitswertes
- Flächen gemäß Fachbericht B75/D23
- Maßnahmen
- MIV
- Dr. Bus

Dr. Bus
- Liniierung
- Flächenbeleg
- Mobilitätsmanagement
- Bewertung

Nicht verwirklichte angrenzende Maßnahmen

Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der „Lösungsvariante Basis“:

Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none">- wenig LN-Landverbrauch- hoher Umsatz	<ul style="list-style-type: none">- es werden keine Probleme beim MIV, FVV gelöst- auch nicht schnell umzusetzen ↳ Biedlungsgebiet, wo viele der Maßnahmen

A.2.2 «Lösungsvariante Optimierung Nord (lang)»: Chancen & Risiken

Gruppe A

Lösungsvariante: Optimierung Nord (lang)

Lösungsvariante Optimierung Nord (lang):
- grüne Liniierung
- Hauptstr. N23
- Liniierung B75
- Liniierung D23

potenzieller Standort eines Erreichbarkeitswertes
- Flächen gemäß Fachbericht B75/D23
- Maßnahmen
- MIV
- Dr. Bus

Dr. Bus
- Liniierung
- Flächenbeleg
- Mobilitätsmanagement
- Bewertung

Nicht verwirklichte angrenzende Maßnahmen

Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der „Lösungsvariante Optimierung Nord (lang)“:

Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none">- Anschluss Romanshorn (Industrie)- Schadstoffbelastung ↑ (höhere Geschw.)- Weniger Mehrverkehr als B75- Lebensqualität in Siedlungen- Raum für FVV	<ul style="list-style-type: none">- Landverbrauch hoch- Erlöse Süd politisch schwierig- Ebnat nicht umfassen- Keine durchgehende Straße wie B75- Traktoren auf Straße- hohe Kosten

N23 A



Gruppe B

Lösungsvariante: Optimierung Nord (lang)

Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der „Lösungsvariante Optimierung Nord (lang)“:

Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> • AUFWERTUNG ZENTREN <ul style="list-style-type: none"> - ENTLASTUNG MIV, LÄRM - AUFWERTUNG LV, VSI (SCHULEN) - IMMOBILIENENTWICKLUNG - VERHINDERUNG REISE ZEITEN • WIRTSCHAFTSENTWICKLUNG • STRUKTURANPASSUNGEN FÜR LANDWIRTSCHAFT (GRUNDSTÜCKSNEHMELEICHTUNGEN) • ANBINDUNG ROHAUSHORN • ENTWICKLUNGEN INDUSTRIE- u. ORTSPLANUNGEN • GUTE ANNEHMEN ZU ERWARTEN ST. GÄLLER HAT 'JA' GESAGT • BESTEHENDE STRASSEN + PLANUNGEN KÖNNEN GENUTZT WERDEN 	<ul style="list-style-type: none"> • AUSWEICHVERKEHR VON A1 • HOHE KOSTEN • KULTURLANDVERLUST • WILDTIER KORRIDOR BETROFFEN • EINGRIFFE IN LANDSCHAFT SIND GROSS • ZEIT

N23 B

Gruppe C

Lösungsvariante: Optimierung Nord (lang) + Kwi12

Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der „Lösungsvariante Optimierung Nord (lang)“:

Chancen	Risiken
<p>H13 wird entlastet Rausch. aufgelöst Verkehrsteilung OS. St. Gallen "Aufwertung Rausch." wirt. Entwicklung Ost-Seiten</p> <p>Fehlt SDU in tiefer Lage unzufrieden → Südquartier an- schließen</p>	<p>Anbindung Seebühl ungelöst Anbindung OS fehlt Modal-Split falsch gefördert MIV-Förderung auf Kosten ÖV FFF-Verbrauch Ebene Bund/Kanton</p>

N23 C



Gruppe F

**Lösungsvariante:
Optimierung Nord (lang)**

Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der „Lösungsvariante Optimierung Nord (lang)“:

Chancen	Risiken
- Entflechtung MIV - FVV	- Verbleibender Nutzen vom Anschluss Romantoren für den Steinbann / Mankrech / Anzevit / Eiken
	- Realisierbarkeit + Finanzen

A.2.3 «Lösungsvariante Optimierung Süd (lang)»: Chancen & Risiken

Gruppe A



Lösungsvariante: Optimierung Süd (lang)

Lösungsvariante Optimierung Süd (lang)

- geplante Umfahrung
- heutige N23
- Umfahrung B15
- Umfahrung D15

geplannte Standort einer Umfahrung/Umgehungsstrecke

- B15/D15
- B15/D15
- B15/D15

Nicht verwirklichte ergänzende Maßnahmen

- M1
- M2
- M3
- M4
- M5
- M6
- M7
- M8
- M9
- M10
- M11
- M12
- M13
- M14
- M15
- M16
- M17
- M18
- M19
- M20
- M21
- M22
- M23
- M24
- M25
- M26
- M27
- M28
- M29
- M30
- M31
- M32
- M33
- M34
- M35
- M36
- M37
- M38
- M39
- M40
- M41
- M42
- M43
- M44
- M45
- M46
- M47
- M48
- M49
- M50
- M51
- M52
- M53
- M54
- M55
- M56
- M57
- M58
- M59
- M60
- M61
- M62
- M63
- M64
- M65
- M66
- M67
- M68
- M69
- M70
- M71
- M72
- M73
- M74
- M75
- M76
- M77
- M78
- M79
- M80
- M81
- M82
- M83
- M84
- M85
- M86
- M87
- M88
- M89
- M90
- M91
- M92
- M93
- M94
- M95
- M96
- M97
- M98
- M99
- M100

Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der „Lösungsvariante Optimierung Süd (lang)“:

Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none">- Siedlungen entlastet → FVV- Arbon-Weinfelden direkt als mit A. Romanshorn- Landverbrauch geringer als bei Nord	<ul style="list-style-type: none">- Romanshorn nicht angeschlossen- Aariswil Süd politisch schwierig- Traktion aussserorts auf Straße

Gruppe B

Lösungsvariante: Optimierung Süd (lang)

Lösungsvariante Optimierung Süd (lang)

- geplante Umfahrung
- heutige N23
- Umfahrung B15
- Umfahrung D15

geplannte Standort einer Umfahrung/Umgehungsstrecke

- B15/D15
- B15/D15
- B15/D15

Nicht verwirklichte ergänzende Maßnahmen

- M1
- M2
- M3
- M4
- M5
- M6
- M7
- M8
- M9
- M10
- M11
- M12
- M13
- M14
- M15
- M16
- M17
- M18
- M19
- M20
- M21
- M22
- M23
- M24
- M25
- M26
- M27
- M28
- M29
- M30
- M31
- M32
- M33
- M34
- M35
- M36
- M37
- M38
- M39
- M40
- M41
- M42
- M43
- M44
- M45
- M46
- M47
- M48
- M49
- M50
- M51
- M52
- M53
- M54
- M55
- M56
- M57
- M58
- M59
- M60
- M61
- M62
- M63
- M64
- M65
- M66
- M67
- M68
- M69
- M70
- M71
- M72
- M73
- M74
- M75
- M76
- M77
- M78
- M79
- M80
- M81
- M82
- M83
- M84
- M85
- M86
- M87
- M88
- M89
- M90
- M91
- M92
- M93
- M94
- M95
- M96
- M97
- M98
- M99
- M100

Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der „Lösungsvariante Optimierung Süd (lang)“:

Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none">- WENIGER KULTURLANDVERLUST- WILDTIERWIRRIDORE GERINGER BELASTET	<ul style="list-style-type: none">- KEINE ANBINDUNG ROMANSHORN- GERINGERE ENTLASTUNG AARISWIL- VERWEHRFLUSS NICHT IDEAL- SCHWIERIGE VERBESSERUNG ÖV AARISWIL - ROMANSHORN- BENACHTEILIGUNG ZENTREN OBERTHURGAU

Gruppe C



Lösungsvariante: Optimierung Süd (lang)



Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der „Lösungsvariante Optimierung Süd (lang)“:

Chancen	Risiken
<p>Amiswil-Süd best. Straße Hagen mit spät Kulturband</p>	<p>Viele Knoten / Tempo- wechsel / Verkehrsfluss Roussels. abgeschnitten (zu meisten AP) Einzelumfahrungen wenig sinnvoll K/N eher schlecht Anschluss ALS fehlt kommt Öl-Anrben spätend? \$ wird bekämpft: Land FFF</p>
<p>Kombinieren</p>	

Gruppe D

Lösungsvariante: Optimierung Süd (lang)



Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der „Lösungsvariante Optimierung Süd (lang)“:

Chancen	Risiken
<p>W'felden</p>	<p>Verkehr R'horn nicht abgeholt Erlen - Riedt Fuß/Moto /schule Steinebrunn WSJ Erlen WSJ Eppishausen WSJ</p>

Gruppe E



Lösungsvariante: Optimierung Süd (lang)

Lösungsvariante Optimierung Süd (lang)

- grünste Umfahrung
- heutige N23
- Umfahrung B75
- Umfahrung D53

zentraler Standort einer

- Entwicklungs-/Parkzone
- aktuelle zentrale Fachbereichs
- ST/ST5

erhöhte Maßnahmen

- WV
- DN- Bus

Nicht verwirklichte ergänzende Maßnahmen

Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der „Lösungsvariante Optimierung Süd (lang)“:

Chancen	Risiken
Steigerung Siedlungs- qualität Mehr Platz + Sicherheit für Velo?	Umfahrung Erlon Ziel führend? \$\$ teuer A'wix, WF Umfahrungen zu kurz, damit sie angenommen werden?

Gruppe F

Lösungsvariante: Optimierung Süd (lang)

Lösungsvariante Optimierung Süd (lang)

- grünste Umfahrung
- heutige N23
- Umfahrung B75
- Umfahrung D53

zentraler Standort einer

- Entwicklungs-/Parkzone
- aktuelle zentrale Fachbereichs
- ST/ST5

erhöhte Maßnahmen

- WV
- DN- Bus

Nicht verwirklichte ergänzende Maßnahmen

Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der „Lösungsvariante Optimierung Süd (lang)“:

Chancen	Risiken
---------	---------



A.2.4 «Lösungsvariante Optimierung Entlastung Zentren»: Chancen & Risiken

Gruppe A

**Lösungsvariante:
Optimierung Entlastung Zentren**

Legende:

- gelber Balken: geplante Umfahrung
- rote Linie: Hauptstr. N23
- blaue Linie: Landesstr. B71
- grüne Linie: Landesstr. D31
- rote Punkte: bestehende Standorte eines Erhaltungsbetriebes
- blaue Punkte: Standorte großer Fachwerke B15, D31
- blaue Punkte: vorgeschlagene Maßnahmen
- blaue Punkte: M1, M2, M3, M4, M5, M6, M7, M8, M9, M10, M11, M12, M13, M14, M15, M16, M17, M18, M19, M20, M21, M22, M23, M24, M25, M26, M27, M28, M29, M30, M31, M32, M33, M34, M35, M36, M37, M38, M39, M40, M41, M42, M43, M44, M45, M46, M47, M48, M49, M50, M51, M52, M53, M54, M55, M56, M57, M58, M59, M60, M61, M62, M63, M64, M65, M66, M67, M68, M69, M70, M71, M72, M73, M74, M75, M76, M77, M78, M79, M80, M81, M82, M83, M84, M85, M86, M87, M88, M89, M90, M91, M92, M93, M94, M95, M96, M97, M98, M99, M100

Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der „Lösungsvariante Optimierung Entlastung Zentren“:

Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none">- Weniger Landverbrauch- Zentren entlastet	<ul style="list-style-type: none">- Hohe Kosten - wenig Nutzen- Nur Städte entlastet- Noch mehr Verkehr in Dörfern- Schlechte Variante

N23 A

Gruppe B



Lösungsvariante: Optimierung Entlastung Zentren

Lösungsvariante Optimierung Entlastung Zentren

- geplante Umfahrung
- alte N23
- Umfahrung B75
- Umfahrung D13

potenzieller Standort eines Einwirkungsplanpunktes
Anliegen gemäß Fachbericht B75/D13

geplante Massnahmen

- MV
- OV Bus

Nicht verwirklichte geplante Massnahmen

Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der „Lösungsvariante Optimierung Entlastung Zentren“:

Chancen	Risiken
	<ul style="list-style-type: none">• BENACHTEILIGUNG KLEINER ORTE

N23 B

Gruppe C

Lösungsvariante: Optimierung Entlastung Zentren

Lösungsvariante Optimierung Entlastung Zentren

- geplante Umfahrung
- alte N23
- Umfahrung B75
- Umfahrung D13

potenzieller Standort eines Einwirkungsplanpunktes
Anliegen gemäß Fachbericht B75/D13

geplante Massnahmen

- MV
- OV Bus

Nicht verwirklichte geplante Massnahmen

Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der „Lösungsvariante Optimierung Entlastung Zentren“:

Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none">• "Wasser scheid" des Verkehrs wird verstärkt• hält "Durchgangsverkehr" ab / zieht weniger Verkehr an	<ul style="list-style-type: none">• Ortsdurchfahrten bleiben (Schule, ...)• Offenburg sehr teuer• H. Florinprinzip → Verlierer / Akzeptanz

N23 C

Gruppe D



Lösungsvariante: Optimierung Entlastung Zentren

Chancen

- Wiefelden gelöst
- R'horn angebunden
- OLS kann angebunden werden
- Alwil gelöst

Risiken

- Hier wäre OLS Pflicht!
- Erlen/Bürglen vergessen
- Kein Vollanschluss
- Laudi Arkon

N23 D

Gruppe E

Lösungsvariante: Optimierung Entlastung Zentren

Chancen

- Flankierende Maßnahmen im Siedlungsgebiet
- Steigerung Siedlungsqualität nur Amriswil

Risiken

- Umfahrung Weinfelden sinnvoll? Teuer + es hat bereits eine Umfahrung
- Flächenverbrauch
- A + B

N23 E

Gruppe F



Lösungsvariante: Optimierung Entlastung Zentren

Lösungsvariante Optimierung Entlastung Zentren

- grünlich: Umfahrung
- rot: Hauptstr. N23
- blau: Umfahrung B75
- orange: Umfahrung D53

aktueller Stand (2023)

- Entlastungsmaßnahmen
- aktuelle grüne Umfahrung
- B75/D53
- ergänzende Maßnahmen
- MV
- ÖV Bus

Nach Umsetzung ergänzende Maßnahmen

Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der „Lösungsvariante Optimierung Entlastung Zentren“:

Chancen	Risiken

A.2.5 «Lösungsvariante Nutzenoptimiert»: Chancen & Risiken

Gruppe A

Lösungsvariante: Optimierung Nutzenoptimiert

Lösungsvariante Optimierung Nutzenoptimiert

- grünlich: Umfahrung
- rot: Hauptstr. N23
- blau: Umfahrung B75
- orange: Umfahrung D53

aktueller Stand (2023)

- Entlastungsmaßnahmen
- aktuelle grüne Umfahrung
- B75/D53
- ergänzende Maßnahmen
- MV
- ÖV Bus

Nach Umsetzung ergänzende Maßnahmen

Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der „Lösungsvariante Optimierung Nutzenoptimiert“:

Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none">- Geringe Kosten- Geringer Landverbrauch	<ul style="list-style-type: none">- Weinfeldern, Romanstern nicht gelöst- Neukirch müsste nicht umfahren werden- Stau östlich + westlich von Bürglen- Sicherheit auf Umfahrungen und historische Strasse



Gruppe B

Lösungsvariante: Optimierung Nutzenoptimiert

Lösungsvariante Optimierung Nutzenoptimiert

gesteigerter Standard eines Entwicklungshorizontes
Anbieter gemeinsamer Fachbereiche
BFS/OLS

erweiterte Maßnahmen
KMU
DN - Bus

nicht verwirklichte ergänzende Maßnahmen

Legende:
- gestrichelte Linie: geplante Umfahrung
- durchgezogene Linie: bestehende Umfahrung
- gestrichelte Linie: geplante Umfahrung
- durchgezogene Linie: bestehende Umfahrung

Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der „Lösungsvariante Optimierung Nutzenoptimiert“:

Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none">• KOSTENGÜNSTIG	<ul style="list-style-type: none">• GERINGE EFFEKTE• NICHT LÖSUNGSORIENTIERT• NUTZEN SÜDUMFAHRUNG AHRISWIL WIRD BEZWEIFELT

Gruppe C

Lösungsvariante: Optimierung Nutzenoptimiert

Lösungsvariante Optimierung Nutzenoptimiert

gesteigerter Standard eines Entwicklungshorizontes
Anbieter gemeinsamer Fachbereiche
BFS/OLS

erweiterte Maßnahmen
KMU
DN - Bus

nicht verwirklichte ergänzende Maßnahmen

Legende:
- gestrichelte Linie: geplante Umfahrung
- durchgezogene Linie: bestehende Umfahrung
- gestrichelte Linie: geplante Umfahrung
- durchgezogene Linie: bestehende Umfahrung

Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der „Lösungsvariante Optimierung Nutzenoptimiert“:

Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none">K/N // -wFFF	<ul style="list-style-type: none">Überflutung - Anbindung fehlt / OLSLösung Weinfeldern wenig stabilt



Gruppe F

Lösungsvariante: Optimierung Nutzenoptimiert

Lösungsvariante Optimierung Nutzenoptimiert

- optimale Lösung
- Lösung N23
- Lösung B73
- Lösung D3

andere für Standort eines

- Entwicklungsvarianten
- andere große Varianten
- B73/D3

andere wichtige Maßnahmen

- M16
- D1 - Bus

Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der „Lösungsvariante Optimierung Nutzenoptimiert“:

Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none">- Landverbrauch- Kosten / Realisierbarkeit	<ul style="list-style-type: none">- weniger Entkernung- Wanfelden muss bis umfahren werden (pol. Risiko)

A.2.6 «Lösungsvariante Maximal»: Chancen & Risiken

Gruppe A



Lösungsvariante: Maximal

Lösungsvariante Maximal

- grüngrüne Umfahrung
- alte/route N23
- Umfahrung B71
- Umfahrung D51

gestärkter Landstreifen eines

- Entwicklungsstrategie
- keine große Flächenverluste
- 85/95/95
- regionale Maßnahmen
- MIV

ÖV - Bus

- ÖV - Bahn
- Verkehrslandeplatz
- Autoschleife
- Multi-Modalmanagement
- Verkehr

Nach unten: empfohlene Maßnahmen

Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der „Lösungsvariante Maximal“:

Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none">- Entlastung aller Siedlungen- Pol. gut durchsetzbar- Trennung MIV/FVV	<ul style="list-style-type: none">- Großer Landverbrauch- Wildtierkorridor kritisch- Modal Split ↳ Mehrverkehr

N23 A

Gruppe B

Lösungsvariante: Maximal

Lösungsvariante Maximal

- grüngrüne Umfahrung
- alte/route N23
- Umfahrung B71
- Umfahrung D51

gestärkter Landstreifen eines

- Entwicklungsstrategie
- keine große Flächenverluste
- 85/95/95
- regionale Maßnahmen
- MIV

ÖV - Bus

- ÖV - Bahn
- Verkehrslandeplatz
- Autoschleife
- Multi-Modalmanagement
- Verkehr

Nach unten: empfohlene Maßnahmen

Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der „Lösungsvariante Maximal“:

Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none">• AKZEPTANZ (STINNSBÜRGER HAT BEREITS JA GESAGT)• WIE VAR. OPT. NORD LAUS	<ul style="list-style-type: none">• KOSTEN• ZEIT• KULTURLAND

N23 B

Gruppe C



Lösungsvariante: Maximal

Chancen
opt. Entlastung
DS
opt. ESP-Anbindung

Risiken
\$
Verkehrsunfälle
Kanalisation

N23 C

Gruppe D

Lösungsvariante: Maximal

Chancen
✓
Kreuzungsfrei gegen
Siedlungsdruck

Risiken

N23 D

Gruppe E



Lösungsvariante: Maximal

Chancen

- Freie Fahrt für Velos (Umfahrung für MIV)
- Zentrumverkastung

Risiken

- Teuerste Variante 88
- Am meisten Landverbrauch
- Realisation ???

Legende:

- Lösungsvariante Maximal
- grüne Umfahrung
- blauer MIV
- Umfahrung BTS
- Umfahrung OLS
- potenzieller Standort eines Erweitertplanungsgebietes
- Strecken gemäß Fachleitfaden BTS/OLS
- ergänzende Maßnahmen
- MIV
- Dr. Bus
- Dr. Bahn
- Wasserfläche
- Flussufer
- Waldflächenmanagement
- Verstärkung
- Nicht umgesetzte ergänzende Maßnahmen

Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der „Lösungsvariante Maximal“:

N23 E

Gruppe F

Lösungsvariante: Maximal

Chancen

- Entlastung Siedlungsraum
- Entlastung MIV - PVV
- Anbindung lokaler Eiten
- Entlastung See-Anlage mit OLS

Risiken

- großer Landverbrauch
- hohe Kosten / Realisierbarkeit
- Soz. Wirkung für MIV (A1 -> BTS?)
- verkehrlicher Nutzen bei Annulla, Stöckbrunn, Markkirch in Frage gestellt
↳ bedingte Plama

Legende:

- Lösungsvariante Maximal
- grüne Umfahrung
- blauer MIV
- Umfahrung BTS
- Umfahrung OLS
- potenzieller Standort eines Erweitertplanungsgebietes
- Strecken gemäß Fachleitfaden BTS/OLS
- ergänzende Maßnahmen
- MIV
- Dr. Bus
- Dr. Bahn
- Wasserfläche
- Flussufer
- Waldflächenmanagement
- Verstärkung
- Nicht umgesetzte ergänzende Maßnahmen

Diskutieren Sie die Chancen und Risiken der „Lösungsvariante Maximal“:

N23 F



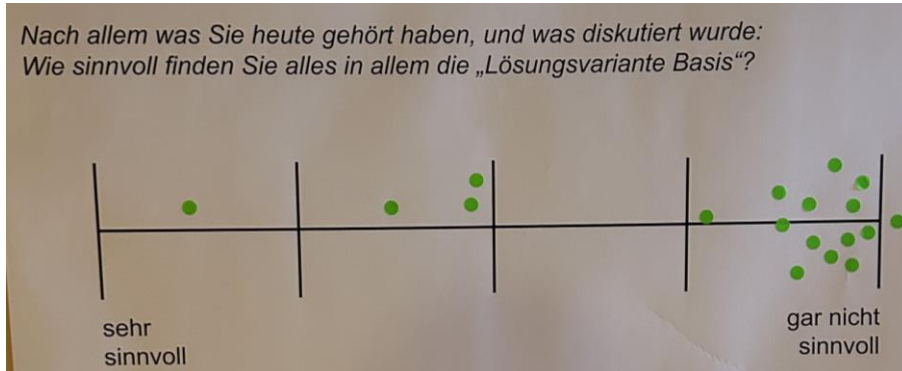
A.3 Feedbackrunde 2

A.3.1 Skalen zu Lösungsvarianten

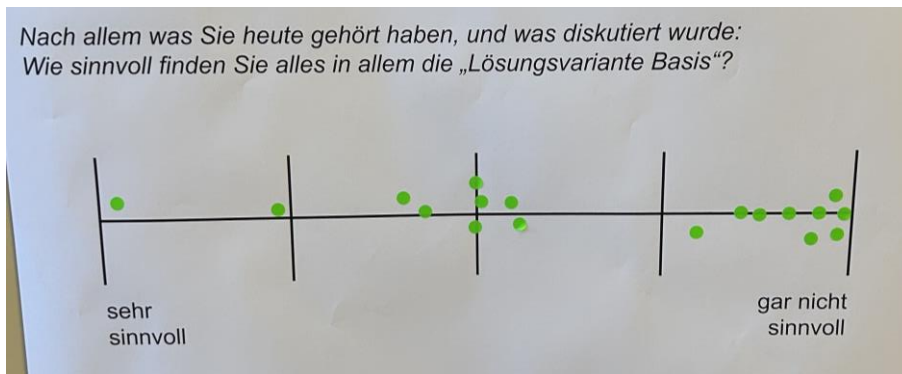
Frage: Nach allem, was Sie heute gehört haben, und was diskutiert wurde:
Wie sinnvoll finden Sie alles in allem die...

...«Lösungsvariante Basis»?

Version 1

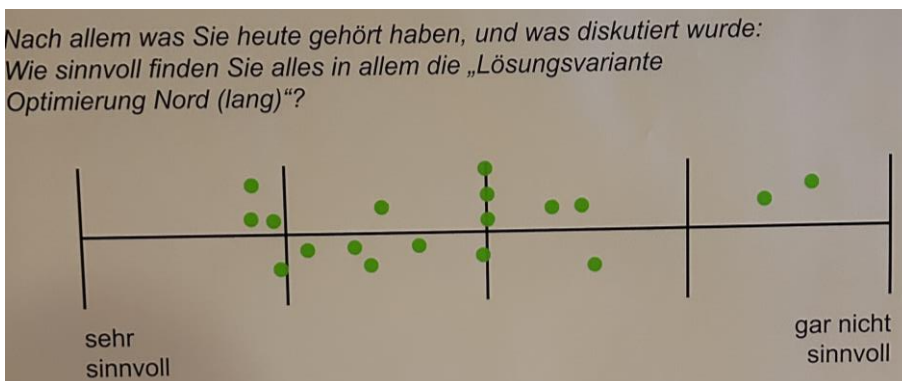


Version 2



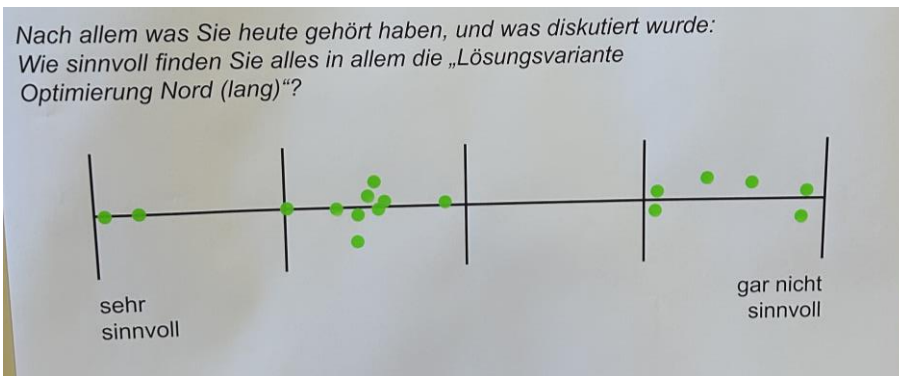
...«Lösungsvariante Optimierung Nord (lang)»?

Version 1



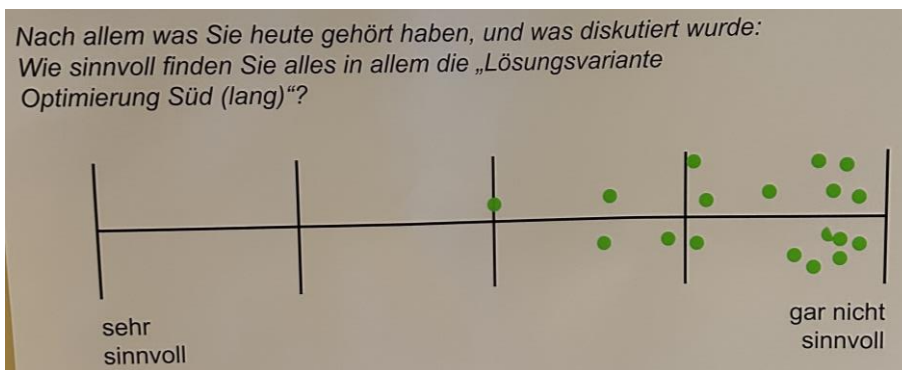


Version 2

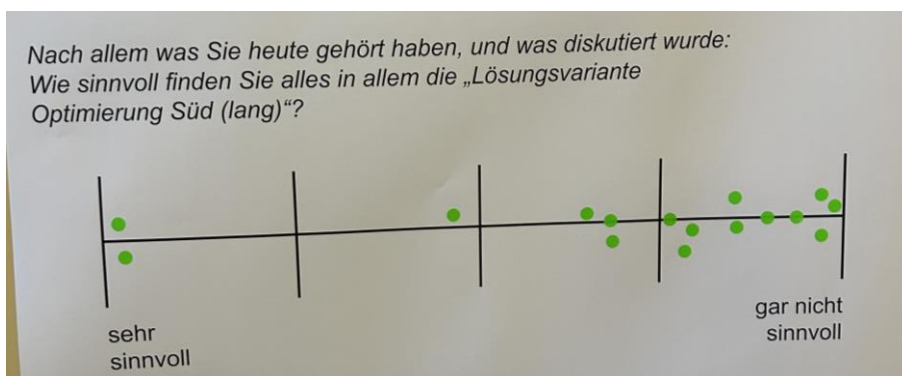


...«Lösungsvariante Optimierung Süd (lang)»?

Version 1



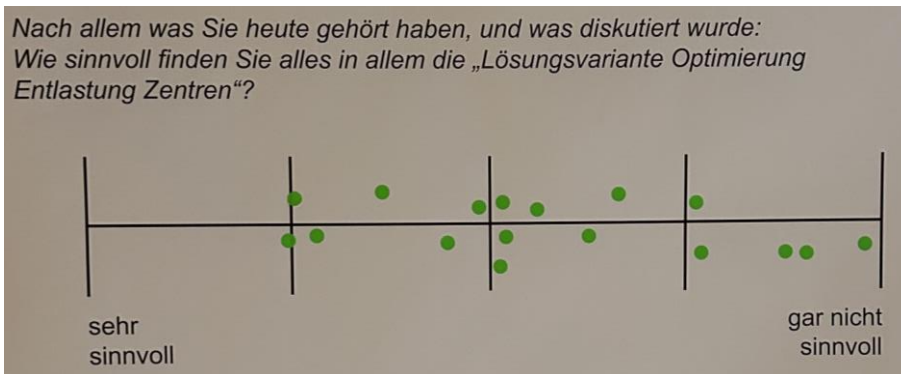
Version 2



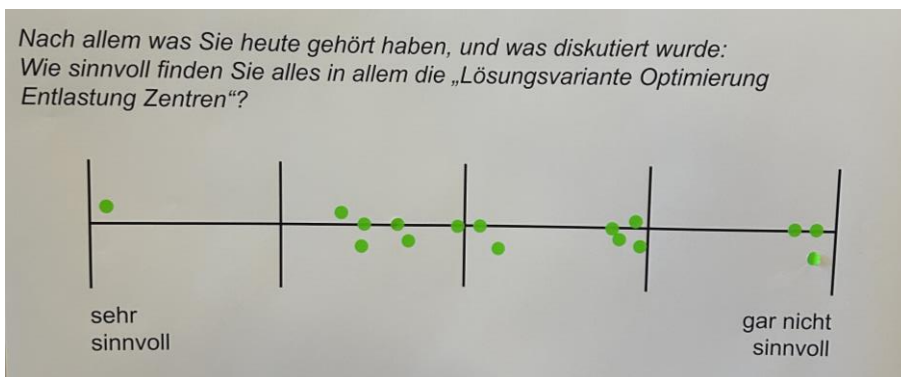


...«Lösungsvariante Optimierung Entlastung Zentren»?

Version 1

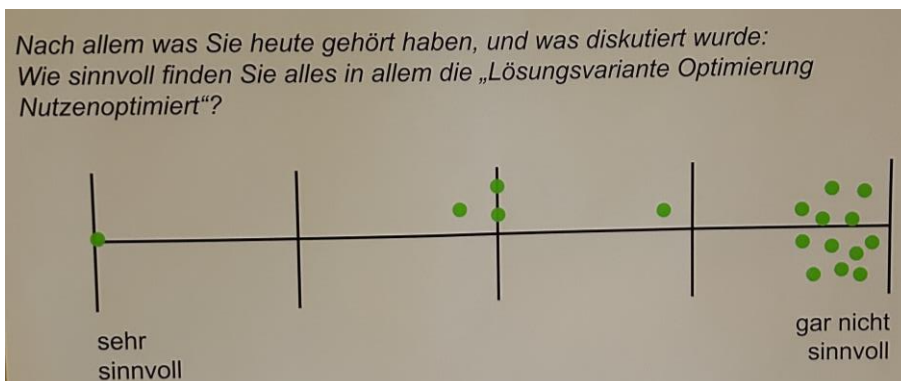


Version 2



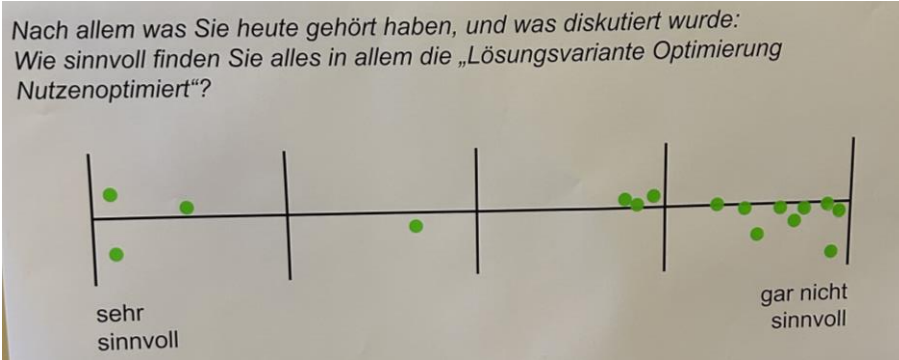
...«Lösungsvariante Optimierung Nutzenoptimiert»?

Version 1



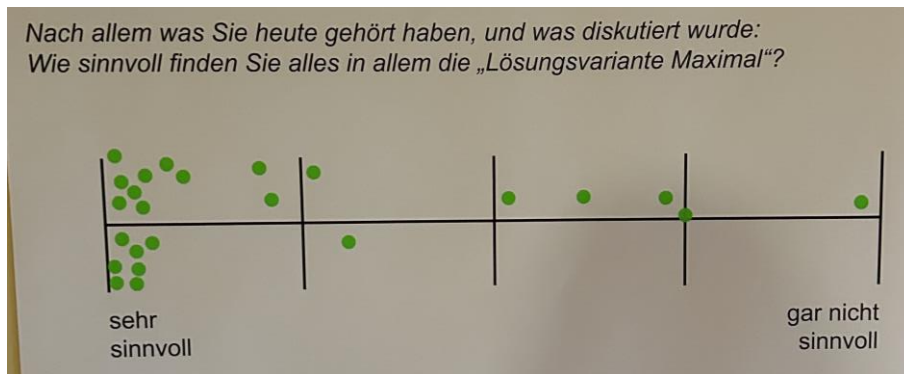


Version 2



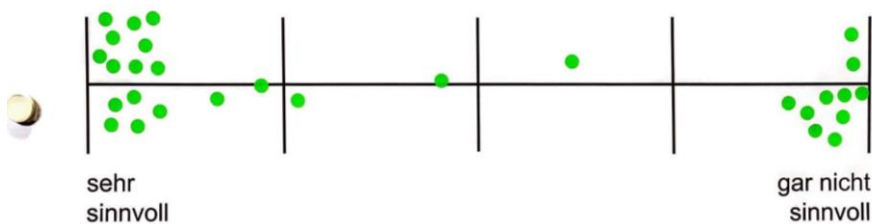
...«Lösungsvariante Maximal»?

Version 1



Version 2

Nach allem was Sie heute gehört haben, und was diskutiert wurde:
Wie sinnvoll finden Sie alles in allem die „Lösungsvariante Maximal“?





Auswertung Skalen zu Lösungsvarianten

Lösungsvariante	sehr sinnvoll				gar nicht sinnvoll
Basis	2	1	10	3	20
Optimierung Nord (lang)	2	11	12	6	4
Optimierung Süd (lang)	2	0	2	13	17
Optimierung Entlastung Zentren	1	7	11	8	6
Optimierung Nutzenoptimiert	3	1	4	6	19
Maximal	29	7	3	3	11

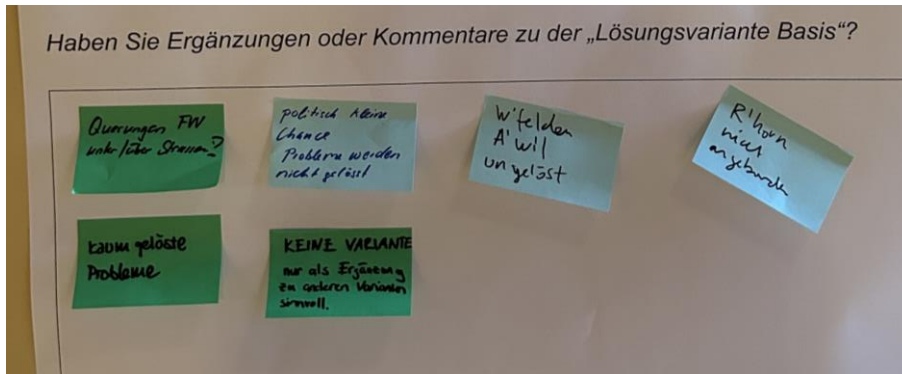


A.3.2 Ergänzungen und Kommentare zu den Lösungsvarianten

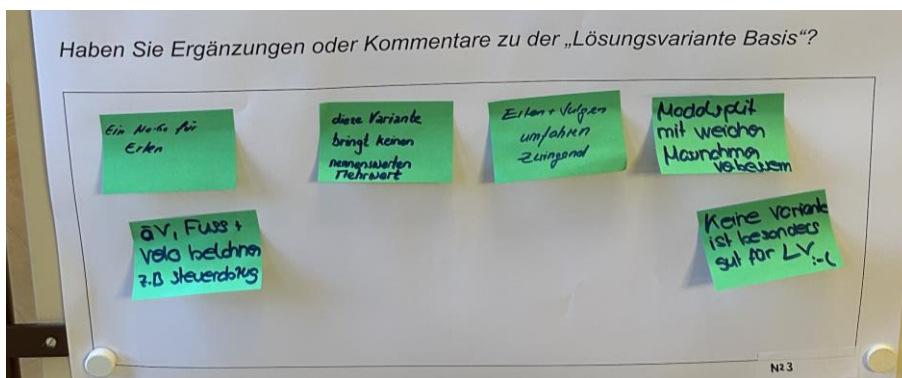
Frage 2: Haben Sie Ergänzungen oder Kommentare zu der...

...«Lösungsvariante Basis»?

Variante 1

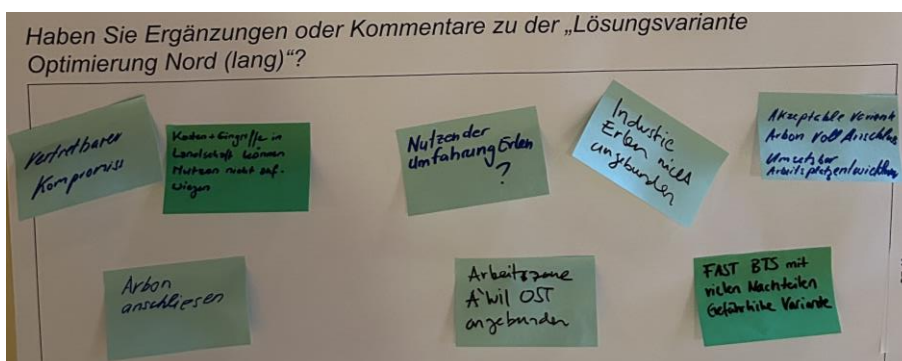


Version 2



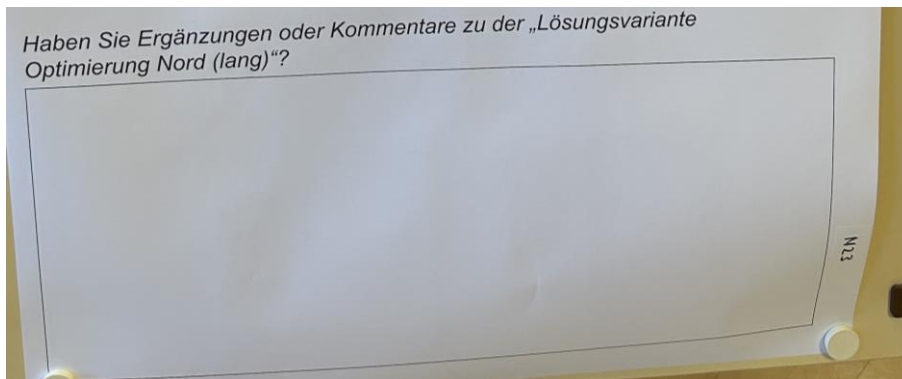
...«Lösungsvariante Optimierung Nord (lang)»?

Version 1



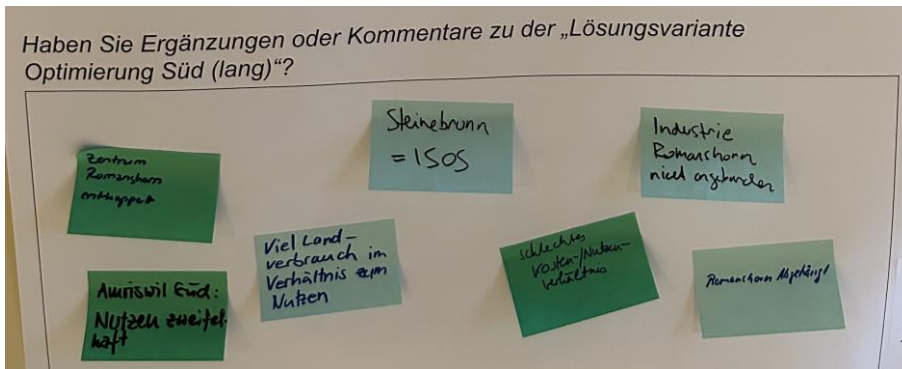


Version 2

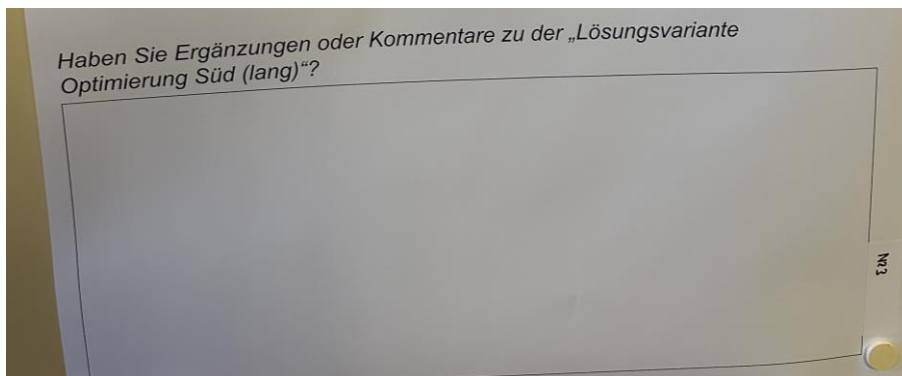


...«Lösungsvariante Optimierung Süd (lang)»?

Version 1



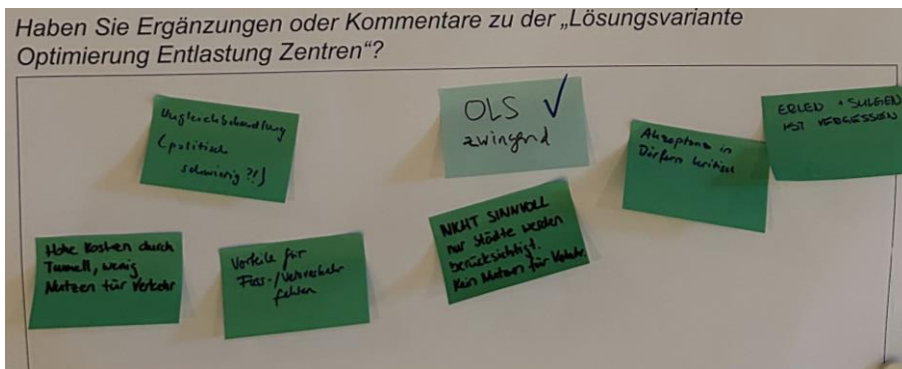
Version 2



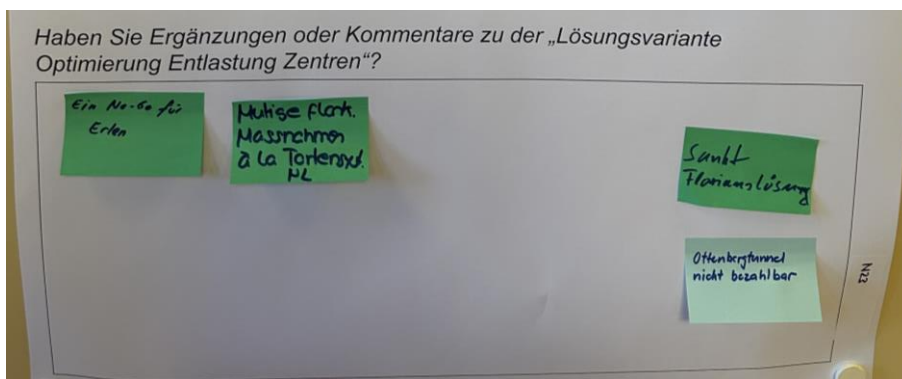


...«Lösungsvariante Optimierung Entlastung Zentren»?

Version 1

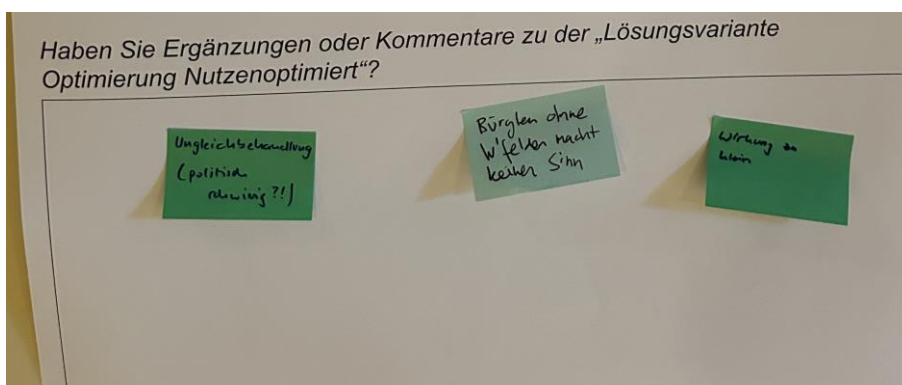


Version 2



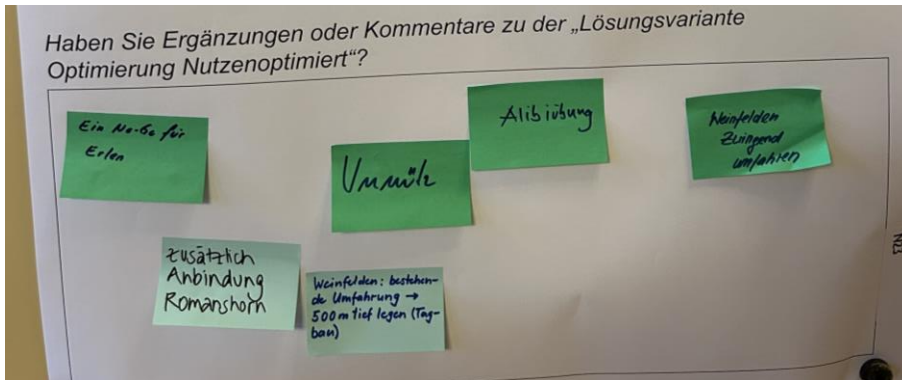
...«Lösungsvariante Optimierung Nutzenoptimiert»?

Version 1



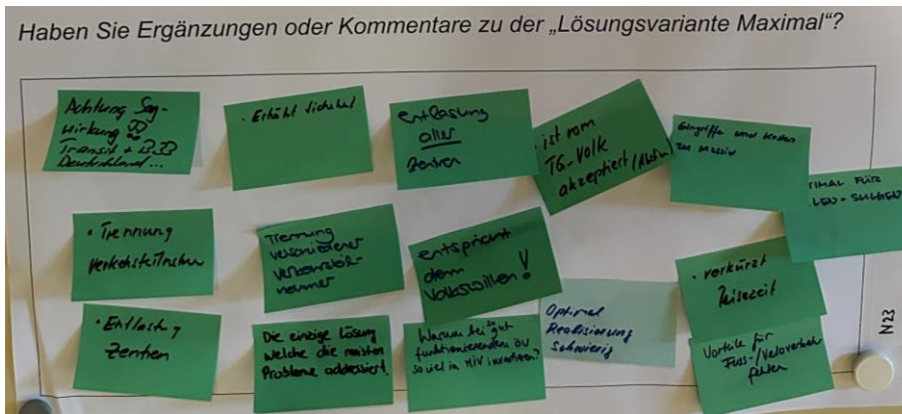


Version 2



...«Lösungsvariante Maximal»?

Version 1



Version 2

Haben Sie Ergänzungen oder Kommentare zu der „Lösungsvariante Maximal“?

