

## ASTRA Korridorstudien N18, N23 und N25 Mitwirkungsbericht





---

## Impressum

Auftraggeberschaft	Bundesamt für Strassen ASTRA 3003 Bern
Projektleitung	Jörg Häberli, Projektleiter Verkehrsplanung, Bereichsleiter Stellvertreter, Abteilung Strassennetze ASTRA
Bearbeitung	Eva Gerber / <a href="mailto:eva.gerber@kontextplan.ch">eva.gerber@kontextplan.ch</a> (Projektleiterin) Serena Rickenbacher / <a href="mailto:serena.rickenbacher@kontextplan.ch">serena.rickenbacher@kontextplan.ch</a> (Projektbearbeitung)
Titelbild	Impression vom zweiten Forumsanlass N25, Kontextplan AG
Version	1.0, 07.02.2025
Genehmigt	Genehmigung durch Erwin Wieland am 31.10.2025



---

# Inhaltsverzeichnis

Impressum .....	2
Inhaltsverzeichnis .....	3
Abbildungsverzeichnis .....	4
1. Einleitung .....	5
2. Vorgehen bei der Mitwirkung .....	8
2.1 Mitwirkungsformate .....	8
2.2 Mitwirkungsprozess .....	9
3. Digitale Umfrage .....	10
4. Forumsanlässe .....	12
4.1 Ablauf und Themen Forumsanlass 1 .....	12
4.2 Ablauf und Themen Forumsanlass 2 .....	12
4.3 Zentrale Rückmeldungen der Forumsanlässe .....	14
4.3.1 Korridorstudie N18 .....	14
4.3.2 Korridorstudie N23 .....	14
4.3.3 Korridorstudie N25 .....	15
4.4 Einfluss der Rückmeldungen auf die Bearbeitung der Korridorstudie .....	15
5. Kommunikation .....	17
5.1 Website ASTRA .....	17
5.2 Medienmitteilungen .....	17
5.3 Infoforum .....	17
6. Würdigung des Mitwirkungsprozesses .....	19
6.1 Mitwirkung im Planungsprozess Korridorstudie .....	19
6.2 Mitwirkung nach dem Planungsprozess Korridorstudie .....	19



---

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Korridorstudien N18, N23 und N25 (Karte: ASTRA, 2023) .....	5
Abbildung 2: Schematisches Organigramm der Korridorstudien (ASTRA, 2023) .....	6
Abbildung 3: Ablauf Korridorstudie (Kontextplan, 2023) .....	9
Abbildung 4: Impression vom zweiten Forumsanlass N25 .....	13
Abbildung 5: Impression vom zweiten Forumsanlass N23 .....	16
Abbildung 6: Impression vom Infoforumsanlass N18 .....	18
Abbildung 7: Exemplarisches Beispiel Stimmungsbild (Forum 2 N25) .....	19

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Ablauf und Inhalt Forumsanlass 1 .....	12
Tabelle 2: Ablauf und Inhalt Forumsanlass 2 .....	13
Tabelle 3: Ablauf und Inhalt Infoforumsanlass .....	17



# 1. Einleitung

Der Bund hat 2020 rund 400 km kantonale Strassen ins Nationalstrassennetz übernommen. Als Infrastruktureigner und -betreiber ist der Bund für die Finanzierung von all-fälligen Vorhaben zuständig. Beim Eigentumsübergang bestanden auf diesen Strassen teilweise kantonale Projekte oder Projektierungen zum Ausbau oder zur Optimierung der Anlage. **Der Bund stellte eine vertiefte Prüfung gewisser Vorhaben in Aussicht.** Damit beabsichtigt der Bund in einem Variantenstudium allenfalls abweichende Lösungskonzepte den kantonalen Vorschlägen gegenüberzustellen. Die Überprüfung erfolgte mittels Korridorstudien, einer neuen Methodik für die Planung auf dem Nationalstrassennetz, welche die Rahmenbedingungen des Sachplans Verkehr, Teil Programm, respektiert. Massgebliche Rahmenbedingung daraus ist das Gebot der **Abstimmung von Siedlung und Verkehr** und der Grundsatz der **Gesamtmobilitätsbetrachtung** im definierten Korridor-Perimeter. Die Korridorstudien wurden für die Nationalstrassen N18, N23 und N25 durchgeführt (siehe Abbildung 1).

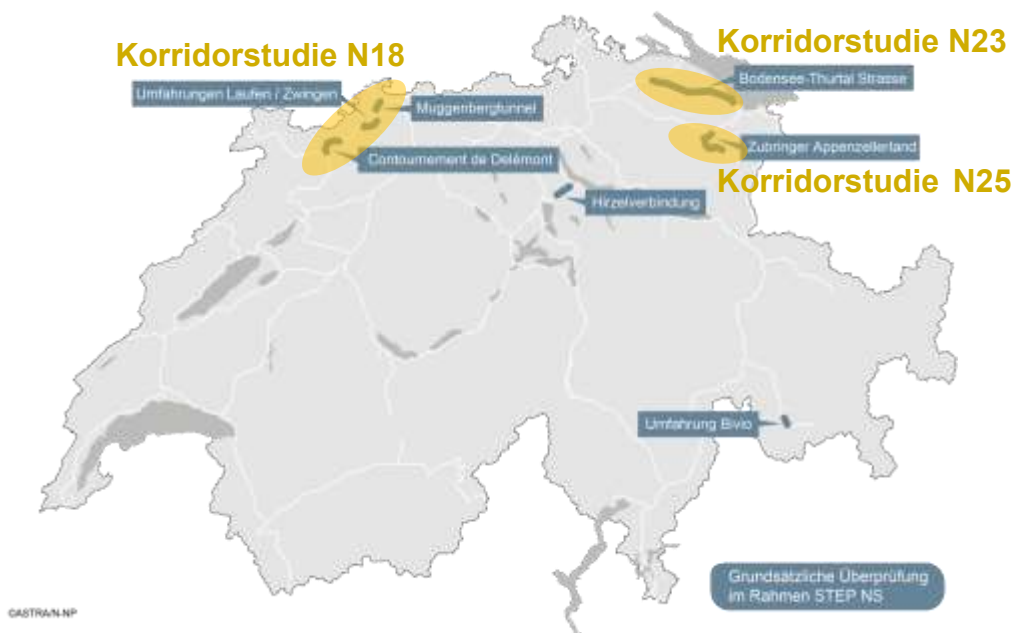


Abbildung 1: Korridorstudien N18, N23 und N25 (Karte: ASTRA, 2023)

Die fachliche Bearbeitung der Korridorstudien wurde ergänzt durch eine Mitwirkung. Dazu wurden die **relevanten Stakeholder** in den Erarbeitungsprozess eingebunden, damit diese ihre Haltungen und Anliegen einbringen konnten. Das Ziel des Mitwirkungsprozesses war es, einen **konstruktiven Meinungsbildungsprozess** in Gang zu setzen, in welchem frühere Positionen geprüft und zusammen mit aktualisierten Vor- und Grundlagen neu beurteilt werden konnten.



### Definition Mitwirkung

Das ASTRA spricht im Rahmen der Korridorstudien von Mitwirkung. Dabei ist nicht die formelle Mitwirkung in Form der gesetzlichen Mitwirkung gemeint, sondern der punktuelle Einbezug von relevanten Stakeholdern im Ablauf der Korridorstudie im Sinne einer Konsultation zu den in der Korridorstudie erarbeiteten Inhalten. Die in der Mitwirkung eingebrachten Anliegen werden durch die Verantwortlichen geprüft und ggf. direkt in die Bearbeitung der Korridorstudien berücksichtigt. Mitwirkung und Kommunikation dienen zudem auch dazu, Interessenabwägungen transparent aufzuzeigen (Information/Vermittlung).

Ausserhalb und nach Abschluss der Korridorstudie erfolgt eine weitere Mitwirkungsmöglichkeit im Rahmen der Sachplanerarbeitung (Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse SIN).

Die Mitwirkung und Kommunikation basierten auf der **Methode zur Erarbeitung der Korridorstudien** des ASTRA. Darauf aufbauend erstellte Kontextplan, als Auftragnehmerin des Mandats Mitwirkung und Kommunikation, im Austausch mit den Zuständigen des ASTRA ein konkretisiertes Vorgehen für die Mitwirkung. Der Auftrag für das Mandat beschränkte sich auf die Konsultation der Interessengruppen (organisierte Akteure) während des Projektablaufs in der jeweiligen Korridorstudie. Die Mitwirkung fand im Rahmen einer **digitalen Umfrage** und **zweier Forumsanlässe** vor Ort statt, zum Abschluss der Korridorstudien wurde ein zusätzliches **Infoforum** durchgeführt. Die Behördendelegation mit Vertretenden von Bund, Kantonen, Regionen und Gemeinden nahm steuernden Einfluss auf die Arbeiten. Sie und die fachliche Delegation waren ausserhalb des Mandats Mitwirkung und Kommunikation in die Erarbeitung der Korridorstudie involviert.

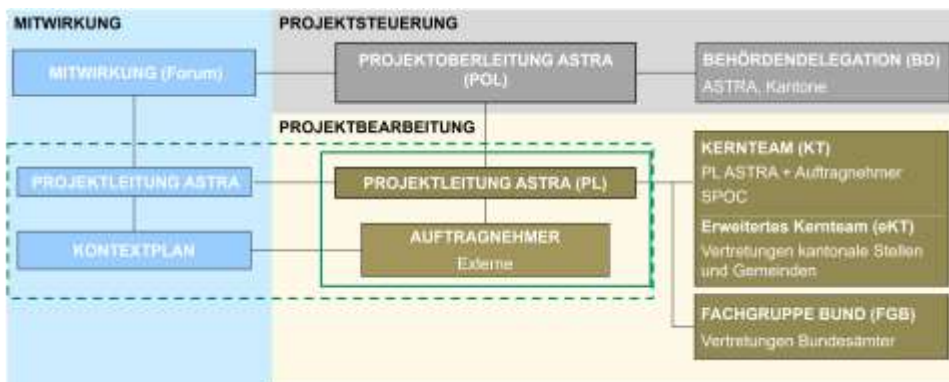


Abbildung 2: Schematisches Organigramm der Korridorstudien (ASTRA, 2023)

Die fachliche Projektsteuerung lag bei der **Projektoberleitung** des ASTRA, deren Vorsitz der Vizedirektor des ASTRA innehatte. Das **Kernteam**, unter der Leitung der Projektleitung Korridorstudie, bestand aus einem oder mehreren externen fachlichen Bearbeitungsbüros sowie einer Vertretung pro Kanton im Korridor (SPOC). Das Kernteam wurde durch ein **erweitertes Kernteam** sowie eine **Fachgruppe des Bundes** ergänzt. Für die **Mitwirkung** gab es eine eigene Projektleitung des ASTRA, welche die Schnittstelle zum externen **Mandat Mitwirkung und Kommunikation** darstellte. Die Projektleitung Mitwirkung war auch Teil der Projektoberleitung. Auf eine fachliche Gesamtprojektleitung über die drei Korridorstudien wurde verzichtet. Das Mandat Mitwirkung und Kommunikation stand zu den drei Korridorstudien gleichberechtigt und stellte eine einheitliche Durchführung der Mitwirkung sicher.

Ende 2024 wurden die Korridorstudien nach knapp zwei Jahren abgeschlossen. Im vorliegenden Dokument werden der Mitwirkungsprozess erläutert und die wesentlichen,



daraus resultierenden Ergebnisse zusammengefasst. Der Entscheid über die weiter zu verfolgende Lösungskonzeption lag beim Bund, er wird die in der Mitwirkung erhaltenen An- und Einsichten beim weiteren Vorgehen berücksichtigen.



## 2. Vorgehen bei der Mitwirkung

### 2.1 Mitwirkungsformate

Im Rahmen der Mitwirkung wurde mit einer definierten Stakeholdergruppe gearbeitet, die den Prozess begleitete. Die Stakeholder wurden basierend auf einer Themen- und Stakeholderanalyse des Mandats Mitwirkung durch die Projektleitung Korridorstudie und die Kantone<sup>1</sup> festgelegt. Die Bezeichnung für die Stakeholder-Gruppe lautete **Korridorforum (Korridorforen N18, N23, N25)**.

Vorgängig zu den Forumsanlässen fand eine formelle **Konstituierung** statt. Dabei wurden die definierten Stakeholdergruppen durch das ASTRA angeschrieben und gebeten, jeweils eine delegierte Person zu benennen. Bei Interessenverbänden und Parteien wurden die kantonalen Organisationen angeschrieben. Relevante lokale oder regionale Verbände und Vereine ohne kantonale Ebene wurden direkt eingeladen.

Die definierten Mitglieder des Korridorforums wurden vorgängig zum ersten Forumsanlass im Rahmen einer **digitalen Umfrage** zu ihren Erwartungen und zum Handlungsbedarf in den Korridorstudien befragt. Die Erkenntnisse wurden zuhanden Projektleitung Korridorstudie aufbereitet. Sie waren ein wichtiger Einstieg für die Organisation des ersten Forumsanlasses und für die Teilnehmenden des Forums. So wurde sichergestellt, dass auf die spezifischen Anliegen Bezug genommen wurde und nicht einseitig Inputs aus Planendensicht, mit fehlendem Bezug auf die Befindlichkeiten vor Ort, präsentiert wurden.

An zwei **Forumsanlässen mit Workshopcharakter** pro Korridor wurde das Korridorforum über den Planungsstand informiert und konnte zu diesem Stellung nehmen. Das erste Forum befasste sich mit dem **Handlungsbedarf, Zielsystem** und den möglichen **Lösungsstrategien**, das zweite mit konkreten **Lösungsvarianten**. Die Ergebnisse / Rückmeldungen aus den Foren wurden tabellarisch aufbereitet und in die Weiterbearbeitung der Korridorstudien übergeben. Eine Zusammenfassung der Ergebnisse ist im Kapitel 4.3 zu finden. Die Inhalte der Forumsanlässe durften von den Teilnehmenden in ihr Umfeld kommuniziert werden. Die Foren waren nicht medienöffentlich und sollten den offenen Austausch von Argumenten ermöglichen.

Zum Abschluss der Korridorstudien erfolgte ein **Infoforumsanlass**, an dem über die vom ASTRA favorisierte Lösungskonzeption informiert wurde.

Im Nachgang zu jedem Forum wurden durch das ASTRA **Medienmitteilungen** mit einer kurzen Zusammenfassung der behandelten Themen publiziert. Ergänzend wurde auf der **Website** des ASTRA ein allgemeiner Infoblock zu den Korridorstudien in drei Sprachen aufgeschaltet. Von diesem führt ein Link zu den spezifischen Korridorstudien N18, N23 und N25. Dort sind die Medienmitteilungen des ASTRA, Präsentationen sowie die Protokolle der Forumsanlässe aufgeschaltet.

---

Definition Korridorforum

---

Konstituierung Forum

---

Digitale Umfrage bei  
Forumsmitgliedern

---

Forumsanlässe

---

Infoforumsanlass

---

Medienarbeit  
Website

---

<sup>1</sup> SPOC, Single Point of Contact



## 2.2 Mitwirkungsprozess

Die Korridorstudie ist eine neue Methodik des ASTRA für die Planung auf dem Nationalstrassennetz. Sie wurde für die Prüfung der kantonalen Vorhaben auf den vom Bund übernommenen Kantonsstrassen (neu Nationalstrassen 3. Klasse) erstellt, ist jedoch grundsätzlich aufwärtskompatibel konzipiert. Die Methode ist im [Handbuch zur Erarbeitung der Korridorstudien](#) dokumentiert.

Methodik Korridorstudie

Das Handbuch gliedert den Ablauf der Korridorstudie in **zwei Phasen**. Die erste Phase besteht aus sieben Arbeitsschritten (A1-A7) und betrifft die Korridor-Ebene. Die zweite Phase besteht aus drei Arbeitsschritten (B8-B10) und umfasst die Nationalstrassen-Ebene. Die Mitwirkung erfolgte zu den **sieben Arbeitsschritten** der ersten Phase (siehe Abbildung 3, A1 – A7). Im zeitlichen Ablauf sah der Mitwirkungsprozess schematisch folgendermassen aus:

Zeitlicher Ablauf Mitwirkung

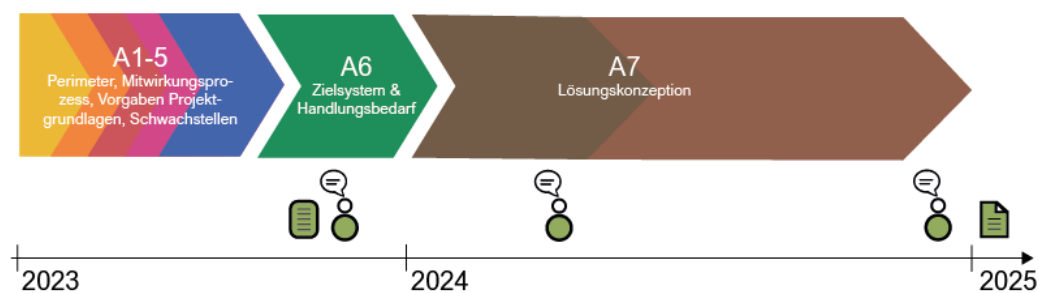


Abbildung 3: Ablauf Korridorstudie mit Mitwirkung (Kontextplan, 2023)

Die Bedeutung der Mitwirkungssymbole ist wie folgt:

-  Digitale Umfrage
-  Forumgespräch
-  Synthesenbericht



### 3. Digitale Umfrage

Um sicherzustellen, dass sich die Forumsanlässe an den **Anliegen der Forumsmitglieder** orientieren, wurde im Vorfeld des ersten Forums pro Korridorstudie eine digitale Umfrage bei den Forumsmitgliedern zu ihren Erwartungen und zum Handlungsbedarf im Korridorraum durchgeführt. Die Antworten dienten zur **Organisation** und als **Einstieg** in den ersten Forumsanlass.

Die Forumsmitglieder waren eingeladen, ihre **Ansichten zu den Erwartungen** an die Korridorstudie kundzutun. Zudem wurde die **Einschätzung der Verkehrs- und Erreichungsqualität und der Dringlichkeit der Problembhebung** an spezifischen Orten für unterschiedliche Verkehrsträger (motorisierter Verkehr (MIV), Strassengüterverkehr, öffentlicher Verkehr (ÖV), Velo/E-Bike sowie Fussverkehr (LV)) erhoben. Weiter wurden **das Sicherheitsempfinden und die Aufenthaltsqualität** innerhalb des Korridors sowie das Potenzial kurzfristig realisierbarer Massnahmen erfragt.

Die Umfragen waren jeweils zwei bis drei Wochen für die Forumsmitglieder zur Beantwortung geöffnet, zwischen 28 und 49 Personen füllten sie aus und die **Rücklaufquoten** betragen somit 70 - 77%.

Im Folgenden werden die wichtigsten Aussagen der Umfrage zusammengefasst. Zuerst werden Gemeinsamkeiten zwischen den drei Korridorstudien und anschliessend Unterschiede ausgeführt.

Folgende Aspekte wurden bei allen drei Korridorstudien **ähnlich** beurteilt:

- / **Ansichten zur Korridorstudie:** Die Mehrheit der Befragten erachtete es als sinnvoll, dass eine erneute Analyse und Neubewertung im Sinne einer gesamtverkehrlichen Sicht stattfand.
- / **Erreichbarkeit mit MIV:** Die Einschätzung der Erreichbarkeit spezifischer Gebiete mit dem MIV innerhalb des Korridors variierte. Über alle Gebiete gesehen, waren sich aber immer rund die Hälfte der Befragten einig, dass die Erreichbarkeit mit dem MIV im Korridor gut bis sehr gut bzw. umgekehrt schlecht bis sehr schlecht ist.
- / **Erreichbarkeit mit ÖV:** Die Erreichbarkeit mit dem ÖV wurde generell als gut eingeschätzt, die Ausnahme bildete die schlechte Erreichbarkeit der weniger dicht besiedelten Gebiete und die Flächenabdeckung durch das ÖV-Angebot ausserhalb des Nationalstrassenkorridors. Diesbezüglich wurde von den Umfrageteilnehmenden ein Ausbau (Takt, zusätzliche Bahnhöfe, Anschlussqualität) gefordert.
- / **Erreichbarkeit mit dem Velo/E-Bike:** Die Erreichbarkeit der Gebiete wurde bei der N18 und N25 als schlecht, bei der N23 als gut bewertet. Aufgrund schlechter Beurteilung der Infrastruktur und Sicherheitsbedenken wurden bei allen drei Korridorstudien der Ausbau sowie Verbesserungen beim Velonetz gefordert.
- / **Attraktivität Fussverkehr:** Die Attraktivität des Fussverkehrs wurde bei der N23 als gut und bei der N18 und N25 als durchzogen bewertet. In allen Korridoren

---

Ziele

---

Inhalt

---

Metadaten

---

Wichtigste Ergebnisse



wurde überall angemerkt, dass die Trottoirs zu schmal sind und die Strassenquerungen Herausforderungen darstellen.

- / **Aufenthaltsqualität und Sicherheitsempfinden:** Sowohl die Aufenthaltsqualität als auch das Sicherheitsempfinden innerorts wurden überwiegend als schlecht bis sehr schlecht bewertet.

Folgende Aspekte wurden bei den drei Korridorstudien **unterschiedlich** beurteilt:

- / **Erwartungen an die Korridorstudie:** Die mehrheitlichen Erwartungen an die Korridorstudien unterschieden sich zwischen den Korridorstudien deutlich und reichten von der Erwartung einer gesamtverkehrlich abgestimmten Mobilität über die Entlastung der Ortszentren vom MIV und Schwerverkehr bis zu einem positiven Kosten-Nutzenverhältnis der Massnahmen.
- / **Situation Strassengüterverkehr:** Die Situation des Strassengüterverkehrs wurde bei der N23 am schlechtesten bewertet. Auffallend war bei der N23 die hohe Bedeutung des landwirtschaftlichen Verkehrs und dabei insbesondere des Zuckerrübenverkehrs. Dieser wurde aufgrund der niedrigen Geschwindigkeiten als Ursache für Staus gesehen und eine Umlagerung auf die Schiene wurde gefordert.
- / **Kurzfristig realisierbare Massnahmen:** Bei der N18 und N25 wurde das Potenzial kurzfristig realisierbarer Massnahmen grundsätzlich als hoch angesehen und das grösste Potenzial wurde dem Ausbau der Velo- und E-Bike-Infrastruktur zugeschrieben. Bei der N23 wurde das Potenzial kurzfristiger Massnahmen gering eingeschätzt, das grösste Potenzial wurde in der Optimierung bestehender Strassenanlagen für den motorisierten Individualverkehr gesehen.

Die Erkenntnisse der digitalen Umfrage wurden zuhanden der Projektleitung der Korridorstudie aufbereitet. Die Auswertung ausgewählter Fragen wurde am ersten Forumsanlass als Einstieg sowie für die Einschätzung des Handlungsbedarfs präsentiert.

---

Verwendung der Umfrage



## 4. Forumsanlässe

### 4.1 Ablauf und Themen Forumsanlass 1

---

Die ersten Forumsanlässe fanden wie folgt statt:

- **N18:** Di, 30. Januar 2024 in der Mehrzweckhalle Serafin in Laufen
- **N23:** Mo, 27. November 2023 im Pentorama in Amriswil
- **N25:** Mi, 13. Dezember 2023 im Casino in Herisau

Der Ablauf sah folgendermassen aus:

18:00	Begrüssung durch Erwin Wieland (ASTRA) und Regierungsrat Informationsblock 1 (ASTRA) Rahmenbedingungen und Methode Korridorstudien Vorgehen und Stand Bearbeitung Korridorstudie
19:00	Feedbackrunde 1 (Kontextplan) Schwachstellen, Ziele, Handlungsbedarf, Arbeit in Gruppen
19:45	Informationsblock 2 (ASTRA) Generelle Lösungsstrategien gemäss Methode Korridorstudie
20:00	Feedbackrunde 2 (Kontextplan) Stimmungsbild zu Lösungsansätzen, Arbeit in Gruppen
20:25	Würdigung und Ausblick durch Erwin Wieland (ASTRA)
20:35	Apéro

Tabelle 1: Ablauf und Inhalt Forumsanlass 1

Am ersten Forumsanlass waren die Mitglieder des jeweiligen Korridorforums in zwei Feedbackrunden eingeladen, **Rückmeldungen zu den Schwachstellen, Zielen, dem Handlungsbedarf und den Lösungsansätzen** des Perimeters bzw. der Korridorstudie zu geben. Die vorgestellten Ziele wurden über alle drei Korridorstudien als stimmig bewertet. Die zentralen Rückmeldungen der einzelnen Foren, die von den Forumsmitgliedern eingebracht wurden, sind im Kapitel 4.3 zu finden, die ausführlichen Protokolle sind auf der Website des ASTRA ([Link](#)) einsehbar.

Die Projektleitung Korridorstudie prüfte die Rückmeldungen aus den Foren und legte den Umgang mit diesen für die Erarbeitung der Lösungsvarianten fest.

### 4.2 Ablauf und Themen Forumsanlass 2

---

Die zweiten Forumsanlässe fanden wie folgt statt:

- **N18:** Mi, 26. Juni 2024 im Comptoir delémontain in Delémont
- **N23:** Do, 23. Mai 2024 im Rathaussaal in Weinfelden



- **N25:** Mi, 29. Mai 2024 im Casino in Herisau

Der Ablauf sah folgendermassen aus:

18:00	Begrüssung durch Erwin Wieland (ASTRA) und Regierungsrat Informationsblock (ASTRA) Rückblick auf Forum 1 Stand der Korridorstudie, Arbeitsschritt Lösungsvarianten
19:00	Diskussionsgruppen zu den Lösungsvarianten (Kontextplan)
20:00	Plenum
20:15	Stimmungsbild: Individuelle Einschätzung der Lösungsvarianten (Kontextplan)
20:25	Würdigung und Ausblick durch Erwin Wieland (ASTRA)
20:35	Apéro

Tabelle 2: Ablauf und Inhalt Forumsanlass 2

Am zweiten Forumsanlass waren die Mitglieder des jeweiligen Korridorforums in zwei Feedbackrunden eingeladen, **Rückmeldungen zu den Lösungsvarianten** der Korridorstudie zu geben. Im Kapitel 4.3 sind die wichtigsten Rückmeldungen zu finden. Die ausführlichen Protokolle sind Website des ASTRA ([Link](#)) zu finden.

Die Rückmeldungen wurden zuhanden der Projektleitung Korridorstudie aufbereitet. Diese prüfte die Rückmeldungen und legte den Umgang mit diesen für die Erarbeitung der Lösungskonzeption fest.



Abbildung 4: Impression vom zweiten Forumsanlass N25



### 4.3 Zentrale Rückmeldungen der Forumsanlässe

---

Die Mitglieder des Korridorforums wurden bei beiden Foren eingeladen, ihre Ansichten und Ergänzungen zum aktuellen Stand der Korridorstudie einzubringen. Im Folgenden werden die zentralen Themen ausgeführt, die in den interaktiven Feedbackrunden von den Mitgliedern vermehrt eingebracht wurden.

#### 4.3.1 Korridorstudie N18

Beim ersten Forumsanlass der Korridorstudie N18 waren der Durchgangs- und Ausweichverkehr sowie die Verkehrsentwicklung zentrale Themen. Das Angebot sowie die Erschliessung mit dem ÖV wurden als Schwachstellen ergänzt, eine **Taktverdichtung der S-Bahn bis Laufen** wurde gewünscht. Auffallend ist die häufige Forderung nach **Bike-and-Ride- bzw. Park-and-Ride-Infrastruktur**. Beim Fuss- und Veloverkehr wurden der Komfort und die Sicherheit bemängelt. Zudem wurde gewünscht, der Standortentwicklung, dem **Ortsbildschutz**, dem Naturschutz sowie der **Landwirtschaft** genügend Beachtung zu schenken. Es gab mehrere Voten für Lösungsansätze, die Umfahrungen und grössere neue Strassenabschnitte beinhalten, jedoch auch dezidierte Meinungen dagegen.

---

Forumsanlass 1

Beim zweiten Forumsanlass der Korridorstudie N18 wurden **dreizehn Lösungsvarianten**, aufgeteilt in die Teilräume Delémont, Laufental und Birstal, vorgestellt und mit den Forumsmitgliedern diskutiert. **Die grösste Zustimmung** erhielten die zwei Varianten „Laufental: Lösungsvariante Maximal – Umfahrung Laufen und Zwingen“ sowie „Birstal: Lösungsvariante Maximal – Muggenbergtunnel (zweiröhrig)“. Dies, da bei ersterer eine Verkehrsentlastung sowie eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung mit erhöhter Lebensqualität in den Zentren zu erwarten sei und der zweiröhrige Muggenbergtunnel die gefährliche und nicht leistungsfähige Situation am Knoten Angenstein lösen und aufgrund der zwei Tunnelröhren eine hohe Sicherheit gewährleisten könne. Beide Varianten wurden von relativ vielen Forumsmitgliedern aber auch **als gar nicht sinnvoll erachtet**, da sie zu Mehrverkehr, Beeinträchtigung der Umwelt und Zersiedelung führen würden und über ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis verfügten. Die **grösste Einigkeit** herrschte bei der Variante „Laufental: Lösungsvariante Optimierung 3 – Westumfahrung Laufen“, diese wurde von vielen als gar nicht sinnvoll eingeschätzt. Als Hauptrisiken wurde die Belastung von Zwingen durch Mehrverkehr genannt, dass die süd-östlich gelegenen Gebiete im Kanton Solothurn nicht angeschlossen werden könnten und insgesamt das Hauptproblem nicht gelöst würde.

---

Forumsanlass 2

#### 4.3.2 Korridorstudie N23

Beim ersten Forumsanlass der Korridorstudie N23 wurden der Durchgangs- und Ausweichverkehr sowie der **Gewerbe- und Güterverkehr** mehrfach thematisiert. Die Qualität der Anbindung an den ÖV, insbesondere im ländlichen Raum, wurde bemängelt. Ein besonderes Augenmerk wurde für die **Schulwegsicherheit** gewünscht. Die Infrastruktur und Sicherheit für den Veloverkehr wurden als unzureichend bewertet. Die **Standortattraktivität**, Berücksichtigung der **Fruchtfolgeflächen** sowie die **Lärmreduktion** waren zentrale Themen. Lösungsansätze sahen die Teilnehmenden für den MIV vor allem bei Umfahrungen, für den Fuss- und Veloverkehr im Ausbau der Veloinfrastruktur, insbesondere **Velobahnen** und in der Entflechtung der Verkehrsteilnehmenden. **Mobilitätsreduktion** wurde als genereller Lösungsansatz angemerkt.

---

Forumsanlass 1



Beim zweiten Forumsanlass der Korridorstudie N23 wurden **sechs Lösungsvarianten** vorgestellt und mit den Forumsmitgliedern diskutiert. Die **grösste Zustimmung** erhielt die Lösungsvariante „Maximal“. Die Forumsmitglieder sehen in der Entflechtung vom MIV und Fuss- und Veloverkehr eine Chance, zudem würden die Siedlungen vom MIV entlastet. **Wenig Zustimmung** von den Forumsmitgliedern erfuhren die Varianten „Basis“, „Optimierung Süd (lang)“ sowie „Optimierung Nutzenoptimiert“. Als Gründe für die geringe Zustimmung wurden genannt, dass die Entlastung der Siedlungen vom MIV zu gering wäre und der ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr zu wenig gefördert würden. Zudem würden bei diesen Varianten Bedürfnisse von Ortschaften wie Romanshorn, Amriswil oder Weinfelden zu wenig berücksichtigt.

---

Forumsanlass 2

#### 4.3.3 Korridorstudie N25

Beim ersten Forumsanlass der Korridorstudie N25 waren die **Verkehrsentwicklung**, der Durchgangs- und Ausweichverkehr sowie die **Autobahnanschlüsse** ein Thema. Das Angebot und die Erschliessung durch den ÖV sowie der mangelnde Komfort und die unzureichende Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs wurden kritisiert. Weiter wurden die Standortattraktivität und die **Siedlungsentwicklung** diskutiert. Die Siedlungsgebiete sollen umfahren werden und der **ÖV soll attraktiver gestaltet werden**. Eine zusätzliche, direkte Anbindung an die N1 wurde nicht unterstützt. Ein **sicheres Veloroutennetz** mit Veloschnellverbindungen wird gefordert. Für eine höhere Siedlungsqualität sollen **Parkplätze reduziert** und wohnliche Strassenräume gebaut werden.

---

Forumsanlass 1

Beim zweiten Forumsanlass der Korridorstudie N25 wurden **vier Lösungsvarianten** vorgestellt und mit den Forumsmitgliedern diskutiert. Die Lösungsvariante „Optimierung 2 Kurzumfahrung Wilen“ erhielt eine **grosse Zustimmung** der Forumsmitglieder. Die positiven Auswirkungen für die Siedlungsentwicklung und -qualität sowie das gute Kosten-Nutzen-Verhältnis wurden als Chancen dieser Lösungsvariante gesehen. Ebenfalls eine **beachtliche Zustimmung** erhielt die Variante „Basis“. Auffallend sind die **kontrovers diskutierten Varianten** „Optimierung 3 Umfahrung Herisau“ sowie „Maximal“. Erstere wurde als aufwärtskompatibel und die Maximalvariante als positiv für die Wirtschaftsentwicklung gesehen. Bei beiden Varianten wurde aber der deutliche Mehrverkehr des MIV angemahnt. Die Maximalvariante wurde zusätzlich als zu grosser Eingriff in die Umwelt und als zu teuer bewertet.

---

Forumsanlass 2

#### 4.4 Einfluss der Rückmeldungen auf die Bearbeitung der Korridorstudie

---

Die von den Forumsteilnehmenden geäusserten Einschätzungen und Mitteilungen sind als Teil der Mitwirkung zu verschiedenen Zeitpunkten und in unterschiedlichen Phasen der Bearbeitung der Korridorstudien in diese eingeflossen. Das Festhalten der Wortmeldungen und Einschätzungen aus der vorgängig zum Forumsanlass durchgeführten digitalen Umfrage, sowie den Feedback- und Diskussionsrunden in Berichten und Protokollen hat sichergestellt, dass diese **Hinweise für die Bearbeitenden** jederzeit zur Verfügung standen. Die Mitglieder der Behördendelegation und des erweiterten Kernteams nahmen die Möglichkeit wahr, die Forumsanlässe als Hörende zu verfolgen, damit konnten die **Hinweise in den Organen der Projektorganisation** direkt reflektiert werden.

---

Transparente Aufbereitung der Rückmeldungen

Viele Wortmeldungen in den Feedbackrunden deckten Inhalte ab, die in der technischen Bearbeitung der Korridorstudien bereits abgedeckt waren. Dies konnte jedoch von den Forumsteilnehmenden zum Zeitpunkt der Forumsanlässe infolge der gedrängten Informationsvermittlung und der bereits weitgehend «versachlichten» Informationsaufbereitung nicht eindeutig wahrgenommen werden. Den

---

Mitwirkung als Spiegel der fachlichen Arbeit



Bearbeitenden und den Projektorganen dienten die Aussagen der Forumsteilnehmenden, um die **Robustheit von Annahmen, Aussagen und Bewertungen zu prüfen**. Neben einzelnen Aussagen ist dabei das an den Forumsanlässen jeweils festgestellte Stimmungsbild (siehe Abbildung 7) auch in das Fortführen der Arbeiten und die Gestaltung der Mitwirkung eingeflossen. Die Zeitpunkte der Forumsanlässe waren so gewählt, dass die zu vermittelnden Inhalte aufgearbeitet, aber noch nicht abschliessend entschieden waren. So konnten die Inputs **nutzbringend für die Schlussabstimmung** der jeweiligen Arbeitsschritte genutzt werden.

Die Hinweise aus den Forumsanlässen waren zahlreich. In ihrer Summe waren sie geeignet, um die **Feststellungen der fachlichen Bearbeitung** zu überprüfen. Insbesondere boten die Aussagen aus den Forumsanlässen die Sicherheit, dass wichtige Punkte nicht übersehen oder vergessen wurden. Die Behördendelegation und das ASTRA als Entscheidungsinstanz für die Lösungskonzeption nutzten die Rückmeldungen und das Stimmungsbild der Forumsanlässe als **Meinungsbekundung auf dem Weg zur Entscheidungsfindung**. Im Hinblick der Lösungskonzeption als Massnahmenfächer von kurz-, mittel- und langfristigen Massnahmen dienten die Hinweise als **Gradmesser für die Bestimmung der Dringlichkeit** von Massnahmen.

---

Kenntnis der lokalen Gegebenheiten



Abbildung 5: Impression vom zweiten Forumsanlass N23



## 5. Kommunikation

Begleitend zur Mitwirkung der Stakeholdergruppen wurde in der **Öffentlichkeit über die Korridorstudie informiert**. Dies erfolgte mit Medienmitteilungen und mit der Website des ASTRA. Zum Abschluss der Korridorstudien wurde ein Infoforum für die Mitglieder des Korridorforums durchgeführt.

### 5.1 Website ASTRA

---

Die Website der Korridorstudien ist als Unterseite auf der Website des ASTRA ([Link](#)) zu finden. Sie setzt sich aus einer **allgemeinen Informationsseite** sowie **Unternavigationen mit korridorspezifischen Informationen** zusammen. Bei Letzteren sind die Präsentationen und Protokolle der Forumsanlässe sowie die Medienmitteilungen, die jeweils nach den Foren publiziert wurden, zu finden.

### 5.2 Medienmitteilungen

---

Nach den Forumsanlässen wurde jeweils eine **Medienmitteilung** veröffentlicht, welche den Sinn und Zweck des vergangenen Forumsanlasses erläuterte sowie den weiteren Verlauf der Korridorstudie aufzeigte. Nach Abschluss der Korridorstudien wurde im Nachgang an die Infoforen eine Medienmitteilung publiziert, welche die gewählte Lösungskonzeption erläuterte.

### 5.3 Infoforum

---

Zum Abschluss der Korridorstudie fand ein Infoforumsanlass statt. Er richtete sich wiederum an die definierten Stakeholder, die an den zwei vorherigen Forumsanlässen eingeladen waren.

Die Infoforen fanden wie folgt statt:

- **N18**: Mo, 02. Dezember 2024 in der Aula des Gymnasiums Laufental-Thierstein in Laufen
- **N23**: Mi, 18. Dezember 2024 im Ausbildungszentrum Galgenholz in Frauenfeld
- **N25**: Mi, 11. Dezember 2024 im Casino in Herisau

Der Ablauf sah folgendermassen aus:

19:30	Begrüssung durch Erwin Wieland (ASTRA) Informationsblock (ASTRA) Fachliche und politische Bewertung der Lösungsvarianten Vorstellen der Lösungskonzeption
20:00	Fragerunde (Kontextplan)
20:25	Dank und Abschluss durch Erwin Wieland (ASTRA)
20:30	Apéro

Tabelle 3: Ablauf und Inhalt Infoforumsanlass



Am Infoforumsanlass erfolgte ein **Rückblick** auf die bisherigen Schritte in der Korridorstudie, eine ausführliche **Erläuterung der fachlichen und politischen Bewertung der Lösungsvarianten**, die am zweiten Forumsanlass diskutiert wurden, sowie das **Vorstellen der beschlossenen Lösungskonzeption**. Die Präsentationen sind auf der Website des ASTRA ([Link](#)) zu finden. Die anschließende Möglichkeit, den anwesenden ASTRA-Vertretenden Fragen zu stellen, wurde rege genutzt.



Abbildung 6: Impression vom Infoforumsanlass N18

## 6. Würdigung des Mitwirkungsprozesses

### 6.1 Mitwirkung im Planungsprozess Korridorstudie

Die definierten Stakeholdergruppen waren eingeladen, zu den Zielen und zum Handlungsbedarf in den Korridoren sowie zu den Chancen und Risiken der vorgestellten Lösungsvarianten Stellung zu nehmen. Damit konnte zum einen **viel lokales und regionales Wissen** in die Korridorstudie einfließen. Zum anderen ermöglichte der Prozess auch, verschiedene Abwägungsfragen im Hinblick auf die Lösungskonzeption gegenüber den Stakeholdern **transparent zu vermitteln** sowie unterschiedliche Gewichtungen zu diskutieren. Dies widerspiegelt auch das jeweils am Ende der Forumsanlässe eingeholte **Stimmungsbild**: Die Mitglieder waren in ihrer grossen Mehrheit der Meinung, dass sie sich einbringen konnten und wertvolle Informationen erhalten haben. Auch der abschliessende Infoforumsanlass wurde von den Stakeholdern geschätzt.

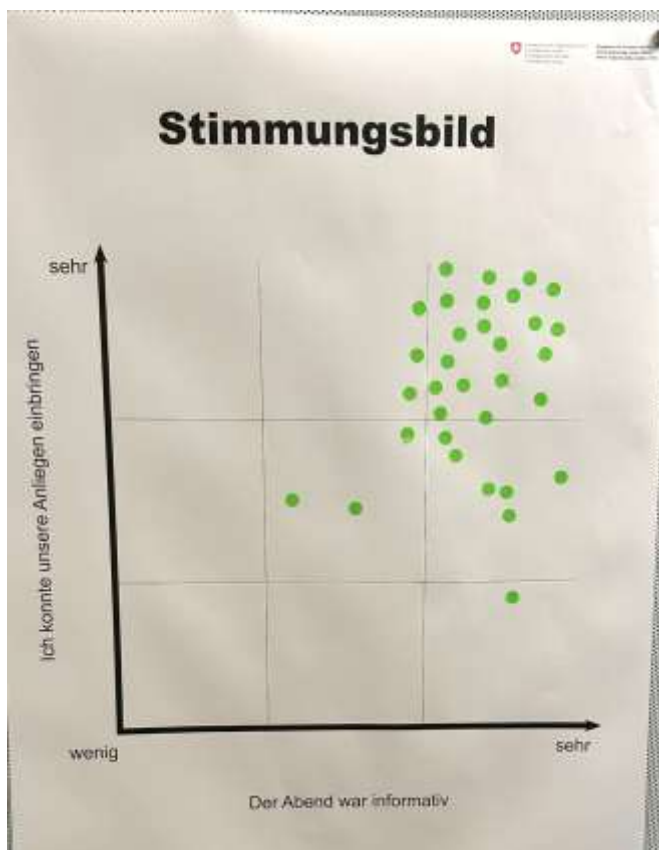


Abbildung 7: Exemplarisches Beispiel Stimmungsbild (Forum 2 N25)

### 6.2 Mitwirkung nach dem Planungsprozess Korridorstudie

Nach Abschluss der Korridorstudie ist eine weitere Mitwirkungsmöglichkeit mit der Anhörung des Sachplans Verkehr Teil Infrastruktur Strasse (SIN) gegeben. Für die raum- und sachplanrelevanten Nationalstrassen-Baumassnahmen der vorgeschlagenen Lösungskonzeptionen der Korridorstudien erfolgt die Anhörung voraussichtlich im Jahr 2025. Die Anhörung wird öffentlich publiziert und die Mitwirkung steht allen Interessierten offen.