



Korridorstudie N23

Protokoll Forum 1





Impressum

| | |
|-------------------------|---|
| Auftraggeber | Bundesamt für Strassen ASTRA 3003 Bern |
| Projektleitung | Jörg Häberli, Projektleiter Verkehrsplanung, Bereichsleiter Stellvertreter, Abteilung Strassennetze ASTRA |
| Projektnummer | 23014.02 |
| Berichtversion | 1.0, 24.01.2024 |
| Berichtverfasser | 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 |



Inhaltsverzeichnis

| | |
|--|-----------|
| 1. Einleitung | 4 |
| 1.1 Teilnahme und Gruppeneinteilung | 4 |
| 2. Auswertung Rückmeldungen | 5 |
| Feedbackrunde 1 | 5 |
| 2.1 Schwachstellen | 5 |
| 2.2 Ziele | 10 |
| 2.3 Handlungsbedarf | 13 |
| Feedbackrunde 2 | 15 |
| 2.4 Lösungsansätze | 15 |
| 3. Stimmungsbild zum Abend | 20 |
| A. Anhang | 21 |
| A.1 Teilnahme und Gruppeneinteilung | 21 |
| A.2 Feedbackrunde 1 | 26 |
| A.3 Feedbackrunde 2 | 30 |
| A.4 Fotodokumentation der Gruppenrückmeldungen | 33 |



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. Der Ablauf war wie folgt:

- 17:30** Türöffnung / Einlass
- 18:00** Grusswort Regierungsrat Dominik Diezi
ASTRA: Informationsblock 1
Erwin Wieland: Begrüssung; Rahmenbedingungen und Methode Korridorstudien
Maik Hömke: Vorgehen und Stand Bearbeitung Korridorstudie N23
- 19:00** Feedbackrunde 1: Schwachstellen, Ziele, Handlungsbedarf, Arbeit in 6 Gruppen (Kontextplan)
- 19:45** ASTRA: Informationsblock 2
Maik Hömke: Generelle Lösungsstrategien gemäss Methode Korridorstudie
- 20:00** Feedbackblock 2: Stimmungsbild zu Lösungsansätzen, Arbeit in 6 Gruppen (Kontextplan)
- 20:25** Erwin Wieland: Würdigung und Ausblick
- 20:35** Apéro

1.1 Teilnahme und Gruppeneinteilung

Für die Feedbackrunden wurden aus allen Teilnehmenden sechs Gruppen gebildet. Dabei wurde die Zuteilung anhand ähnlicher Einstellungen der Teilnehmenden vorgenommen, welche in der Vorbereitung zum Forum 1 abgefragt wurden. Eine detaillierte Übersicht der Gruppeneinteilung befindet sich im Anhang A.1 Teilnahme und Gruppeneinteilung.



2. Auswertung Rückmeldungen

Feedbackrunde 1

Im Folgenden sind die Themen der Feedbackrunden aufgeführt. Es erfolgt jeweils zuerst eine Zusammenfassung der Beiträge und anschließend sind die genannten Beiträge im Detail aufgeführt. Die Originalplakate mit den Beiträgen sind im Anhang zu finden.

2.1 Schwachstellen

Zusammenfassung der Rückmeldungen zu den Schwachstellen

Zu **MIV**-Schwachstellen gab es vorwiegend Ergänzungen zur Thematik des Durchgangs- und Ausweichverkehrs. Neben weiteren Einzelmeldungen wurde auch Gewerbe- und Güterverkehr ergänzt.

Bezüglich **ÖV** wurden die Erschliessung und die Anbindung, insbesondere auf dem Land, mehrfach als Schwachstelle ergänzt.

Im Hinblick auf **Fussverkehr** wurden Trennwirkungen sowie die Schulwegsicherheit mehrfach als Schwachstellen thematisiert.

Die Infrastruktur für den **Veloverkehr** wurde oft als unzureichend bewertet. Zudem wurden mehrere Rückmeldungen zum Komfort und der Sicherheit der Velowege abgegeben.

Bezüglich **Siedlung, Landschaft, Umwelt** wurden Fruchtfolgefleichen und die Lärmthematik oft als Schwachstellen ergänzt.

Frage 1: Wie stimmig und vollständig sind die Schwachstellen, über alle Themen gesehen, erfasst?

Über alles gesehen wurde die Schwachstellenanalyse als stimmig und vollständig eingeschätzt. In den Gruppen A und B nahmen Einzelne die Schwachstellenanalyse als eher nicht stimmig und vollständig wahr.



Frage 2: Haben Sie Ergänzungen oder Kommentare zu den Schwachstellen?

Nachfolgend sind die einzelnen Rückmeldungen zu den Schwachstellen in Bezug auf MIV, ÖV, Fussverkehr, Veloverkehr sowie Siedlung, Landschaft, Umwelt thematisch gruppiert aufgeführt.

MIV

| Thema | Ergänzung / Frage | Gruppe |
|--|--|--------|
| Durchgangs- und Ausweichverkehr | Auch betroffene Ortsdurchfahrten neben N23 (Egnach, Salmsach, Romanshorn) → bitte berücksichtigen | B |
| | Schwachstellen auch ausserhalb Ortsdurchfahrten (Umfahrungsverkehr) | B |
| | Schleichverkehr mit grossem Aufkommen abseits | B |
| | Gefahr BTS → OLS! Verkehrsverlagerung ab B31 Singen-Lindau untersucht und berücksichtigt (fehlte bisher) | D |
| | Begleitmassnahmen Ortsdurchfahrten | E |
| | Umfahrungsverkehr in ländlichen Raum (Bsp. Hefenhofen) nicht ersichtlich | B |
| | Verkehr ausserhalb N23 Korridor muss auch berücksichtigt werden (Seelinie) | B |
| Gewerbe- und Güterverkehr | Gewerbe und Industrie braucht leistungsfähige Anbindung regional/überregional | A |
| | Nutzverkehr nicht betrachtet | A |
| | Viele Gewerbebewegungen (Güter) werden durch Ortsdurchfahrten erschwert | A |
| | Landwirtschaftsverkehr | C |
| | Landw. Verkehr N23 | C |
| | Handwerker im Kanton | C |
| | Handwerker Richtung ZH | C |
| Pendlerverkehr | Pendler Oberthurgau → Frauenfeld | C |
| | Pendler nach Frauenfeld, Winterthur und ZH | C |
| Siedlungsentwicklung | Bevölkerungswachstum | F |



| | | |
|----------------|---|---|
| Diverse | Umweltschutz: Zu viele Kreisel → erzeugt viele Brems- und Beschleunigungshandlungen | A |
| | Auf heutiger N23 wird man oft «gebremst» | A |
| | Nutzverkehr nicht betrachtet | A |
| | Langsamverkehr auf N23 | C |
| | Viele Baustellen | C |
| | N23 BTS wird eine grosse Sogwirkung haben | C |
| | FäG-Gefahr (Fahrzeugähnliche Geräte) | C |
| | Anschlussgemeinden | F |

Öffentlicher Verkehr

| Thema | Ergänzung / Frage | Gruppe |
|-------------------------------|---|--------|
| Erschliessungsqualität | Wohnen auf dem Land – Arbeit in der Stadt → ÖV wirklich gut? | A |
| | Schlechte Anbindung ausserhalb Arbeitszeit in Erlen und Oberaach | B |
| | «alte» ÖV-Linien in Frage stellen (nicht zeitgemäss), Anbindung Bus-Bahn mangelhaft | D |
| Auslastung | In Stosszeiten ÖV überlastet | C |
| Siedlungsentwicklung | Bevölkerungswachstum | F |
| Diverse | Zubringer zur Hauptachse | C |
| | Anschlussgemeinden | E |
| | — | F |



Fussverkehr

| Thema | Ergänzung / Frage | Gruppe |
|---------------------------|---|--------|
| Schulwegsicherheit | Was ist mit Schulwegen abseits der N23? | B |
| | Gefährlich vor Schulen | D |
| | Vor Schulen Tempo 30 | D |
| Trennwirkungen | Trennungseffekt im Siedlungsraum für Bevölkerung wesentlich negativ | C |
| | Strassenquerungen ausserhalb N23 Seestrasse | B |
| | Übergänge können mit dem Wachstum nicht mithalten | C |
| Diverse | Auch Salmsach, Egnach betrachten | A |
| | Schwachstellen Romanshorn fehlen | A |
| | Keine Investitionen, da Probleme durch Umfahrung gelöst | C |
| | Generell Ortsdurchfahrten Tempo 30 | D |
| | Wo sind gesamtpolitische Überlegungen integriert? | E |
| | LV-Konzept TG (2017) berücksichtigt? | F |

Veloverkehr

| Thema | Ergänzung / Frage | Gruppe |
|----------------------|--|--------|
| Abstellplätze | Velostationen fehlen | D |
| | Abstellplätze an öff. Einrichtungen | D |
| | Veloparkplätze an Haltestellen (auch Bushaltestellen) ÖV | E |



| | | |
|---------------------------------|--|---|
| Komfort & Sicherheit | 1.50 m Radstreifen / breitere Radwege | D |
| | Keine Wegweisung für Alltag | D |
| | Kaum separate Streckenführung | C |
| | Viele Querungen notwendig | C |
| | Fahrrad-Routen von den Strassen nehmen. Separate Führung! | C |
| Diverse | Erweiterung Radwegnetz Nord-Süd-Achse | E |
| | Nicht nur Netz ausbauen – auch Infrastruktur (wie Parkierung) | F |
| | Schwierig für Pendler mit E-Bikes | A |
| | Grosses Thema! | B |
| | Nur Kantonsstrassen bewertet? → Schwachstelle Hatswil - Sonnenberg | B |
| | LV-Konzept TG (2017) berücksichtigt? | F |
| | Tourismus | F |

Siedlung, Landschaft, Umwelt

| Thema | Ergänzung / Frage | Gruppe |
|-------------------------------|---|--------|
| Lärmbelastung | Lärm: LKWs (LSVA eher durch Dörfer als Autobahn) | D |
| | Lärmbelastung: steuerliche Ansätze | E |
| | Lärm und Vernetzung wichtig | B |
| Fruchtfolgeflächen | Fruchtfolge Flächen | F |
| | Fruchtfolgeflächen & Landeigentum | F |
| Ökologische Vernetzung | Massiv verbesserte Durchgänge für Wildtiere (Amphibien nicht vergessen) | D |



| | | |
|----------------------------------|--|---|
| Gewerbe- und Güterverkehr | Nutzverkehr durch Dörfer | A |
| Grundwasser | Grundwasserthematik Weinfeldern? | F |
| Trennwirkung | Die N23 wird durch die Erstellung die Region in zwei Bereiche aufteilen | C |
| Siedlungsentwicklung | Wachstum Thurgau von Zürich (Preisvorteil) | C |
| Diverse | Verkehrskonzepte zur Erschliessung von Erholungsgebieten (z. B. saisonaler Bus → See/Badeplätze) | E |
| | Ottenberg – Tunnel West – Ost <u>statt</u> Nord – Süd? | F |

2.2 Ziele

Zusammenfassung der Rückmeldungen zu den Zielen

Die vorgeschlagenen Ziele wurden über alle Gruppen grundsätzlich als stimmig eingestuft. Eine Stärkung der **Standortattraktivität**, die **Reduktion der Fahrzeiten** bei allen Verkehrsmitteln, die **Verkehrssicherheit** und der **Lärmschutz** wurden mehrmals als zusätzliche Ziele genannt.

Frage 1: Sind die Ziele aus Ihrer Sicht stimmig und vollständig?

Die Ziele wurden mehrheitlich als stimmig und vollständig bewertet, mit Ausnahme von Gruppe A, welche sie als nicht stimmig oder vollständig bewertete.

Aufgabe 2: Ergänzen Sie weitere Ziele oder geben Sie Kommentare zu den bereits aufgelisteten ab:

Nachfolgend werden die Kommentare nach Themen gruppiert einzeln aufgelistet¹.

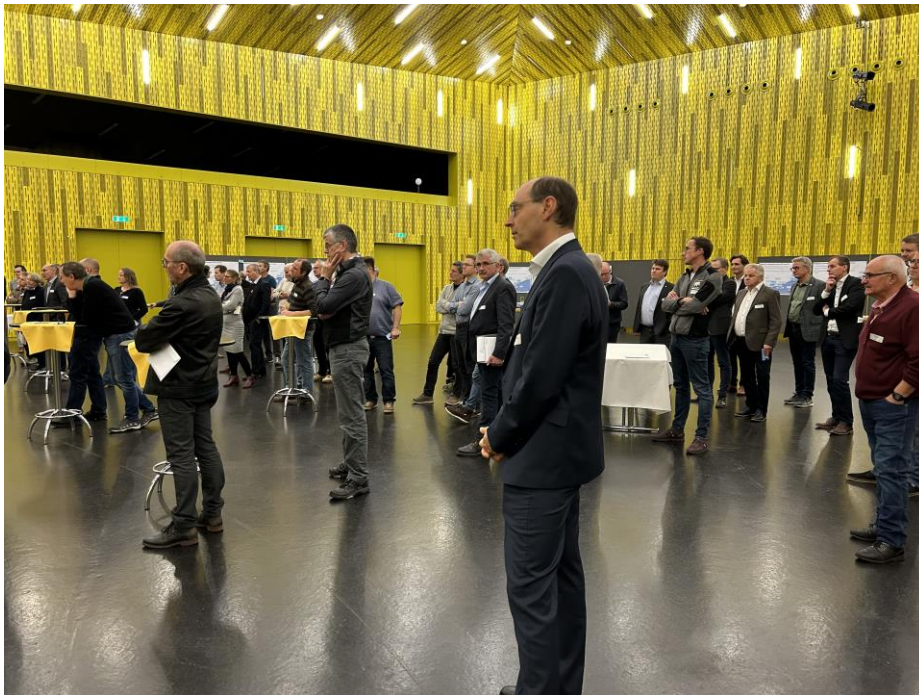
¹ Themen in kursiver Schrift waren auf den Plakaten aufgelistet



| Thema | Ergänzung / Frage | Bereich | Gruppe |
|--|--|-------------------------|--------|
| Mobilitätsangebot | ÖV: Fahrzeiten verkürzen | Wirtschaft | D |
| | Velo: Erhöhung Attraktivität (Verringerung Fahrzeit) | Wirtschaft | D |
| | MIV: Verringerung Fahrzeit | Wirtschaft | D |
| | Nutzverkehr | Gesellschaft | A |
| Lebenswerte Räume | Lärmschutz wichtig | Gesellschaft | B |
| | Lärm | Gesellschaft | A |
| | Lärmschutz erreichbar mit Temporeduktion | Gesellschaft/Wirtschaft | D |
| | Problematik Feinstaub! 14'500 Tonnen/Jahr in CH | Wirtschaft | D |
| Verkehrssicherheit | Vor allem 8-80 (Kinder 😊) | Wirtschaft | D |
| | Verkehrssicherheit wichtig | Wirtschaft | B |
| Kosten | Staustundenkosten, die beim Gewerbe anfallen – vergessen | Wirtschaft | A |
| Umweltverträglichkeit | Schutz LN-Flächen (nicht nur FFF + öko. Flächen) | Umwelt | C |
| Landwirtschaft | Landwirtschaftsverkehr nicht vergessen | Wirtschaft | A |
| | Landwirtschaftliche Planung notwendig (ELR, GZ) | Wirtschaft | A |
| Durchgangs- und Ausweichverkehr | Entlastung Ortsdurchfahrten, Wohnqualität, Sicherheit | Gesellschaft | B |
| | Reduktion Schleichverkehr | Gesellschaft | B |
| Standortentwicklung | Aufwertung Thurgau, privat + Wirtschaft | Gesellschaft/Wirtschaft | C |
| | Wirtschaftliche Ziele fehlen | Wirtschaft | A |
| | Fast 40% der Arbeitsplätze in TG an N23 | Wirtschaft | A |
| | Standortattraktivität = Faktor/Ziel | Wirtschaft | A |
| | Wirtschaftliche Entwicklung | Wirtschaft | A |



| Thema | Ergänzung / Frage | Bereich | Gruppe |
|---------|--|-------------------------|--------|
| Diverse | Lebenswerte Umgebungsgestaltung | Gesellschaft | D |
| | Kann gesteigerte Mobilität ein Ziel sein? | Gesellschaft | D |
| | Reisezeit verkürzen | Gesellschaft/Wirtschaft | C |
| | Schwerverkehr nicht in Ziele integriert | Wirtschaft | A |
| | Die N23 zieht Verkehr und somit die OLS nach sich ☹️ | Umwelt | C |
| | Mikroplastikbelastung reduzieren | Umwelt | D |
| | — | — | E / F |





2.3 Handlungsbedarf

Zusammenfassung der Rückmeldungen zum Handlungsbedarf

Die Einstufung des Handlungsbedarfs bei den Themen **MIV und Velo- und Fussverkehr** traf bei allen Gruppen grundsätzlich auf Zustimmung. Bei den anderen beiden Themen **Öffentlicher Verkehr** und **Siedlung, Landschaft, Umwelt** waren die Rückmeldungen zur Einstufung des Handlungsbedarfs breit gefächert von «stimme ich nicht zu» bis «stimme ich zu».

Es wurden nur wenige zusätzliche Handlungsbedarfe aufgelistet.

Frage 1: Stimmen Sie der Einstufung der Handlungsbedarfe zu?

Nachfolgend werden die Rückmeldungen zu den vorgeschlagenen Einstufungen in den verschiedenen Themenbereichen des Handlungsbedarfs zusammengefasst wiedergegeben.

MIV

Beim Handlungsbedarf stimmten die Gruppen den vorgeschlagenen Einstufungen über alles gesehen zu. Beim Handlungsbedarf **«Reduktion MIV-Anteil am Gesamtverkehr»** wich die Gruppe A jedoch ab, sie sah im Unterschied zu den restlichen Gruppen keinen grossen Handlungsbedarf in diesem Thema.

Öffentlicher Verkehr

Beim ÖV zeigte sich ein weniger klares Bild. Über alle Gruppen gesehen stimmten jedoch die meisten den Einstufungen der Handlungsbedarfe eher zu und nur einzelne Einschätzungen gaben keine Zustimmung.

Velo- und Fussverkehr

Bei Handlungsbedarfen für den Fuss- und Veloverkehr stimmten, ausser einer Gruppe, alle den vorgeschlagenen Einstufungen klar zu.

Siedlung, Landschaft, Umwelt

Die Einschätzungen für Siedlung, Landschaft und Umwelt verteilten sich über die Skala. Jedoch konnte auch hier eine mehrheitliche Zustimmung für die Einstufungen der Handlungsbedarfe festgestellt werden.



Frage 2: Fehlt ein Handlungsbedarf?

Weitere Handlungsbedarfe wurden nur bei zwei von sechs Gruppen ergänzt. Diese Einzelmeldungen werden deshalb als Auflistung aufgeführt:

- Kreiselsituation überarbeiten, Gefahr, hinderlich für Schwer-/Nutzverkehr [Gruppe A]
- Industrie Romanshorn nicht angeschlossen [Gruppe A]
- Wo gehört der LKW-Verkehr hin? [Gruppe A]
- 4'000 to/d [sic!; *Annahme: Tonnen pro Tag*] den See entlang [Gruppe A]
- Umgehungsverkehr über A1.1 [Gruppe A]
- Auswirkungen Handlungsbedarf auf Raum Romanshorn berücksichtigen & mitdenken [Gruppe B]





Feedbackrunde 2

2.4 Lösungsansätze

Zusammenfassung der Rückmeldungen zu den Lösungsansätzen

Bei **MIV und ÖV** sahen die Teilnehmenden wichtige Lösungsansätze insbesondere in Form von Umfahrungen und grösseren Strassenabschnitten, bei Strassenverkehrssicherheit sowie Ansätzen in Bezug auf die Verkehrslenkung.

Für den **Fuss- und Veloverkehr** wurden Lösungsansätze hauptsächlich in Veloinfrastruktur generell sowie Velobahnen und in der Entflechtung der Verkehrsteilnehmenden gesehen.

In Bezug auf **Siedlung, Raum und Umwelt** wurden Lärmschutz sowie verschiedene raumplanerische Instrumente und Reglemente häufig als Lösungsansätze genannt.

In allen Themen wurde Mobilitätsreduktion als Lösungsansatz genannt.

Frage 1: Wie vollständig sind aus Ihrer Sicht die Lösungsansätze für MIV und ÖV, Velo- und Fussverkehr sowie Siedlung, Raum und Umwelt?

Die Gruppen beurteilten die Stimmigkeit und Vollständigkeit der Lösungsansätze sehr unterschiedlich. Es fällt auf, dass innerhalb der Gruppen über die drei Themen ähnliche Rückmeldungen abgegeben wurden. Beispielsweise stufte Gruppe A die Lösungsansätze in allen Themen mehrheitlich als nicht vollständig ein. In den Gruppen B, C und F streuten sich die Einstufungen zu den Lösungsansätzen in jedem Thema zwischen mittelmässig und sehr vollständig. Die Gruppen D und E beurteilten die Lösungsansätze in allen Themen als vollständig oder sehr vollständig ein.

Aufgabe 2: Ergänzen Sie weitere Lösungsansätze oder geben Sie Kommentare zu den bereits aufgelisteten ab.

Nachfolgend werden die Kommentare zu bereits aufgelisteten² und zusätzlich genannten Lösungsansätzen nach Themen gruppiert aufgelistet.

² Themen in kursiver Schrift waren auf den Plakaten aufgelistet



Lösungsansätze MIV und ÖV

| Thema | Ergänzung / Frage | Gruppe |
|--|---|--------|
| Erhöhung Strassen- verkehrsicherheit | ASTRA hat Einfluss auf Sicherheit | A |
| | Hat das ASTRA hier keinen Einfluss? | A |
| | Strassenbeleuchtung wird heute vom ASTRA vernachlässigt! | E |
| Umfahrungen und grössere Strassenab- schnitte | Nur BTS u. OLS ist die Lösung | A |
| | Umfahrungen und grössere neue Strassenabschnitte – BTS | B |
| | Mit hoher Priorität BTS | D |
| | Teilumsetzung | B |
| | Teilausbau? Etappierung | A |
| | beste Lösung | B |
| | höher gewichten, hilft in allen Bereichen | C |
| Neue ÖV-Linie (Strasse) | Verlagerung MIV → ÖV verbessern | C |
| Taktverdichtung | Bahn: überhaupt noch möglich? → Bahnhöfe | F |
| Verkehrsberuhigung | Gegenteil vom Ziel? | A |
| Verkehrslenkung | Autonome Fahrzeuge | C |
| | Temporeduktion, Schwellen! wie in F und Espana | D |
| | Road-Pricing | E |
| | Strassensperrungen | F |
| Wirtschaftliche Ent- wicklung fördern | Wirtschaftliche Konkurrenzfähigkeit Thurgau wird massiv geschwächt | B |
| | Cargo Sous-Terrain | F |
| | Grössenteils unausgeglichene Lösungen, vor allem auf Kosten MIV Fahrzeit-Versorgung Wirtschaftsbetriebe | B |



| | | |
|-----------------------------|---|---|
| Mobilitätsreduktion | Reduktion Mobilität (MIV + ÖV) z.B. reale Kosten überwälzen | C |
| | Reduktion der Mobilität | D |
| Verkehrsentflechtung | Verkehrstrennung | D |
| | Eigene Busspuren | C |
| Tunnel | Untertunneln, nicht umfahren... | C |
| | Tunnel Ottenberg West-Ost | F |
| Diverse | Steuerliche Aspekte | E |
| | Das ist die Planung für Strassenverlust [<i>Annahme; undeutliche Schrift</i>] | A |
| | Sehr viele Schikanen für MIV + Schwerverkehr anstelle Lösungen | A |
| | Auswertung von Daten | E |
| | Anschluss Agglomerationen | F |
| | Grössenteils unausgeglichene Lösungen, vor allem auf Kosten MIV Fahrzeit-Versorgung Wirtschaftsbetriebe | B |
| | Bewusstsein Ziel-Quellverkehr erhöhen («Verkehr hausgemacht») | D |
| | Verlagerung MIV → ÖV verbessern | C |
| U-Bahn | F | |

Lösungsansätze Velo- und Fussverkehr

| Thema | Ergänzung / Frage | Gruppe |
|--------------------------------|---|--------|
| Bevorzugung Veloverkehr | vergrössert Probleme | A |
| | Schikane Schwerverkehr + MIV | A |
| | Berücksichtigung Schulwege | B |
| | Erhöhung Steuerabzug von 700.-/Jahr auf 1'500 | D |



| | | |
|---------------------------------|--|---|
| Neue Strecken-Velobahnen | Konsequente Trennung von MIV | F |
| | denkbar auf jetziger N23 | A |
| | Asphaltieren, beleuchten = Komfort + Sicherheit | D |
| | Vorzugsroutenkorridore abseits N23 | D |
| Fussverkehrsquerungen | Schulwege | B |
| Komfort & Sicherheit | Motorisierter Verkehr aus den Dörfern bringen | C |
| | Tempo 30 vor Schulen und Spital | D |
| Verkehrsentflechtung | Entflechtung der Verkehrsteilnehmer | B |
| | Trennung der Verkehrsträger | D |
| | Parallel zur N23 aber abseits Velorouten und Fussgängerrouen | D |
| Veloinfrastruktur | Aufwertungen mit mehr Unterführungen | C |
| | Velostationen | D |
| | Signalisation Wegweisung Alltagsnetz | D |
| | Solarradweg | D |
| Mobilitätsreduktion | Gute Lösungen nur mit weniger MIV möglich | B |
| | Verkehrsberuhigung | D |
| Diverse | Finanz. Förderung Lastenräder für Gewerbe | D |
| | Fussgänger & Veloverkehr Kompromissbereitschaft | E |
| | BTS | B |



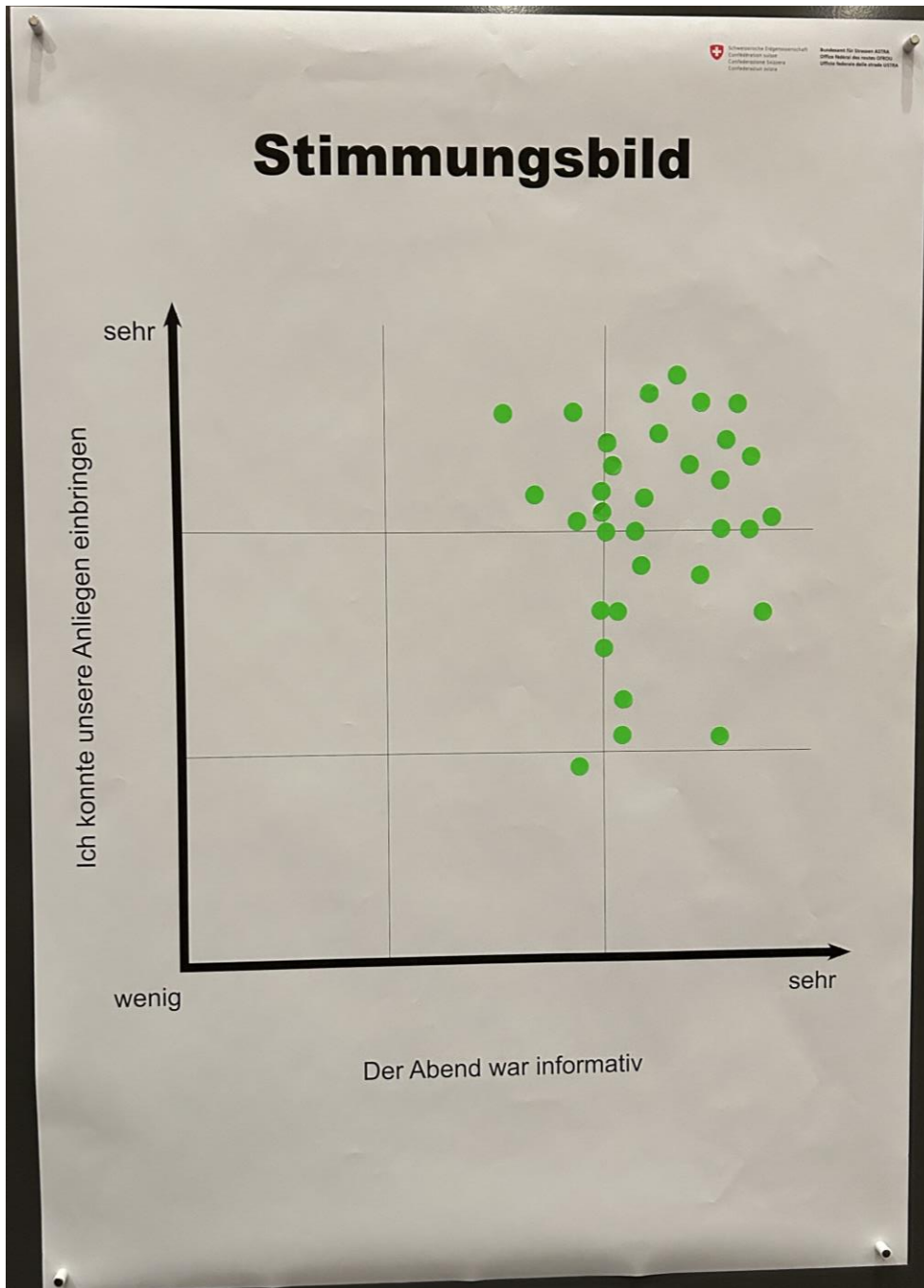
Lösungsansätze Siedlung, Raum und Umwelt

| Thema | Ergänzung / Frage | Gruppe |
|--|---|--------|
| <i>Lärmbelastung senken</i> | Ortskerne meiden | A |
| | mit Temporeduktion | D |
| | Lärmschutz: möglichst nicht mit LS-Wänden! | F |
| <i>Parkierungsreglement</i> | Parkierreglement könnte schnell umgesetzt werden | B |
| | einheitlichere Reglemente in Gemeinden | E |
| <i>Abstimmung Siedlung und Verkehr</i> | sehr wichtig! | E |
| | Richtplan ist von BR genehmigt | C |
| <i>Überprüfung kantonaler Richtpläne auf BTS/OLS</i> | → Überprüfung GVK (Gesamtverkehrskonzept) → stützt <u>voll</u> auf N23 ab | D |
| | Tunnelvariante Ottenberg/Seerücken ist eine Option | A |
| <i>FVV-Konzept / Netzplanung</i> | in 4 Jahren erledigt → gesetzl. Vorgabe | B |
| <i>Ökologische Trennwirkung reduzieren</i> | Thur + Bahnlinie nicht vergessen | C |
| Mobilitätsreduktion | Reduktion der Mobilität | D |
| | Mobilität neu denken | D |
| Diverse | Wildtiere: Vernetzung Waldabschnitte und Zugang zu Gewässern verbessern | D |
| | Ausgebaute N23 fördert Zuwanderung | D |
| | Home-Office fördern | E |
| | Aufwertungen mit mehr Unterführungen | C |
| | Umweltpunkte? Grundwasserstrom! | D |
| | Einfluss durch ASTRA stark eingeschränkt | C |



3. Stimmungsbild zum Abend

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





A. Anhang

A.1 Teilnahme und Gruppeneinteilung

| Nachname | Vorname | Organisation | Funktion |
|-----------|---------|--------------------------|--|
| Arnold | Josef | SVP | Kantonsrat |
| Belz | Martin | Stadt Weinfelden | Chef Bauamt |
| Bétrisey | Karin | GRÜNE | Kantonsrätin |
| Borner | Daniel | Thurgauer Gewerbeverband | Leiter Politik und Kommunikation |
| Bürgisser | Jörg | Gemeinde Erlen | |
| Diezi | Dominik | Kanton Thurgau, DBU | Regierungsrat, Behördendelegation |
| Eberhart | Iwan | Gemeinde Bürglen | Gemeinderat |
| Etter | Tobias | B + S AG | Fachbereichsleiter Verkehr, Kernteam |
| Feuerle | Didi | Stadt Arbon | Vize-Stadtpräsident |
| Feuz | Hans | Gemeinde Altnau | Gemeindepräsident |
| Fisch | Ueli | GLP | Kantonsrat, Fraktionspräsident |
| Furter | Martin | Gemeinde Erlen | |
| Gerber | Eva | Kontextplan AG | Moderation, Kommunikation & Mitwirkung |
| Girod | Camille | Kontextplan AG | Moderation, Kommunikation & Mitwirkung |



| | | | |
|-----------|-----------|--|--|
| Grunder | Maja | Verband Thurgauer Landwirtschaft | Präsidentin |
| Gubser | Peter | Abstimmungskomitee BTS/OLS NEIN | |
| Gutjahr | Diana | Abstimmungskomitee BTS/OLS JA | |
| Häberli | Jörg | Bundesamt für Strassen, ASTRA | Projektleiter Verkehrsplanung, Stv. Bereichsleiter Netzpl. |
| 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 |
| Heller | Andreas | Kanton Thurgau, TBA | ehemaliger Kantonsingenieur, Behördendelegation |
| Herrmann | Werner | Gemeinde Sulgen | Gemeinderat |
| Hofmann | Matthias | Gemeinde Bottighofen | Gemeindepräsident |
| Hömke | Maik | Bundesamt für Strassen, ASTRA | Projektleiter Korridorstudie N23 |
| Imbach | Peter | Kanton Thurgau, TBA | Gesamtprojektleiter BTS/OLS, Kernteam |
| Jacky | Jérôme | Bundesamt für Strassen, ASTRA | Bereichsleiter Information und Kommunikation |
| Koch | Christian | Präsidium Subkommission DBU GFK | |
| Koller | Urs | Gemeinde Roggwil | |
| Lang | Walter | Komitee zum Schutz des Seerückens | Vorstandsmitglied |
| Leuch | Beat | BirdLife, Thurgauer Vogelschutz | |
| Lieb | Christoph | Ecoplan AG | Fachexperte für Bewertungsmethoden, Kernteam |
| Martin | Roger | Region 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 |
| Schenk | Peter | EDU | Geschäftsleitung |
| Schmalz | Adrian | ASTAG Sektion Ostschweiz / FL | |
| Schmidiger | Ciril | Gemeinde Lengwil | Gemeindepräsident |
| Schneider | Robert | Gemeinde Berg | Vizegemeindepräsident |
| Schnyder | Thomas | Gemeinde Hefenhofen | Gemeindepräsident |
| Schöb | Paavo | Planar AG | Landschaftsplaner, Kernteam |
| Schönholzer | Michael | Gemeinde Märstetten | Leiter Bauverwaltung |
| Schumacher | Walter | Gemeinde Salmsach | Gemeinderat |
| Schuster | Andreas | Stadt Romanshorn | Leiter Bau und Verkehr |
| Stempfle | Hartwig | Kanton Thurgau, TBA | Kantonsingenieur |
| Stricker | Christian | EVP | Co-Präsident |
| Svec | Samuel | Stadt Amriswil | Stadtrat |
| Taxböck | Philip | Pro Natura Thurgau | |
| Tobler | Stephan | Präsidium RPK (Raumplanungskommission) | Kantonsrat |
| Vidale | Marco | TCS Thurgau | Präsident Sektion TG |



| | | | |
|---------------------|---------|-------------------------------|--|
| Wagner | Manfred | Stadt Amriswil | Leiter Bauverwaltung |
| Wicki | Martin | WWF Sektion Thurgau | Präsident |
| Wieland | Erwin | Bundesamt für Strassen, ASTRA | Stv. Direktor, Leiter Behördendelegation |
| Wiesmann Schätzle | Sonja | Gemeinde Wigoltingen | Gemeindepräsidentin |
| Wildberger | Peter | VCS Thurgau | |
| Zahner | Vera | Pro Velo Thurgau | |
| Zürcher | Käthi | Die Mitte | |
| Entschuldigt | | | |
| Hirt | Beat | FDP | |
| Näf | Andrea | Kanton Thurgau, ARE | Kantonsplanerin, Behördendelegation |
| Niederberger | Thomas | Stadt Kreuzlingen | Stadtpräsident |
| Schär | Urs | Gemeinde Langrickenbach | Vize-Gemeindepräsident |
| Senn | Walter | Gemeinde Sulgen | |



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

| Gruppe A Christoph Lieb | | Gruppe B Tobias Etter | |
|------------------------------------|--------------------------------------|----------------------------------|-------------------------|
| Roth Andrea | Industrie- und Handelskammer Thurgau | Müller Emil | Gemeinde Egnach |
| Vidale Marco | TCS Thurgau | Furter Martin | Gemeinde Erlen |
| Schmalz Adrian | ASTAG Sektion Ostschweiz / FL | Schnyder Thomas | Gemeinde Hefenhofen |
| Arnold Josef | SVP | Schumacher Walter | Gemeinde Salmsach |
| Hirt Beat | FDP | Schär Urs | Gemeinde Langrickenbach |
| Grunder Maja | Verband Thurgauer Landwirtschaft | Wagner Manfred | Stadt Amriswil |
| Gutjahr Diana | Abstimmungskomitee BTS/OLS JA | Schuster Andreas | Stadt Romanshorn |
| Schenk Peter | EDU | Feuerle Didi | Stadt Arbon |

| Gruppe C Jörg Häberli | | Gruppe D Maik Hömke | |
|----------------------------------|--|--------------------------------|-----------------------------------|
| Eberhart Iwan | Gemeinde Bürglen | Borner Daniel | Thurgauer Gewerbeverband |
| Saner Hans-Jörg | Gemeinde Münsterlingen | Wildberger Peter | VCS Thurgau |
| Schönholzer Michael | Gemeinde Märstetten | Zahner Vera | Pro Velo Thurgau |
| Tobler Stephan | Präsidium RPK | Philip Taxböck | Pro Natura Thurgau |
| Koch Christian | Präsidium Subkommission DBU GFK | Wicki Martin | WWF Sektion Thurgau |
| Heeb Ueli | Vertretung Güterzusammenlegung Oberthurgau | Leuch Beat | BirdLife, Thurgauer Vogelschutz |
| Senn Walter | Gemeinde Sulgen | Bétrisey Karin | GRÜNE |
| | | Gubser Peter | Abstimmungskomitee BTS/OLS NEIN |
| | | Walter Lang | Komitee zum Schutz des Seerückens |

| Gruppe E Paavo Schöb | | Gruppe F Roland Pfeiffer | |
|---------------------------------|------------------|-------------------------------------|----------------------|
| Feuz Hans | Gemeinde Altnau | Wiesmann Schätzle | Gemeinde Wigoltingen |
| Heeb Rainer | Stadt Arbon | Sonja | Gemeinde Lengwil |
| Bürgisser Jörg | Gemeinde Erlen | Schmidiger Ciril | Gemeinde Berg |
| Koller Urs | Gemeinde Roggwil | Schneider Robert | Gemeinde Sulgen |
| Zürcher Käthi | Die Mitte | Herrmann Werner | Gemeinde Kreuzlingen |
| Stricker Christian | EVP | Niederberger Thomas | Stadt Kreuzlingen |
| Svec Samuel | Stadt Amriswil | Hofman Matthias | Gemeinde Bottighofen |
| Haselbach Peter | Gemeinde Egnach | Belz Martin | Stadt Weinfelden |
| | | Fisch Ueli | GLP |

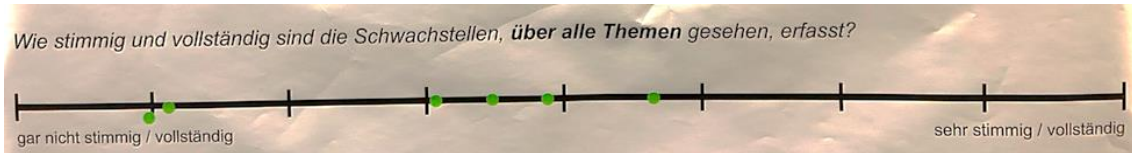


A.2 Feedbackrunde 1

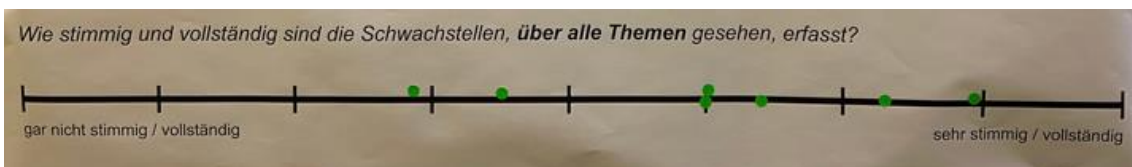
A.2.1 Skalen zu Schwachstellen

Frage 1: Wie stimmig und vollständig sind die Schwachstellen, über alle Themen gesehen, erfasst?

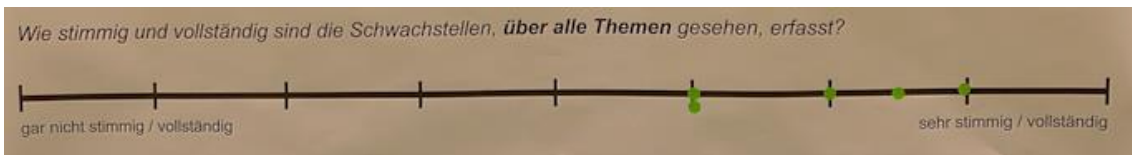
Gruppe A



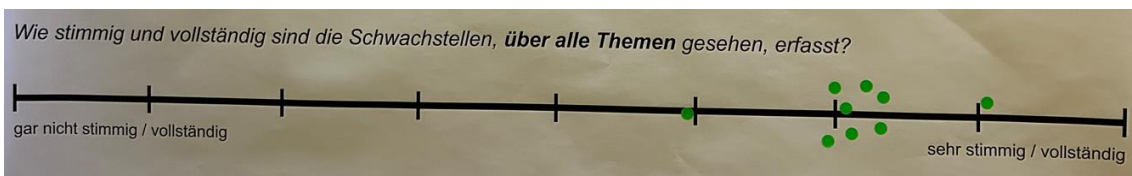
Gruppe B



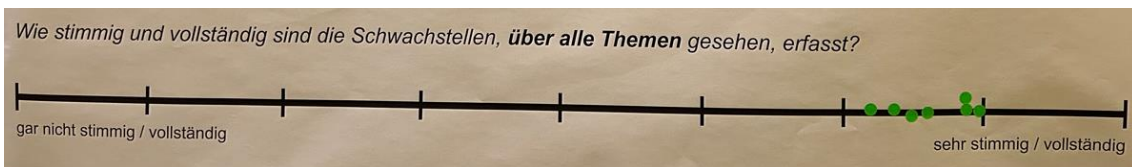
Gruppe C



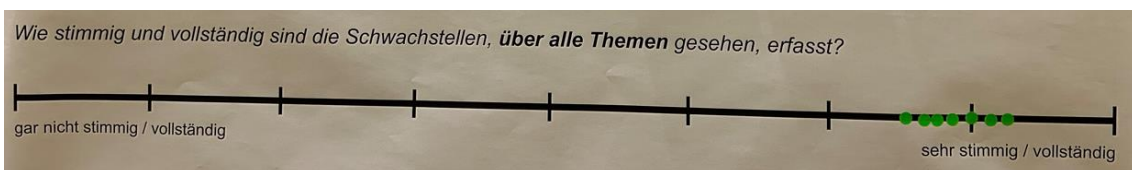
Gruppe D



Gruppe E



Gruppe F

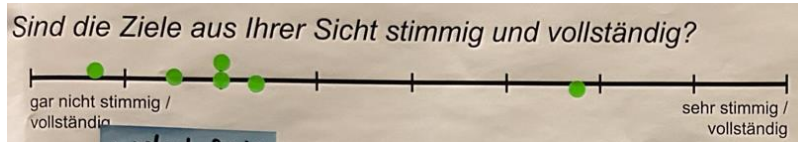




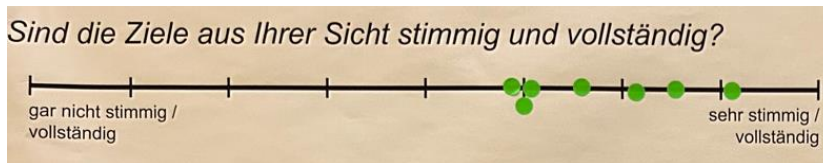
A.2.2 Skalen zu Zielen

Frage 1: Sind die Ziele aus Ihrer Sicht stimmig und vollständig?

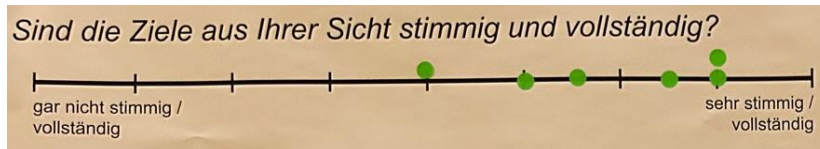
Gruppe A



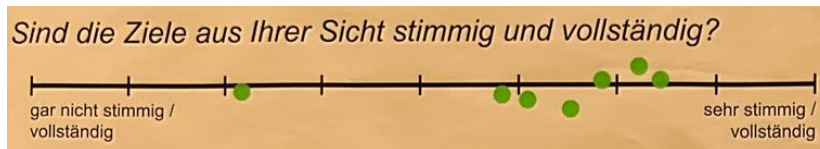
Gruppe B



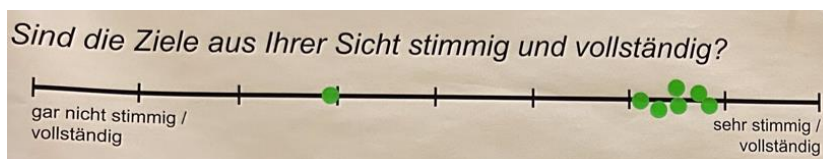
Gruppe C



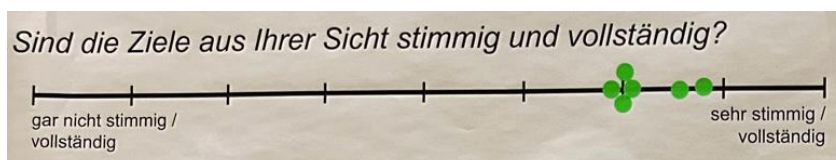
Gruppe D



Gruppe E



Gruppe F



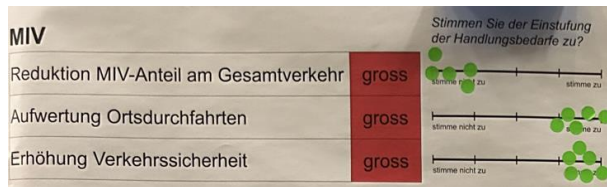


A.2.3 Skalen zum Handlungsbedarf

Frage 1: Stimmen Sie der Einstufung der Handlungsbedarfe zu?

MIV

Gruppe A



Gruppe B



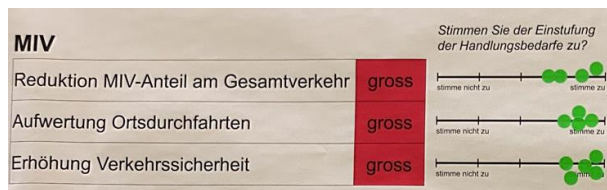
Gruppe C



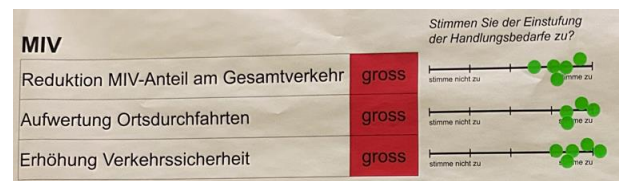
Gruppe D



Gruppe E

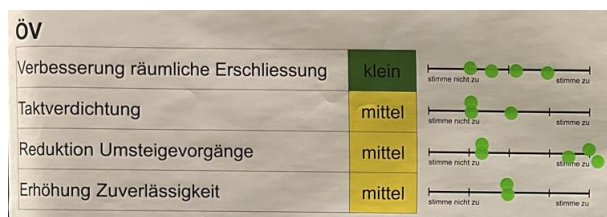


Gruppe F



Öffentlicher Verkehr

Gruppe A



Gruppe B



Gruppe C



Gruppe D





Gruppe E

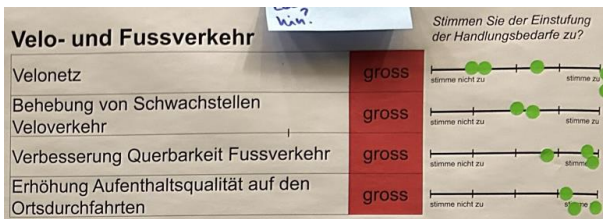


Gruppe F



Velo- und Fussverkehr

Gruppe A



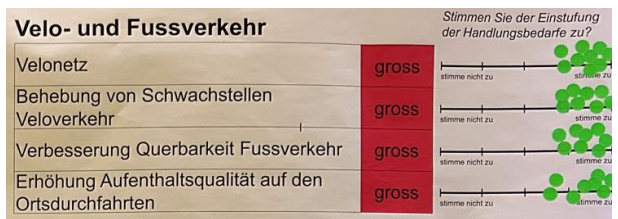
Gruppe B



Gruppe C



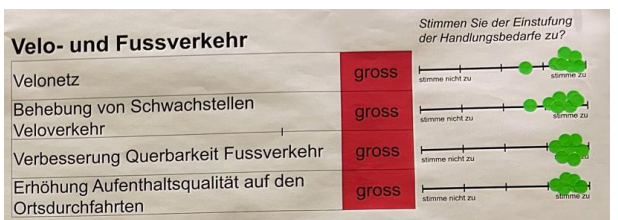
Gruppe D



Gruppe E



Gruppe F



Siedlung, Landschaft, Umwelt

Gruppe A



Gruppe B





Gruppe C



Gruppe D



Gruppe E



Gruppe F



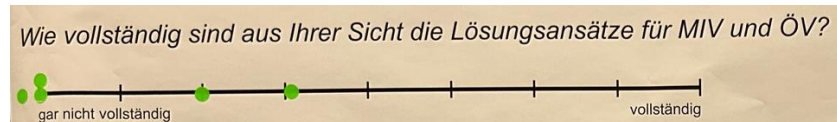
A.3 Feedbackrunde 2

A.3.1 Skalen zu Lösungsansätzen

Frage 1: Wie vollständig sind aus Ihrer Sicht die Lösungsansätze für...

...für MIV und ÖV?

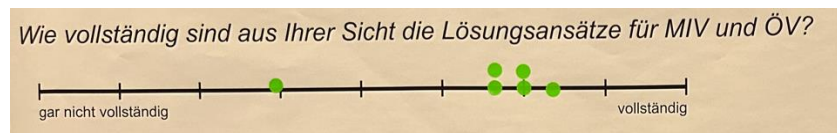
Gruppe A



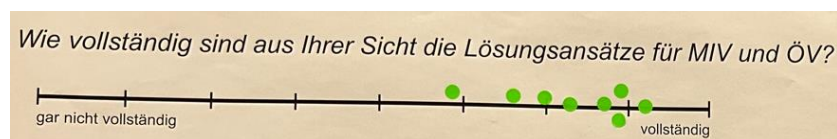
Gruppe B



Gruppe C



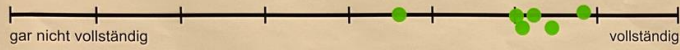
Gruppe D



Gruppe E



Wie vollständig sind aus Ihrer Sicht die Lösungsansätze für MIV und ÖV?



Gruppe F

Wie vollständig sind aus Ihrer Sicht die Lösungsansätze für MIV und ÖV?



...für Velo- und Fussverkehr?

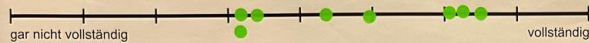
Gruppe A

Wie vollständig sind aus Ihrer Sicht die Lösungsansätze für Velo- und Fussverkehr?



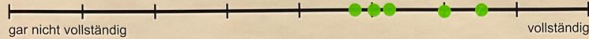
Gruppe B

Wie vollständig sind aus Ihrer Sicht die Lösungsansätze für Velo- und Fussverkehr?



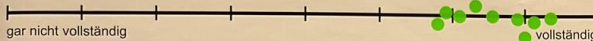
Gruppe C

Wie vollständig sind aus Ihrer Sicht die Lösungsansätze für Velo- und Fussverkehr?



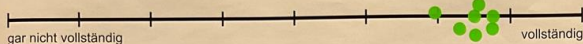
Gruppe D

Wie vollständig sind aus Ihrer Sicht die Lösungsansätze für Velo- und Fussverkehr?



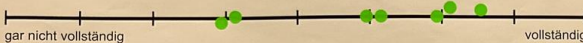
Gruppe E

Wie vollständig sind aus Ihrer Sicht die Lösungsansätze für Velo- und Fussverkehr?



Gruppe F

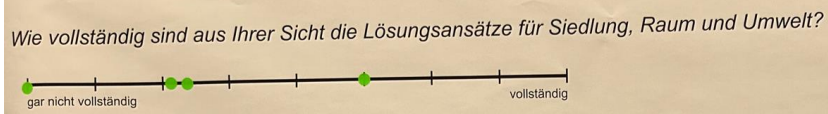
Wie vollständig sind aus Ihrer Sicht die Lösungsansätze für Velo- und Fussverkehr?



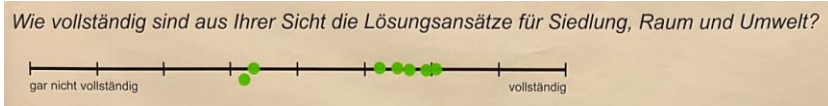


...für Siedlung, Raum und Umwelt?

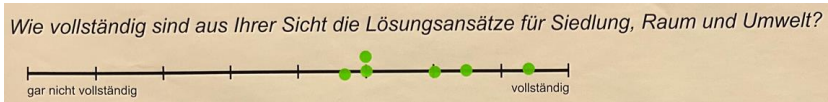
Gruppe A



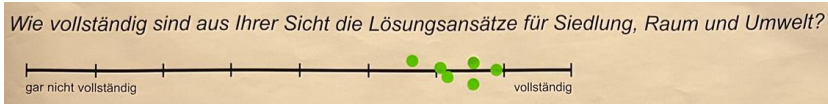
Gruppe B



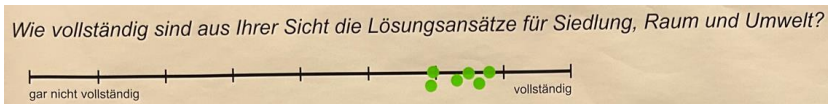
Gruppe C



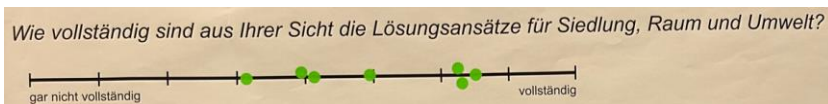
Gruppe D



Gruppe E



Gruppe F





A.4 Fotodokumentation der Gruppenrückmeldungen

A.4.1 Gruppe A

Schwachstellen

Schwachstellen motorisierter Individualverkehr

Schwachstellen öffentlicher Verkehr

Schwachstellen Siedlung, Landschaft, Umwelt

Haben Sie Ergänzungen oder Kommentare zu den Schwachstellen motorisierter Individualverkehr?

- Zu viele Kreuze! Ly. aufgrund vieler Straß- und Beschleunigungs-... (Handwritten note)
- Ökonomie + Industrie braucht stützende... (Handwritten note)
- Nutzverkehr nicht betrachtet (Handwritten note)
- Auf Linien N23 wird man oft "gebannt" (Handwritten note)
- Viel Besondere-... (Handwritten note)

Haben Sie Ergänzungen oder Kommentare zu den Schwachstellen öffentlicher Verkehr?

- Nicht auf den... (Handwritten note)

Haben Sie Ergänzungen oder Kommentare zu den Schwachstellen Siedlung, Landschaft, Umwelt?

- Nutzverkehr durch Dörfer (Handwritten note)

Schwachstellen

Schwachstellen Fussverkehr

Schwachstellen Veloverkehr

Haben Sie Ergänzungen oder Kommentare zu den Schwachstellen Fussverkehr?

- auch... (Handwritten note)
- Schwachstellen... (Handwritten note)

Haben Sie Ergänzungen oder Kommentare zu den Schwachstellen Veloverkehr?

- Schwierig für... (Handwritten note)

Wie stimmig und vollständig sind die Schwachstellen, über alle Themen gesehen, erfasst?

gar nicht stimmig / vollständig ————— sehr stimmig / vollständig



Ziele

Sind die Ziele aus Ihrer Sicht stimmig und vollständig?

gar nicht stimmig / vollständig sehr stimmig / vollständig

wirtschaftliche Ziele fehlen

Ergänzen Sie die Ziele oder geben Sie Kommentare zu den bereits aufgelisteten ab:

Gesellschaft

Lärm

Verkehrssicherheit

Mobilitätsangebot
Attraktivität von ÖV, MIV, Velo, Fuss

Notverkehr

Wirtschaft

Schwächen nicht in Ziele integriert

fast 40% der Arbeitsplätze in TG an N23

Kosten
Stausunden
Kosten, die beim Ausbau auffallen - verbieten

Standard - Attraktivität = Faktor / Ziel

Wirtschaftliche Entwicklung

Qualität
Baurisiken
Bewilligungsfähig

Lebenswerte Räume
Lärmschutz
Entwicklungsschwerpunkte
Siedlung und Landschaft schützen

Landwirtschaftsverkehr nicht vergessen

Landwirtschaftliche Planung notwendig (ELB, GE)

Umwelt

Umweltverträglichkeit
Schutz von Lebensräumen
Weniger Fläche und Boden beanspruchen

Handlungsbedarf

Kreislaufsituation
Dass ausserhalb der Karte...
Stimmen Sie der Einstufung der Handlungsbedarfe zu?

Wo geht es das (B5-Verkehr) hin?

MIV

| | | | |
|---------------------------------------|-------|-----------------|-----------|
| Reduktion MIV-Anteil am Gesamtverkehr | gross | Stimme nicht zu | Stimme zu |
| Aufwertung Ortsdurchfahrten | gross | Stimme nicht zu | Stimme zu |
| Erhöhung Verkehrssicherheit | gross | Stimme nicht zu | Stimme zu |

ÖV

| | | | |
|--------------------------------------|--------|-----------------|-----------|
| Verbesserung räumliche Erschliessung | klein | Stimme nicht zu | Stimme zu |
| Taktverdichtung | mittel | Stimme nicht zu | Stimme zu |
| Reduktion Umsteigevorgänge | mittel | Stimme nicht zu | Stimme zu |
| Erhöhung Zuverlässigkeit | mittel | Stimme nicht zu | Stimme zu |

Velo- und Fussverkehr

| | | | |
|---|-------|-----------------|-----------|
| Velonetz | gross | Stimme nicht zu | Stimme zu |
| Behebung von Schwachstellen Veloverkehr | gross | Stimme nicht zu | Stimme zu |
| Verbesserung Querbarkeit Fussverkehr | gross | Stimme nicht zu | Stimme zu |
| Erhöhung Aufenthaltsqualität auf den Ortsdurchfahrten | gross | Stimme nicht zu | Stimme zu |

Siedlung, Landschaft, Umwelt

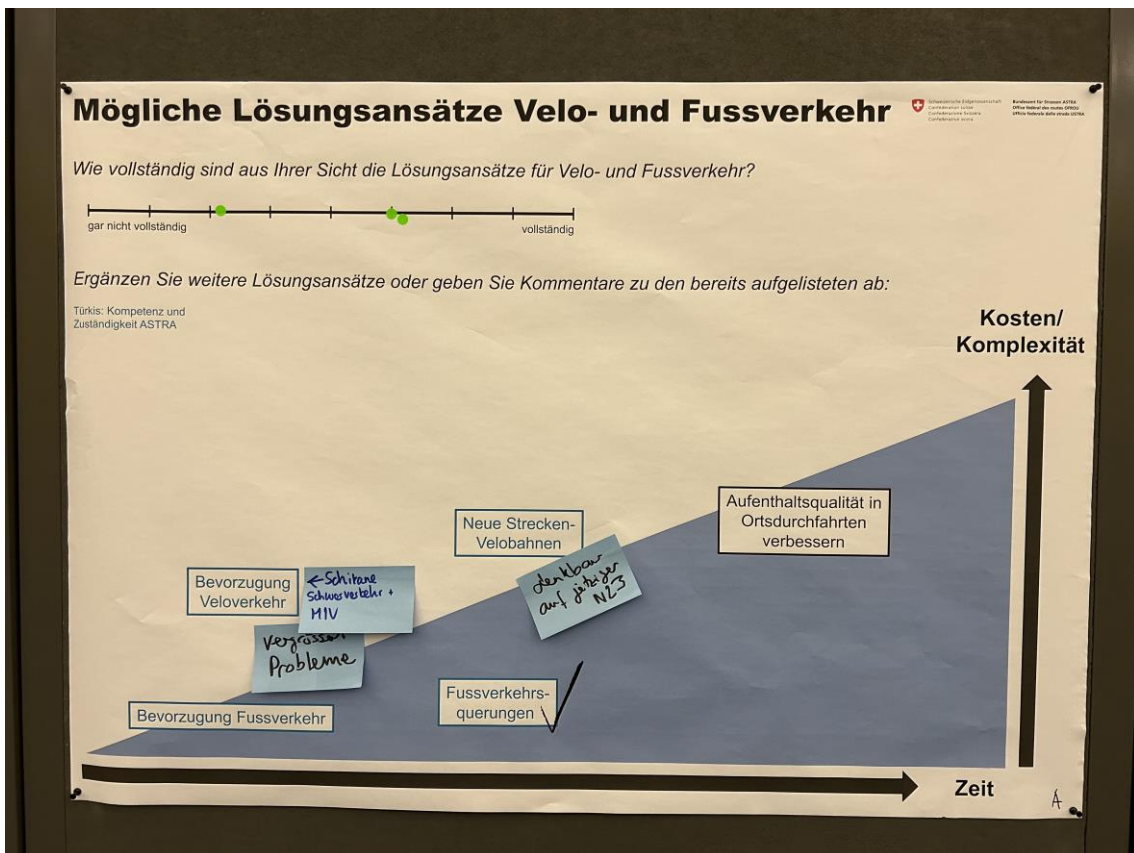
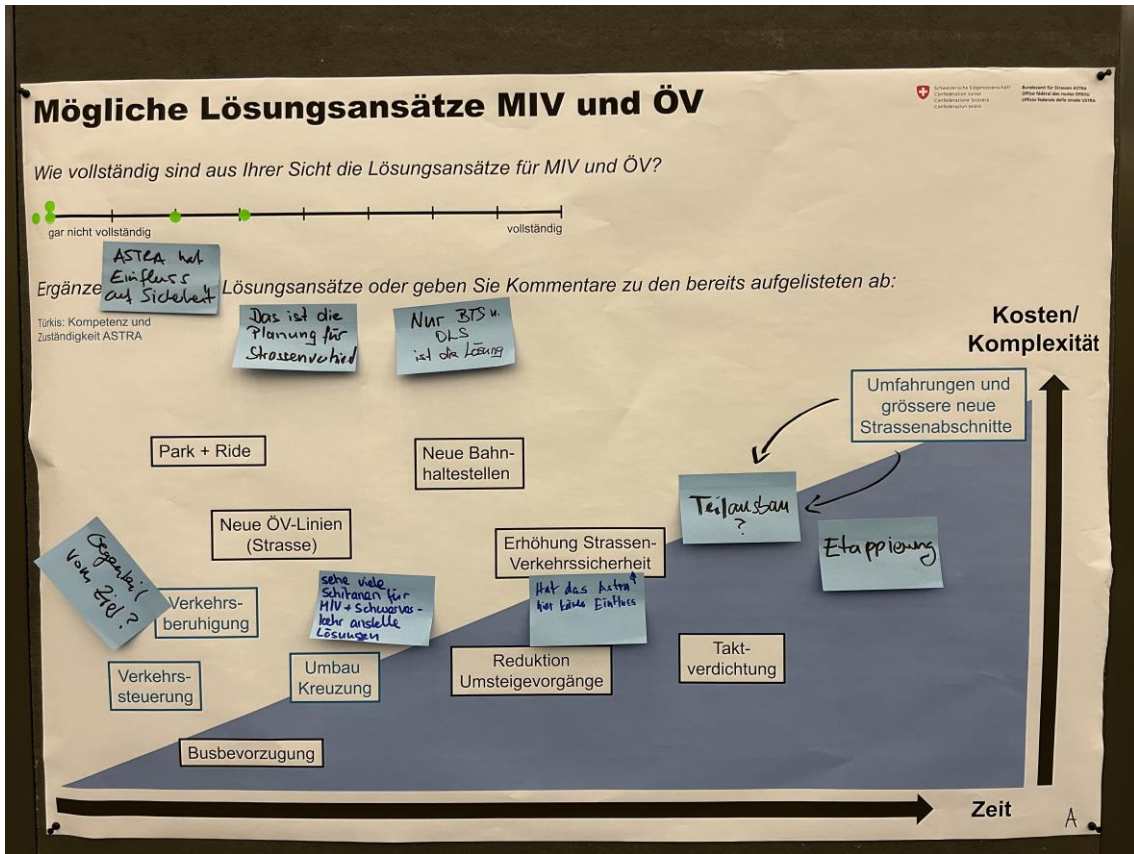
| | | | |
|-------------------------------------|--------|-----------------|-----------|
| Schutz geschützter Ortsbilder | mittel | Stimme nicht zu | Stimme zu |
| Lärmbelastung senken | gross | Stimme nicht zu | Stimme zu |
| Ökologische Trennwirkung reduzieren | gross | Stimme nicht zu | Stimme zu |

Fehlt ein Handlungsbedarf? Ergänzen Sie mit einem Post-it auf der Karte:

4'000 to/d dem See entlang

Industrie Rohmaterial nicht angestrichen

Umgang mit Verkehr wie A11





Mögliche Lösungsansätze Siedlung, Raum, Umwelt

Wie vollständig sind aus Ihrer Sicht die Lösungsansätze für Siedlung, Raum und Umwelt?

gar nicht vollständig ————— vollständig

Ergänzen Sie weitere Lösungsansätze oder geben Sie Kommentare zu den bereits aufgelisteten ab:

Türkis: Kompetenz und Zuständigkeit ASTRA

Kosten/ Komplexität ↑

Zeit →

- Abstimmung Siedlung und Verkehr
- Konzentration Wachstum des Siedlungsraumes auf urbane Räume
- Ortsbilder schützen
- Lärmbelastung senken
- Ökologische Trennwirkung reduzieren
- Parkierungsreglement
- Überprüfung kantonalen Richtpläne auf BTS/OLS
- Innenverdichtung
- Nutzungsplanung
- FVV-Konzept / -Netzplanung

Tu und verankere Oberberg / Seewälder ist eine Option

Ortskerne werden

A.4.2 Gruppe B

Schwachstellen

Haben Sie Ergänzungen oder Kommentare zu den Schwachstellen motorisierter Individualverkehr?

AUCH BETROFFENE GEBIETSPARTEN NICHT NUTZ (EGENACH, LÄRM, SCHALL, VERKEHRSSCHWÄCHE)

Verkehr überfordert N23 Korridor, muss auch Lärmschutz sein

Ergänzungen auch weiter nach Osten durch Verkehrsplanung

Umfahrungsvorschlag im Bereich an Raum (Bsp. Betschwil) nicht so sinnvoll

Haben Sie Ergänzungen oder Kommentare zu den Schwachstellen öffentlicher Verkehr?

Schlechte Anbindung aus Ost- / Südost- Richtung in Erlen u. Oberrach

Haben Sie Ergänzungen oder Kommentare zu den Schwachstellen Siedlung, Landschaft, Umwelt?

LÄRM & VERKEHRE FUNKT. VERKEHR



Schwachstellen

Haben Sie Ergänzungen oder Kommentare zu den Schwachstellen Fussverkehr?

*Stressige Querungen
Düsseldorfer N23
Sachfrage*

*Was ist mit
Schulwegen
absatz der
N23*

Haben Sie Ergänzungen oder Kommentare zu den Schwachstellen Veloverkehr?

GROSSES THEMA!

*Nur Kantonsreisen
bewertet!
→ Schwachstelle
Koblenz - Sauerberg*

Wie stimmig und vollständig sind die Schwachstellen, **über alle Themen** gesehen, erfasst?

gar nicht stimmig / vollständig ————— sehr stimmig / vollständig

Ziele

Sind die Ziele aus Ihrer Sicht stimmig und vollständig?

gar nicht stimmig / vollständig ————— sehr stimmig / vollständig

Ergänzen Sie weitere Ziele oder geben Sie Kommentare zu den bereits aufgelisteten ab:

Gesellschaft

Wirtschaft

Verkehrssicherheit
WICHTIG

Mobilitätsangebot
Attraktivität von OV, MVV, Velo, Fuss

**Reduktion
Schleicherverkehr**

Lebenswerte Räume
Lärmschutz
Entwicklungsschwerpunkte
Siedlung und Landschaftsschutz

**LÄRMSCHUTZ
WICHTIG**

Kosten

Qualität
Baurisiken
Bewilligungsfähig

Umwelt

Umweltverträglichkeit
Schutz von Lebensräumen
Weniger Fläche und
Boden beanspruchen



Handlungsbedarf

MIV

| | | |
|---------------------------------------|-------|---|
| Reduktion MIV-Anteil am Gesamtverkehr | gross | Stimmen Sie der Einstufung der Handlungsbedarfe zu? |
| Aufwertung Ortsdurchfahrten | gross | |
| Erhöhung Verkehrssicherheit | gross | |

ÖV

| | | |
|--------------------------------------|--------|---|
| Verbesserung räumliche Erschliessung | klein | Stimmen Sie der Einstufung der Handlungsbedarfe zu? |
| Taktverdichtung | mittel | |
| Reduktion Umsteigevorgänge | mittel | |
| Erhöhung Zuverlässigkeit | mittel | |

Velo- und Fussverkehr

| | | |
|---|-------|---|
| Velonetz | gross | Stimmen Sie der Einstufung der Handlungsbedarfe zu? |
| Behebung von Schwachstellen Veloverkehr | gross | |
| Verbesserung Querbarkeit Fussverkehr | gross | |
| Erhöhung Aufenthaltsqualität auf den Ortsdurchfahrten | gross | |

Siedlung, Landschaft, Umwelt

| | | |
|-------------------------------------|--------|---|
| Schutz geschützter Ortsbilder | mittel | Stimmen Sie der Einstufung der Handlungsbedarfe zu? |
| Lärmbelastung senken | gross | |
| Ökologische Trennwirkung reduzieren | gross | |

Fehlt ein Handlungsbedarf? Ergänzen Sie mit einem Post-it auf der Karte:



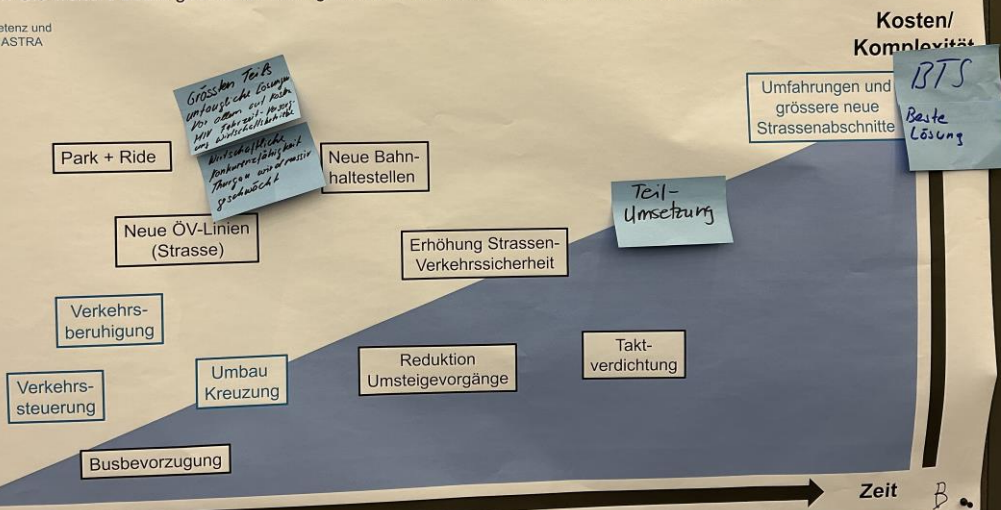
Mögliche Lösungsansätze MIV und ÖV

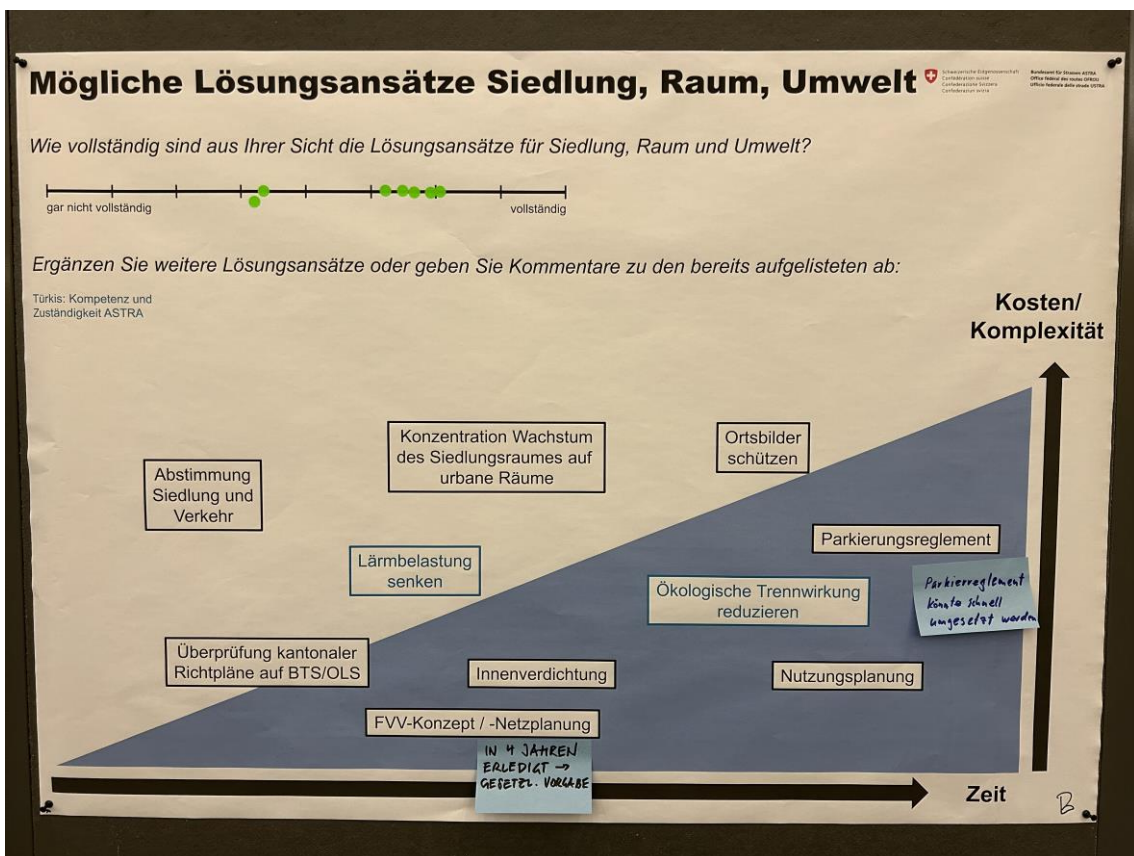
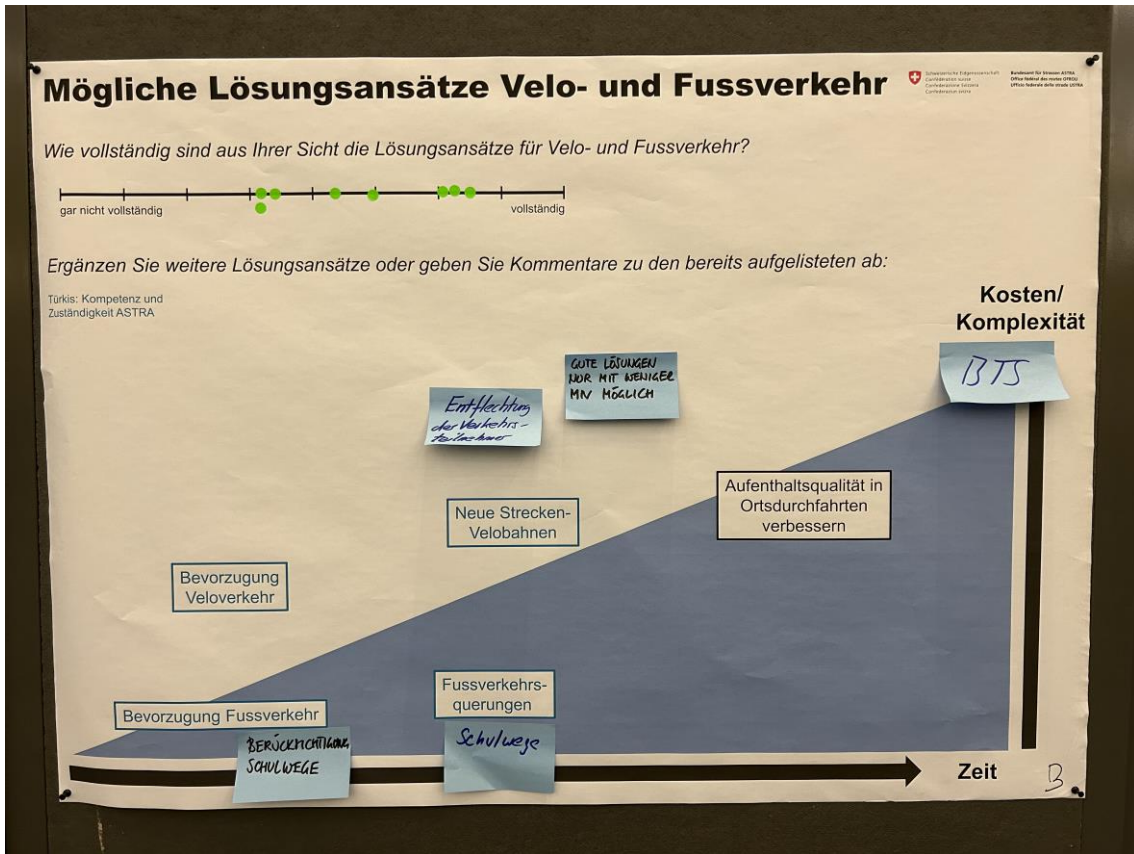
Wie vollständig sind aus Ihrer Sicht die Lösungsansätze für MIV und ÖV?



Ergänzen Sie weitere Lösungsansätze oder geben Sie Kommentare zu den bereits aufgelisteten ab:

Türkis: Kompetenz und Zuständigkeit ASTRA







A.4.3 Gruppe C

Schwachstellen

Schwachstellen motorisierter Individualverkehr

Schwachstellen öffentlicher Verkehr

Schwachstellen Siedlung, Landschaft, Umwelt

Haben Sie Ergänzungen oder Kommentare zu Schwachstellen motorisierter Individualverkehr?

Landwirtschaftlicher Verkehr

Handwerker in Kanton

Handwerker fuhrung ZH

Pendler nach Fraumfeld Wetzlar ZH

N23 B73 wird eine große Squinkung haben F & G - GEFAHR

Pendler Oberland -> im unteren Teil

Langsam verblet auf N23

Viele Baumstellen

Landw. Veklr N23

Haben Sie Ergänzungen oder Kommentare zu den Schwachstellen öffentlicher Verkehr?

Zubringer zur Hauptachse

Straßenbahn DV in der Landschaft

Haben Sie Ergänzungen oder Kommentare zu den Schwachstellen Siedlung, Landschaft, Umwelt?

Die N23 wird durch die Erstellung der Region in zwei Bereiche aufteilen

Wirkungen Thurgau von Zürich (Preisverfall)

Schwachstellen

Schwachstellen Fussverkehr

Schwachstellen Veloverkehr

Haben Sie Ergänzungen oder Kommentare zu den Schwachstellen Fussverkehr?

Keine Investitionen die Probleme durch Umkehrung gelöst

Übergänge können mit dem klassischen nicht mehr halten

Transsektoren im Siedlungsraum für Radfahrer besser reguliert

Haben Sie Ergänzungen oder Kommentare zu den Schwachstellen Veloverkehr?

kaum separate Streckenführung

Viele Querungen Molis sind zu eng

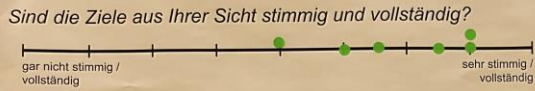
Fahrad-Routen von den Stressen nehmen. Separate Führung!

Wie stimmig und vollständig sind die Schwachstellen, über alle Themen gesehen, erfasst?

gar nicht stimmig / vollständig
●
●
●
●
sehr stimmig / vollständig



Ziele



Ergänzen Sie weitere Ziele oder geben Sie Kommentare zu den bereits aufgelisteten ab:

Gesellschaft

Wirtschaft

Umwelt

Verkehrssicherheit
Handlung: Thuniger Post + Unfallstift

Mobilitätsangebot
Attraktivität von ÖV, MIV, Velo, Fuss

Lebenswerte Räume
Lärmschutz, Entwicklungsschwerpunkte, Siedlung und Landschaft schützen

Kosten

Qualität
Bauteile, Bewilligungsfähig

Umweltverträglichkeit
Schutz von Lebensräumen, Weniger Fläche und Boden beanspruchen

Schute LW-Flächen (nicht nur FF + Öko-Flächen)

Die N23 zieht Verkehr und somit die CLS nach sich v.c.

Handlungsbedarf

MIV

| | | |
|---------------------------------------|--------------|---|
| Reduktion MIV-Anteil am Gesamtverkehr | gross | Stimmen Sie der Einstufung der Handlungsbedarfe zu? |
| Aufwertung Ortsdurchfahrten | gross | Stimmen Sie der Einstufung der Handlungsbedarfe zu? |
| Erhöhung Verkehrssicherheit | gross | Stimmen Sie der Einstufung der Handlungsbedarfe zu? |

ÖV

| | | |
|--------------------------------------|---------------|---|
| Verbesserung räumliche Erschliessung | klein | Stimmen Sie der Einstufung der Handlungsbedarfe zu? |
| Taktverdichtung | mittel | Stimmen Sie der Einstufung der Handlungsbedarfe zu? |
| Reduktion Umsteigevorgänge | mittel | Stimmen Sie der Einstufung der Handlungsbedarfe zu? |
| Erhöhung Zuverlässigkeit | mittel | Stimmen Sie der Einstufung der Handlungsbedarfe zu? |

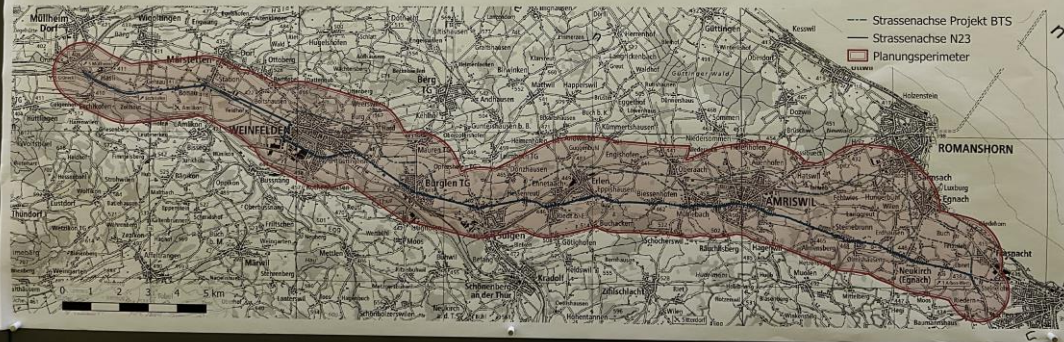
Velo- und Fussverkehr

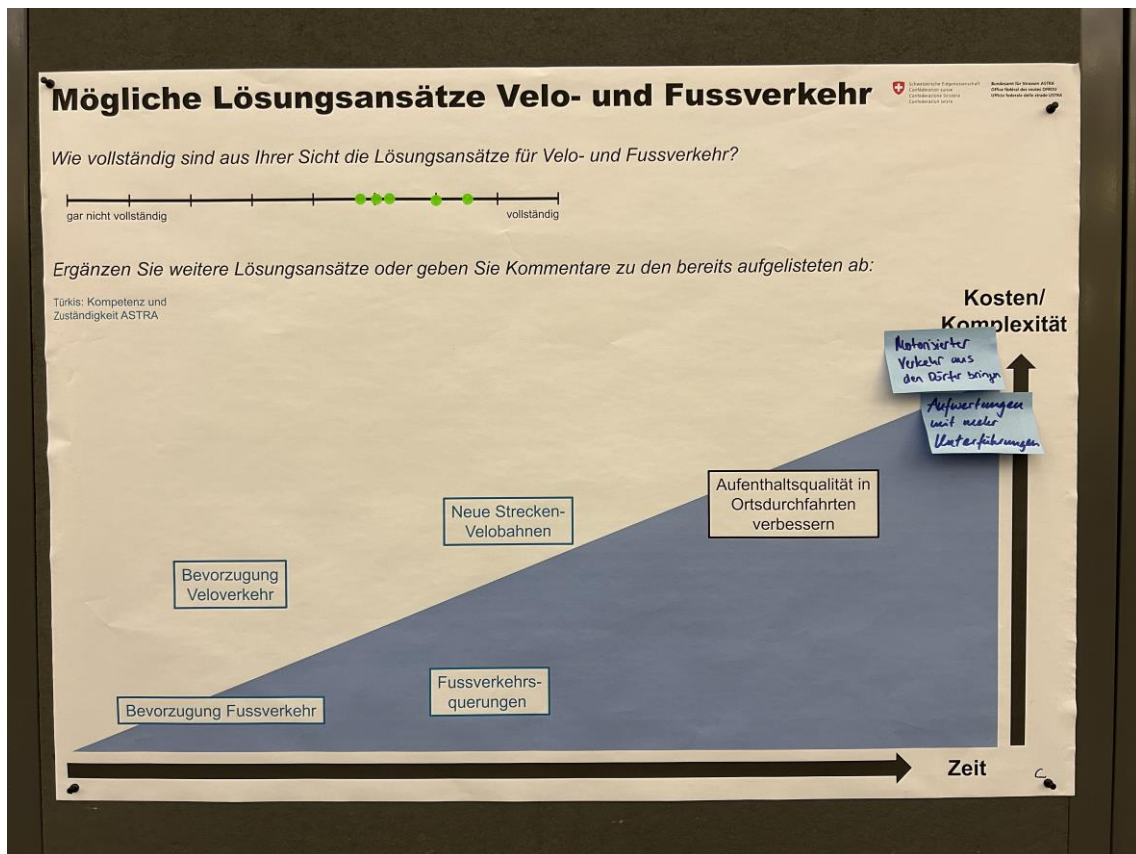
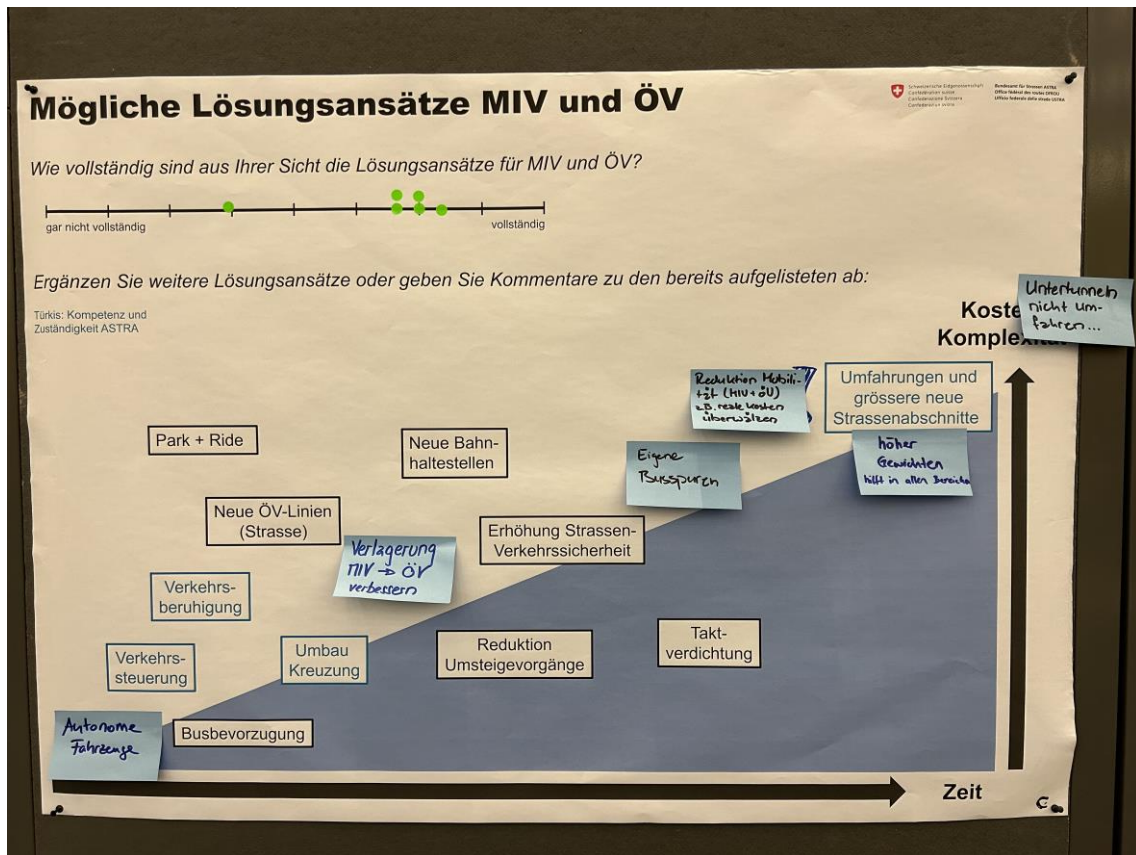
| | | |
|---|--------------|---|
| Velonetz | gross | Stimmen Sie der Einstufung der Handlungsbedarfe zu? |
| Behebung von Schwachstellen Veloverkehr | gross | Stimmen Sie der Einstufung der Handlungsbedarfe zu? |
| Verbesserung Querbarkeit Fussverkehr | gross | Stimmen Sie der Einstufung der Handlungsbedarfe zu? |
| Erhöhung Aufenthaltsqualität auf den Ortsdurchfahrten | gross | Stimmen Sie der Einstufung der Handlungsbedarfe zu? |

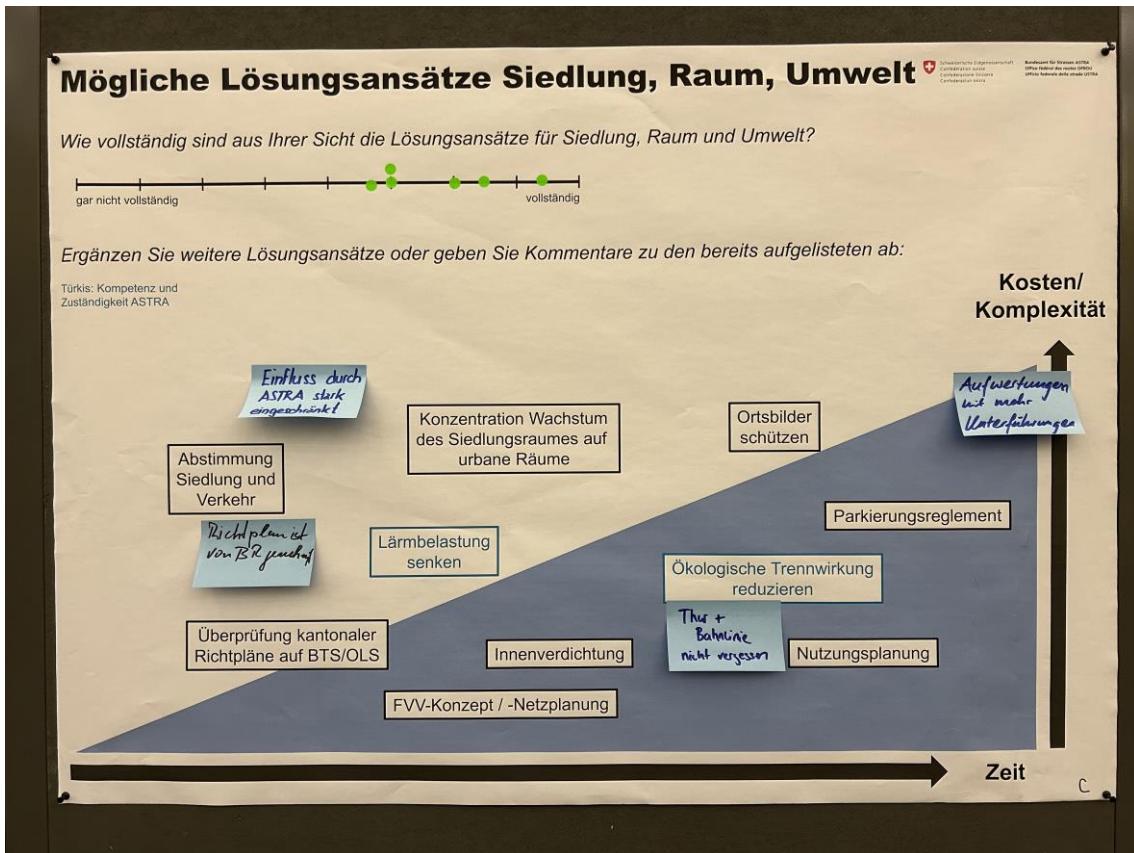
Siedlung, Landschaft, Umwelt

| | | |
|-------------------------------------|---------------|---|
| Schutz geschützter Ortsbilder | mittel | Stimmen Sie der Einstufung der Handlungsbedarfe zu? |
| Lärmbelastung senken | gross | Stimmen Sie der Einstufung der Handlungsbedarfe zu? |
| Ökologische Trennwirkung reduzieren | gross | Stimmen Sie der Einstufung der Handlungsbedarfe zu? |

Fehlt ein Handlungsbedarf? Ergänzen Sie mit einem Post-it auf der Karte:









Handlungsbedarf

MIV

| | | |
|---------------------------------------|-------|---|
| Reduktion MIV-Anteil am Gesamtverkehr | gross | Stimmen Sie der Einstufung der Handlungsbedarfe zu? |
| Aufwertung Ortsdurchfahrten | gross | |
| Erhöhung Verkehrssicherheit | gross | |

ÖV

| | | |
|--------------------------------------|--------|---|
| Verbesserung räumliche Erschliessung | klein | Stimmen Sie der Einstufung der Handlungsbedarfe zu? |
| Taktverdichtung | mittel | |
| Reduktion Umsteigevorgänge | mittel | |
| Erhöhung Zuverlässigkeit | mittel | |

Velo- und Fussverkehr

| | | |
|---|-------|---|
| Velonetz | gross | Stimmen Sie der Einstufung der Handlungsbedarfe zu? |
| Behebung von Schwachstellen Veloverkehr | gross | |
| Verbesserung Querbarkeit Fussverkehr | gross | |
| Erhöhung Aufenthaltsqualität auf den Ortsdurchfahrten | gross | |

Siedlung, Landschaft, Umwelt

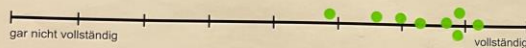
| | | |
|-------------------------------------|--------|---|
| Schutz geschützter Ortsbilder | mittel | Stimmen Sie der Einstufung der Handlungsbedarfe zu? |
| Lärmbelastung senken | gross | |
| Ökologische Trennwirkung reduzieren | gross | |

Fehlt ein Handlungsbedarf? Ergänzen Sie mit einem Post-it auf der Karte:



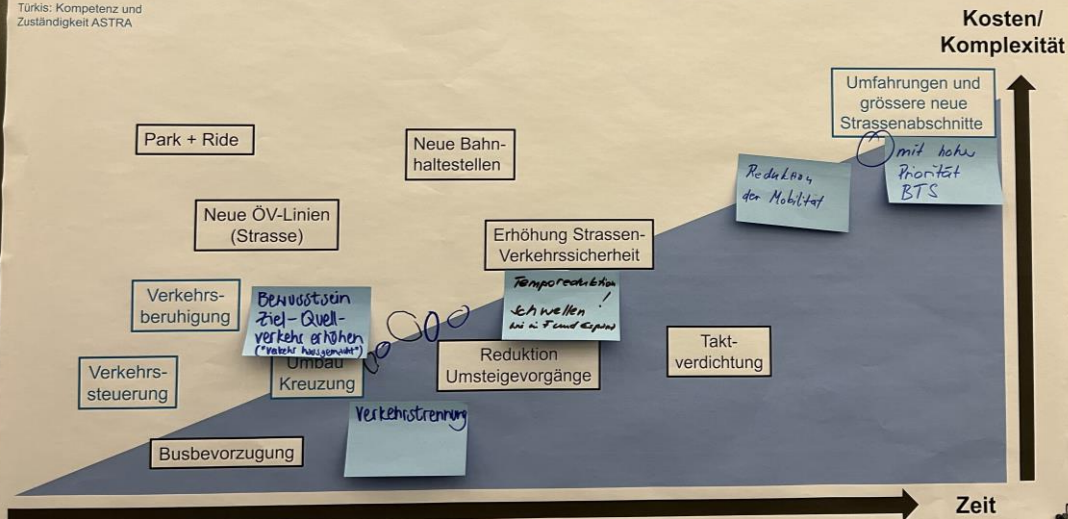
Mögliche Lösungsansätze MIV und ÖV

Wie vollständig sind aus Ihrer Sicht die Lösungsansätze für MIV und ÖV?



Ergänzen Sie weitere Lösungsansätze oder geben Sie Kommentare zu den bereits aufgelisteten ab:

Türkis: Kompetenz und Zuständigkeit ASTRA





Mögliche Lösungsansätze Velo- und Fussverkehr

Wie vollständig sind aus Ihrer Sicht die Lösungsansätze für Velo- und Fussverkehr?

gar nicht vollständig ————— vollständig

Ergänzen Sie weitere Lösungsansätze oder geben Sie Kommentare zu den bereits aufgelisteten ab:

Türkis: Kompetenz und Zuständigkeit ASTRA

Kosten/ Komplexität

Zeit

Mögliche Lösungsansätze Siedlung, Raum, Umwelt

Wie vollständig sind aus Ihrer Sicht die Lösungsansätze für Siedlung, Raum und Umwelt?

gar nicht vollständig ————— vollständig

Ergänzen Sie weitere Lösungsansätze oder geben Sie Kommentare zu den bereits aufgelisteten ab:

Türkis: Kompetenz und Zuständigkeit ASTRA

Wildtiere: Vernetzung Waldabschnitte und Zugang zu Gewässern verbessern

Kosten/ Komplexität

Zeit



Ziele

Sind die Ziele aus Ihrer Sicht stimmig und vollständig?

gar nicht stimmig / vollständig ————— sehr stimmig / vollständig

Ergänzen Sie weitere Ziele oder geben Sie Kommentare zu den bereits aufgelisteten ab:

Gesellschaft

Wirtschaft

Umwelt

Verkehrssicherheit

Mobilitätsangebot
Attraktivität von ÖV, MIV, Velo, Fuss

Kosten

Qualität
Baurisiken
Bewilligungsfähig

Lebenswerte Räume
Lärmschutz
Entwicklungsschwerpunkte
Siedlung und Landschaft schonen

Umweltverträglichkeit
Schutz von Lebensräumen
Weniger Fläche und Boden beanspruchen

Städtebauliches Entwicklungsamt
Kanton Bern
Verkehrsplanung
Kommunikation
Kanton Bern
Kanton Bern
Kanton Bern

Handlungsbedarf

Stimmen Sie der Einstufung der Handlungsbedarfe zu?

| Kategorie | Maßnahme | Einstufung | Stimmigkeit |
|-----------------------|---|-------------------------------|-------------|
| MIV | Reduktion MIV-Anteil am Gesamtverkehr | gross | stimmig |
| | Aufwertung Ortsdurchfahrten | gross | stimmig |
| | Erhöhung Verkehrssicherheit | gross | stimmig |
| ÖV | Verbesserung räumliche Erschliessung | klein | stimmig |
| | Taktverdichtung | mittel | stimmig |
| | Reduktion Umsteigevorgänge | mittel | stimmig |
| | Erhöhung Zuverlässigkeit | mittel | stimmig |
| Velo- und Fussverkehr | Velonetz | gross | stimmig |
| | Behhebung von Schwachstellen Veloverkehr | gross | stimmig |
| | Verbesserung Querbarkeit Fussverkehr | gross | stimmig |
| | Erhöhung Aufenthaltsqualität auf den Ortsdurchfahrten | gross | stimmig |
| | Siedlung, Landschaft, Umwelt | Schutz geschützter Ortsbilder | mittel |
| | Lärmbelastung senken | gross | stimmig |
| | Ökologische Trennwirkung reduzieren | gross | stimmig |

Fehlt ein Handlungsbedarf? Ergänzen Sie mit einem Post-it auf der Karte:

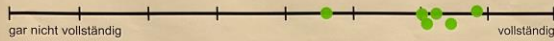
--- Strassenachse Projekt BTS
— Strassenachse N23
□ Planungssperimeter

Städtebauliches Entwicklungsamt
Kanton Bern
Verkehrsplanung
Kommunikation
Kanton Bern
Kanton Bern
Kanton Bern



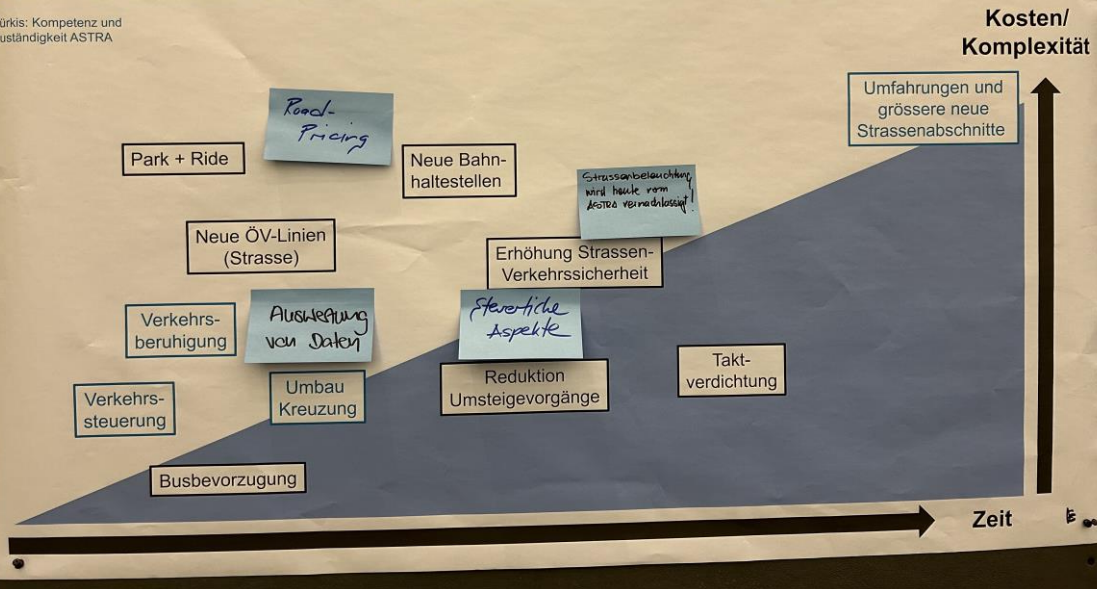
Mögliche Lösungsansätze MIV und ÖV

Wie vollständig sind aus Ihrer Sicht die Lösungsansätze für MIV und ÖV?



Ergänzen Sie weitere Lösungsansätze oder geben Sie Kommentare zu den bereits aufgelisteten ab:

Türkis: Kompetenz und Zuständigkeit ASTRA



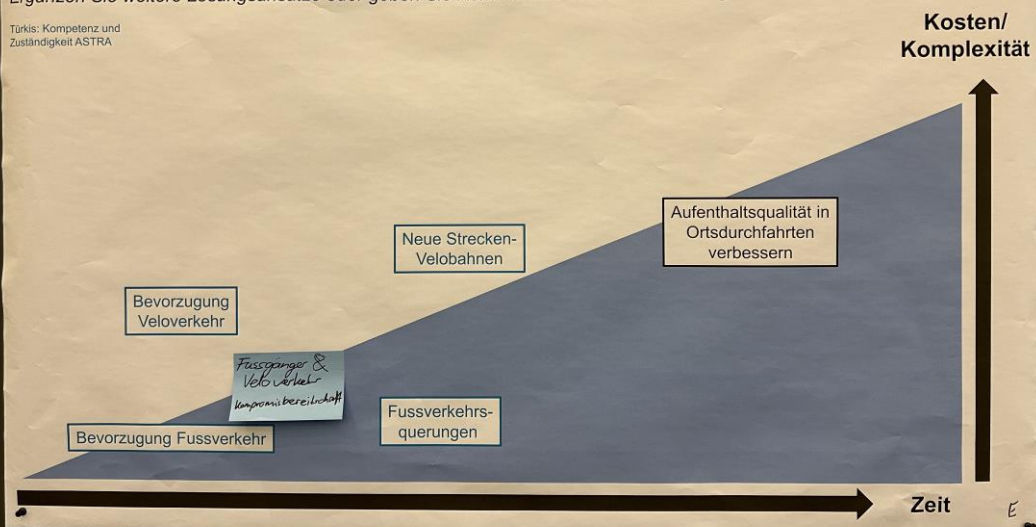
Mögliche Lösungsansätze Velo- und Fussverkehr

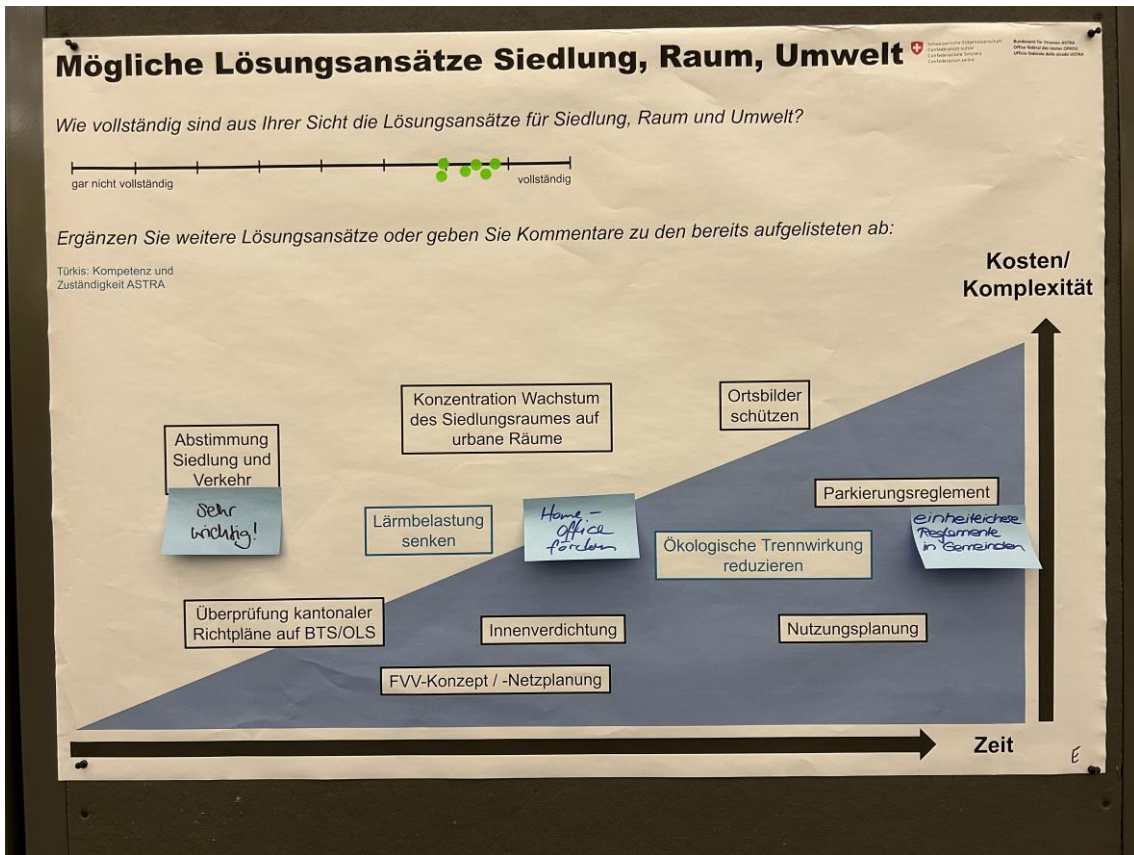
Wie vollständig sind aus Ihrer Sicht die Lösungsansätze für Velo- und Fussverkehr?



Ergänzen Sie weitere Lösungsansätze oder geben Sie Kommentare zu den bereits aufgelisteten ab:

Türkis: Kompetenz und Zuständigkeit ASTRA







Ziele

Sind die Ziele aus Ihrer Sicht stimmig und vollständig?

gar nicht stimmig / vollständig ————— sehr stimmig / vollständig

Ergänzen Sie weitere Ziele oder geben Sie Kommentare zu den bereits aufgelisteten ab:

Gesellschaft

Wirtschaft

Umwelt

Verkehrssicherheit

Mobilitätsangebot
Attraktivität von ÖV, MV, Velo, Fuss

Kosten

Qualität
Bausikens
Bewilligungsfähig

Lebenswerte Räume
Lärmschutz
Entwicklungsschwerpunkte
Siedlung und Landschaft schonen

Umweltverträglichkeit
Schutz von Lebensräumen
Weniger Fläche und
Boden beanspruchen

Schweizerische Eidgenossenschaft
Landschaftsbau
Bundesamt für Umwelt
Bundesamt für Raumplanung

Kantonsterrat St. Gallen
St. Gallen
Office Interieur



Handlungsbedarf

Stimmen Sie der Einstufung der Handlungsbedarfe zu?

| Kategorie | Maßnahme | Einstufung | Stimmungen |
|------------------------------|---|------------|----------------------------|
| MIV | Reduktion MIV-Anteil am Gesamtverkehr | gross | Stimme nicht zu, Stimme zu |
| | Aufwertung Ortsdurchfahrten | gross | Stimme nicht zu, Stimme zu |
| | Erhöhung Verkehrssicherheit | gross | Stimme nicht zu, Stimme zu |
| ÖV | Verbesserung räumliche Erschliessung | klein | Stimme nicht zu, Stimme zu |
| | Taktverdichtung | mittel | Stimme nicht zu, Stimme zu |
| | Reduktion Umsteigevorgänge | mittel | Stimme nicht zu, Stimme zu |
| | Erhöhung Zuverlässigkeit | mittel | Stimme nicht zu, Stimme zu |
| Velo- und Fussverkehr | Velonetz | gross | Stimme nicht zu, Stimme zu |
| | Behebung von Schwachstellen Veloverkehr | gross | Stimme nicht zu, Stimme zu |
| | Verbesserung Querbarkeit Fussverkehr | gross | Stimme nicht zu, Stimme zu |
| | Erhöhung Aufenthaltsqualität auf den Ortsdurchfahrten | gross | Stimme nicht zu, Stimme zu |
| | Siedlung, Landschaft, Umwelt | Maßnahme | Einstufung |
| Siedlung, Landschaft, Umwelt | Schutz geschützter Ortsbilder | mittel | Stimme nicht zu, Stimme zu |
| | Lärmbelastung senken | gross | Stimme nicht zu, Stimme zu |
| | Ökologische Trennwirkung reduzieren | gross | Stimme nicht zu, Stimme zu |

Fehlt ein Handlungsbedarf? Ergänzen Sie mit einem Post-it auf der Karte:

--- Strassenachse Projekt BTS
--- Strassenachse N23
■ Planungsperimeter

Mögliche Lösungsansätze MIV und ÖV

Wie vollständig sind aus Ihrer Sicht die Lösungsansätze für MIV und ÖV?

gar nicht vollständig | | | | | vollständig

Ergänzen Sie weitere Lösungsansätze oder geben Sie Kommentare zu den bereits aufgelisteten ab:

Türkis: Kompetenz und Zuständigkeit ASTRA

Kosten/ Komplexität

Zeit

Car2go - Teilwagen
Tunnel Aarau West-Ost
Umfahrungen und grössere neue Strassenabschnitte
Anschluß Agglomerations
Bahn: überhaupt noch möglich? -> Zahnrad

