

Mitwirkungsbericht

Gesamtverkehrskonzept Romanshorn

30. November 2022

Verfasst von: ASc
Geschäftsnummer: 2020-742

Impressum

Auftraggeber	Stadt Romanshorn, Abteilung Bau und Verkehr	
Datei	Mitwirkungsbericht Gesamtverkehrskonzept	
Begleitgruppe	Andi Schuster Thomas Gerber Dominik Reis Kilian Treichler Patrick Ackermann	Leiter Bau und Verkehr Stadtplaner Stadtrat, Ressort Verkehr und Integration ewp AG, St. Gallen ewp AG, St. Gallen
Baukommission erweitert	Philipp Gemperle Roger Martin Christian Zanetti Dominik Reis Thomas Gerber Andi Schuster Joachim Schrade	Stadtrat, Präsident Baukommission Stadtpräsident, Mitglied Baukommission Stadtrat, Mitglied Baukommission Stadtrat, Ressort Verkehr und Integration Stadtplaner, beratende Stimme Leiter Bau und Verkehr, beratende Stimme Bausekretär, beratende Stimme
Abkürzungen	GVK MIV ÖV FVV BTS OLS BGK GV ESP DTV ISOS PP	Gesamtverkehrskonzept Motorisierter Individualverkehr Öffentlicher Verkehr Fuss- und Veloverkehr Bodensee-Thurtalstrasse Oberlandstrasse Betriebs- und Gestaltungskonzept Gesamtverkehr Entwicklungsschwerpunkt durchschnittlicher Tagesverkehr (Mittelwert des 24-Stundenverkehrs aus allen Tagen des Jahres Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung Parkplätze

Inhaltsverzeichnis

1.	Durchführung der Mitwirkung	4
1.1	Gegenstand.....	4
1.2	Öffentliche Information	4
1.3	Mitwirkungsbericht.....	4
1.4	Zusammenfassung.....	4
1.5	Fazit	6
2.	Mitwirkende	6
2.1	Privatpersonen	7
2.2	Politische Parteien, Vereine und Organisationen, Unternehmen.....	7
3.	Eingaben und Stellungnahme	8
3.1	Kapitel	8
3.1.1	Kap. 1 Einleitung	8
3.1.2	Kap. 2 Lagebeurteilung und Netzanalysen	9
3.1.3	Kap. 3 Zielbild.....	10
3.1.4	Kap. 4.1 Teilkonzept Gesamtverkehr.....	11
3.1.5	Kap. 4.2 Teilkonzept motorisierter Individualverkehr.....	13
3.1.6	Kap. 4.3 Teilkonzept Fuss- und Veloverkehr	17
3.1.7	Kap. 4.4 Teilkonzept öffentlicher Verkehr	20
3.1.8	Kap. 5 Aktionsplan.....	20
3.1.9	Anhang Massnahmen.....	21
3.1.10	Weitere Anliegen	27

1. Durchführung der Mitwirkung

1.1 Gegenstand

Mit dem Gesamtverkehrskonzept (GVK) werden die planerischen Grundlagen und Massnahmen zur Bewältigung der Herausforderungen der Verkehrsentwicklung für die kommenden 15 bis 20 Jahre gelegt. Die gesamte Breite der Themen im Sinne einer konzeptionellen Gesamtsicht werden abgedeckt und nebst dem bestehenden Verkehrsnetz auch künftige Entwicklungen in Romanshorn berücksichtigt. Es wird aufgezeigt, wie die zukünftige Verkehrsbelastung bewältigt werden kann. Neben einer nachhaltigen Verkehrsmittelwahl wird dabei auch der Aspekt der Förderung kurzer Wege sowie der Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität beleuchtet.

Das GVK ist handlungsorientiert ausgerichtet, die einzelnen Verkehrsarten (motorisierter Individualverkehr: MIV, öffentlicher Verkehr: ÖV, Fuss- und Veloverkehr: FVV) und ein Massnahmenplan inkl. zeitlicher Etappierung sind enthalten. Eine kompakte Massnahmendokumentation in Form einer Massnahmenliste und Massnahmenblättern sind erstellt.

Das Konzept wurde am 23. Juni 2022 an einer Informationsveranstaltung der Bevölkerung vorgestellt. Die öffentliche Mitwirkung fand anschliessend bis 31. August 2022 statt. Folgende Unterlagen wurden zur Mitwirkung gebracht:

- Gesamtverkehrskonzept Romanshorn (inkl. Anhänge A bis E)
- Gesamtverkehrskonzept Kurzfassung

Der vorliegende Mitwirkungsbericht fasst die Anliegen und Eingaben der Mitwirkenden zusammen und nimmt aus Sicht des Stadtrates dazu Stellung. In Kapitel 2 sind die Mitwirkenden (Privatpersonen, politische Parteien, Vereine und Organisationen sowie Unternehmen) erfasst. In Kapitel 3 sind die eingegangenen Eingaben und die Antworten dazu erfasst. Die Eingabenummer verweist auf die jeweilige Eingabe. Die Struktur in diesem Kapitel ist angelehnt an das Gesamtverkehrskonzept mit Einleitung, Lagebeurteilung und Netzanalysen, Zielbild, Teilkonzepten, Aktionsplan und Massnahmen. Am Schluss folgen weitere Anliegen.

1.2 Öffentliche Information

Mit den Publikationen vom 9. und 21. Juni 2022 auf der Homepage der Stadt Romanshorn und vom 17. Juni 2022 im Seeblick wurde auf die öffentliche Mitwirkung sowie auf die damit zusammenhängende Informationsveranstaltung aufmerksam gemacht. Der Informationsanlass zur Mitwirkung am Gesamtverkehrskonzept wurde auch in der Tagespresse aufgegriffen.

Am Donnerstagabend, den 23. Juni 2022, fand in der Aula der Kantonsschule die öffentliche Informationsveranstaltung statt. Rund 40 Personen liessen sich am Anlass über die Inhalte des Gesamtverkehrskonzepts und die folgende Mitwirkung informieren. Ebenso eingeladen und anwesend waren die Mitglieder der Verkehrskommission Romanshorn.

Die Dokumente lagen während der Mitwirkungsfrist bei der Bauverwaltung auf und konnten während den Öffnungszeiten eingesehen werden. Zudem waren die Unterlagen zum Gesamtverkehrskonzept auf der Homepage der Stadt Romanshorn aufgeschaltet.

1.3 Mitwirkungsbericht

Der vorliegende Mitwirkungsbericht dokumentiert die Eingaben mit den vorgebrachten Einwänden und Anliegen sowie die entsprechenden Stellungnahmen der Planungsbehörde. Nach der Verabschiedung durch den Stadtrat wird der Mitwirkungsbericht veröffentlicht und zusätzlich den Mitwirkenden eine schriftliche Beantwortung ihrer Inputs versendet. Im veröffentlichten Mitwirkungsbericht werden die Namen und Adressen der Mitwirkenden geschwärzt.

1.4 Zusammenfassung

Während der Mitwirkungsfrist gingen bei der Bauverwaltung 13 schriftliche Eingaben ein, davon 10 von Privaten sowie 2 Eingaben von politischen Parteien und 1 von einem Unternehmen.

Insgesamt wurden total 70 Bemerkungen und Anregungen mitgeteilt. Davon können 42 zur Kenntnis genommen werden, 5 Anliegen werden nicht im GVK berücksichtigt, 6 sind nicht Gegenstand des GVK und 17 Hinweise werden gegebenenfalls bei der Umsetzung berücksichtigt werden.

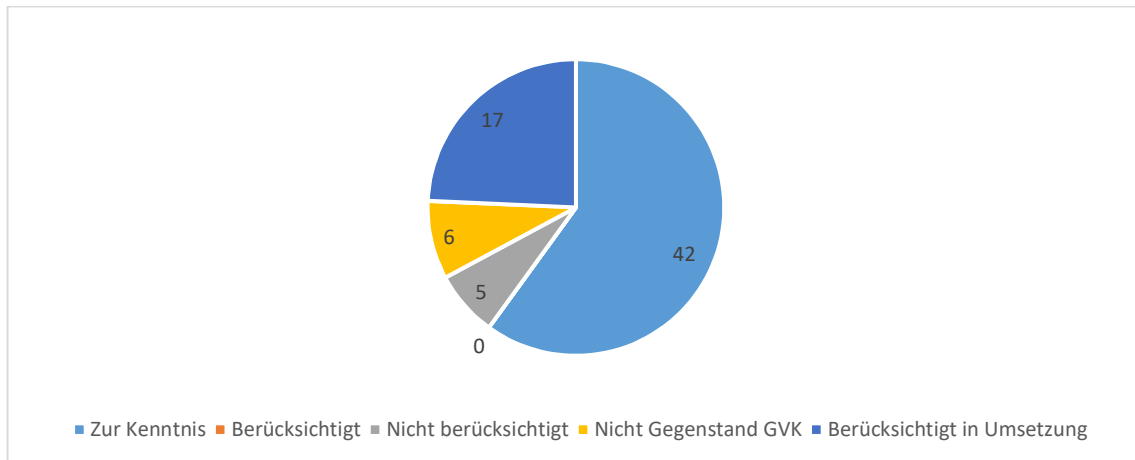


Abbildung 1: Übersicht eingegangene Bemerkungen & Anregungen

Kapitel 1 Einleitung

Zu 2 Hinweisen zur Ausgangslage und zu Ziele und Nutzen wurde bemerkt, dass diese im GVK bleiben müssen. Beide Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Kapitel 2 Lagebeurteilung und Netzanalysen

8 Hinweise zur Lagebeurteilung und 1 zum Strassennetz und den Zufahrtsachsen kamen alle vom gleichen Mitwirkenden. 1 Hinweis wird in der Umsetzung berücksichtigt, 1 Hinweis ist nicht Gegenstand des GVK und 7 Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Kapitel 3 Zielbild

3 Hinweise zum Zielbild von 2 Mitwirkenden werden zur Kenntnis genommen.

Kapitel 4.1 Teilkonzept Gesamtverkehr

Es sind 6 Hinweise von 3 Mitwirkenden eingegangen. 3 Hinweise beinhalten die zukünftige Gestaltung der Bahnhofstrasse – Begrünung, Erhöhung Aufenthaltsqualität, Konkurrenzierung MIV und FVV. 5 Hinweise werden zur Kenntnis genommen, 1 ist nicht Gegenstand des GVK.

Kapitel 4.2 Teilkonzept motorisierter Individualverkehr

Zu diesem Kapitel gingen 12 Meldungen von 7 Mitwirkenden ein. Meldungen zur Parkierung, Erschliessung Seebad/Hafenbecken sowie Tempo 30-Zonen wurden am meisten genannt. 5 Hinweise können bei der Umsetzung mitberücksichtigt werden, 4 werden zur Kenntnis genommen, 2 sind nicht Gegenstand des GVK.

1 Hinweis kann nicht berücksichtigt werden: Die Ausdehnung der in 2. Priorität vorgesehenen Einführung von Tempo-30 auf grösseren kommunalen Strassen (z.B. Reckholdernstrasse) wurde von 1 Mitwirkenden als kritisch gesehen. Für die Stadt ist wichtig, dass z.B. die Reckholdernstrasse in Zukunft ihrer Funktion als Sammelstrasse für alle Verkehrsteilnehmenden wahrnehmen kann und der Raum und damit die gefahrene Geschwindigkeit selbsterklärend wahrgenommen wird. Dies gilt auch für die anderen Strassen, welche als 2. Priorität definiert sind. Wie diese Zukunft dann aussieht, hat ein spezifisches Projekt für die jeweilige Strasse aufzuzeigen. Die Nennung wird aus diesem Grund nicht herausgenommen oder umformuliert.

Kapitel 4.3 Teilkonzept Fuss- und Veloverkehr

Dieses Teilkonzept erhielt 8 Rückmeldungen von 4 Mitwirkenden. 7 werden zur Kenntnis genommen. 1 Antrag zur Erstellung einer FVV-Unterführung der Kreuzlingerstrasse auf Höhe Aldi/Lidl wird nicht berücksichtigt. Diese wird heute als nicht praktikabel angesehen. Das Verkehrsaufkommen ist nicht so hoch, dass die Benützung einer

Unterführung attraktiver und sicherer wäre. Der Sicherheitsgewinn wäre auch nur gewährleistet, wenn die Unterführung auch benützt würde, was aber in diesem Fall mit den zu bewältigenden Höhendifferenzen und dem damit verbundenen Umweg nicht so wäre.

Kapitel 4.4 Teilkonzept öffentlicher Verkehr

4 Meldungen von 2 Mitwirkenden werden zur Kenntnis genommen resp. 2 sind nicht Gegenstand des GVK.

Kapitel 5 Aktionsplan

Zum Aktionsplan kamen keine Meldungen.

Anhang Massnahmen

Die Massnahmen erhielten insgesamt 17 Eingaben von 7 Mitwirkenden. 5 Meldungen befassen sich nicht mit ausgewiesenen Massnahmen. Die Massnahme GV-02 Erschliessungskonzept Bahnhof, Stadtkern und Hafengebäude, wurde von 3 Mitwirkenden genannt, wovon 2 Hinweise für die Umsetzung beisteuern. Von den restlichen Eingaben werden 6 in der Umsetzung berücksichtigt und 2 zur Kenntnis genommen. Der Hinweis, dass der Zeithorizont zur Realisierung der Massnahme FVV-3, Realisierung attraktiver Veloachsen, auf "kurz – langfristig" gewechselt werden sollte, wird nicht berücksichtigt. Die Massnahme ist mit der Priorität hoch gekennzeichnet. Der Zeithorizont der Umsetzung kann nicht schon kurzfristig erfolgen, weil zuerst geplant werden muss, es liegt noch keine ausführungsfähige Planung vor. Zu berücksichtigen sind auch Zeitvorgaben des Agglomerationsprogrammes sowie die zur Verfügung stehenden personellen wie finanziellen Ressourcen.

Weitere Anliegen

9 weitere Anliegen von 6 Mitwirkenden gingen ein. Neben einer Meldung "Vision Grüne Strassen Romanshorn", welche in der Planungsphase der verschiedenen Massnahmen berücksichtigt werden wird, wird 1 Meldung nicht berücksichtigt, weil das Kritisierte – es soll im GVK ausgewiesen werden, wie mit der Situation umgegangen wird, wenn die BTS nicht realisiert wird – bereits im GVK ausgewiesen wird. Unter Kap. 5 Aktionsplan ist aufgeführt, welche Massnahmen eine Abhängigkeit von der Realisierung der BTS/OLS haben und welche Konsequenzen sich daraus ergeben.

1.5 Fazit

Die Auswertung der Mitwirkung zeigt ein disperses Bild. Die Auseinandersetzung mit dem Grundgedanken des GVK, das die planerischen Grundlagen und Massnahmen zur Bewältigung der Herausforderungen der Verkehrsentwicklung für die kommenden 15 bis 20 Jahre in der Stadt Romanshorn aufzeigt, wird selten geführt. Viele Hinweise beanspruchen Partikularinteressen und beschäftigen sich mit dem heutigen, aus der jeweiligen Sichtweise, schlechten Zustand vor der eigenen Haustüre. Dies sind wichtige Hinweise für die anstehenden Phasen zur Behebung von Schwachstellen und der Umsetzung der angedachten Massnahmen. Eine eigentliche Auseinandersetzung mit dem GVK findet aber mit diesen Hinweisen eher selten statt. Nichtsdestotrotz kann man folgendes Bild der Mitwirkung skizzieren:

- Es gibt keine Anliegen, die zusätzlich im GVK berücksichtigt werden müssen.
- Es müssen keine Änderungen am GVK aufgrund der Mitwirkung vorgenommen werden.
- Rund ¼ der Anliegen werden in der zukünftigen Planung und Umsetzung allenfalls berücksichtigt.

2. Mitwirkende

Während der Mitwirkungsfrist sind bei der Stadtverwaltung 13 schriftliche Eingaben eingegangen, davon 10 von Privaten sowie 3 Eingaben von politischen Parteien, Vereinen, Organisationen oder Unternehmen.

Für jede Mitwirkung wurde ein separater Code vergeben ("p" für Privatpersonen und "i" für Organisationen). In Kapitel 3 bezeichnet dieser Code in der Spalte Eingabe den oder die Mitwirkenden.

2.1 Privatpersonen

Nr.	Name	Adresse	Ort	Anz. Unterschriften
p01				1
p02				1
p03				1
p04				2
p05				1
p06				1
p07				2
p08				2
p09				1
p10				1

2.2 Politische Parteien, Vereine und Organisationen, Unternehmen

Nr.	Name	Adresse	Ort	Anz. Unterschriften
i01				2
i02				5
i03				1

3. Eingaben und Stellungnahme

Nachfolgend werden die Bemerkungen und Anregungen der Mitwirkenden („Eingabe“; Nr. gemäss Tabellen in Kapitel 2.1 und 2.2) teilweise leicht zusammengefasst wiedergegeben und kommentiert. Die Zuordnung zu den Kapiteln wurde meistens von den Eingaben übernommen, auch wenn Hinweise auf andere Themen vorhanden waren. Die Beurteilung wird in Form eines Symbols (Buchstabe) gegeben und bei Bedarf mit einer Bemerkung ergänzt. Die Symbole werden wie folgt umschrieben:

A	Kenntnisnahme	Das Anliegen wird zur Kenntnis genommen; eine allfällige Ergänzung steht im Feld "Bemerkungen"
B	Berücksichtigt	Das Anliegen wird im GVK berücksichtigt. Im Feld "Bemerkungen" wird dargestellt, wo dies geschieht.
C	Nicht berücksichtigt	Das Anliegen kann nicht im GVK berücksichtigt werden; eine Kurzbegründung steht im Feld "Bemerkungen".
D	Nicht Gegenstand des GVKs	Das Anliegen ist nicht Gegenstand des Gesamtverkehrskonzepts Romanshorn
E	Hinweis für die Umsetzung	Das Anliegen wird gegebenenfalls bei der Umsetzung berücksichtigt werden.

3.1 Kapitel

3.1.1 Kap. 1 Einleitung

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
1	i03	Ausgangslage	Der Mitwirkende meint, dass der folgende Hinweis im GVK bleiben muss: Eine Abstimmung zwischen der zukünftigen Siedlungsentwicklung, dem Gesamtverkehrssystem und der siedlungsverträglichen Verkehrsabwicklung hat jedoch noch nicht hinreichend stattgefunden.	A	Wird zur Kenntnis genommen. Es ist vorgesehen, dass dieser Hinweis beibehalten bleibt.
2	i03	Ziele und Nutzen	Der Mitwirkende meint, dass die folgende Definition der Ziele des GVK im GVK bleiben muss: Die konzeptionelle Gesamtschau der Mobilität ist erstellt und in einem Zielbild 2040 konkretisiert. Abgestimmt auf die übergeordneten Planungen ist der Handlungsbedarf über alle Verkehrsarten aufgezeigt.	A	Wird zur Kenntnis genommen. Die Ziele werden so beibehalten.

Beurteilung: A Kenntnisnahme B Berücksichtigt C nicht berücksichtigt D nicht Gegenstand im Gesamtverkehrskonzept E Hinweis für die Umsetzung

3.1.2 Kap. 2 Lagebeurteilung und Netzanalysen

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
1	i03	Lagebeurteilung	Der Mitwirkende meint, dass der folgende Hinweis zur Koexistenz im GVK bleiben muss: Die Kompaktheit der Stadt kann als Stärke genutzt werden. Gleichzeitig überlagern sich aber die verschiedenen Ansprüche der Verkehrsmittel, welche zu koordinieren sind. Die gemeinsame Koexistenz ist zu fördern.	A	Wird zur Kenntnis genommen. Der Hinweis bleibt so.
2	i03	Lagebeurteilung	Der Mitwirkende unterstützt die Aussage: Das Strassennetz ist nach Funktionen zu gliedern und die Zufahrtsachsen zu bestimmen. Die dafür notwendigen Massnahmen sind zu definieren.	A	Wird dankend zur Kenntnis genommen.
3	i03	Lagebeurteilung	Der Mitwirkende fragt sich, was ohne die BTS passieren wird, ob das GVK dann wertlos sei.	A	Die BTS mit Anschluss in Romanshorn würde die Verkehrsströme auf gewissen Strassenachsen stark verändern. Aufgrund des unklaren Realisierungshorizonts sind Massnahmen im GVK jedoch auch ohne BTS vorgesehen. Solche Massnahmen sollten jedoch aufwärtskompatibel sein.
4	i03	Lagebeurteilung	Der Mitwirkende fragt sich, was passiert, wenn sich Entwicklungsschwerpunkte ändern sollten, so z.B. beim Stadthaus oder Sternplatz.	A	Wie beschrieben, sind für die weiteren Planungsphasen der Entwicklungsschwerpunkte Vorgaben, abgestimmt auf das GVK, zu definieren. Bei Änderungen der Voraussetzungen sind diese zu überprüfen und allenfalls anzupassen.
5	i03	Lagebeurteilung	Der Mitwirkende bestätigt die Aussagen im GVK, dass die Parkierungssituation unbefriedigend ist.	A	Die Bestätigung unserer Erkenntnis zur Kenntnis genommen.
6	i03	Lagebeurteilung	Der Mitwirkende findet den Ausbau der Veloinfrastruktur positiv. Er gibt zu bedenken, dass die Route Romanshorn-Amriswil für viel Geld saniert wurde und Romanshorn sich für durchgehende Velorouten in der Region einsetzen könnte. Diese müssten möglichst frei von Unterbrüchen sein. Für die Benützung durch E-Bikes wäre das anzustreben. In Richtung Uttwil, zwischen Kindergarten Holenstein und Ortsende, sollte die sich heute präsentierende Situation weniger gefährlich gestaltet werden.	E	Der qualitative und quantitative Ausbau der Veloinfrastruktur ist in den Stossrichtungen des Teilkonzepts Fuss- und Veloverkehr aufgeführt. Der Hinweis wird für die Umsetzung bei Massnahmen (auch in Zusammenarbeit mit dem Kanton) gerne entgegengenommen.
7	i03	Lagebeurteilung	Der Mitwirkende fragt, was konkret "Verknüpfung ÖV" bedeutet.	A	Mit Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel sind Massnahmen zur Förderung der kombinierten Mobilität gemeint: Park+Ride Parkplätze für Autos, Carsharing-Angebote, Taxi-Stellplätze am Bahnhof und Bike+Ride an Bahnhof und allenfalls an ausgewählten Bushaltestellen auf Stadtgebiet. Damit soll die Rolle des Bahnhofs Romanshorn als ÖV-Drehscheibe gestärkt werden.
8	i03	Lagebeurteilung	Der Mitwirkende bringt die Idee ein, dass ein Rufschiiff für späte Kurse von und nach Friedrichshafen lanciert werden könnte. Er meint, dass auch Fährverbindungen Mobilitätsverbindungen sind.	A	Eine Spätverbindung zwischen Friedrichshafen und Romanshorn gab es bereits 2003. Nachdem 2021 der Betrieb eines saisonalen Halbstundentaktes für die Fähr an der Finanzierung scheiterte, bleibt eine Spätverbindung vorerst wahrscheinlich Wunschdenken.

Beurteilung: A Kenntnisnahme B Berücksichtigt C nicht berücksichtigt D nicht Gegenstand im Gesamtverkehrskonzept E Hinweis für die Umsetzung

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
			Auch könnte ein Ortsbus mit Anbindung Seebad und Pendler-Verkehr ins Industriegebiet Hof eingesetzt werden.		Allerdings sind Bestrebungen vorhanden, mit dem Zielbild Bodan-rail 2045 der Internationalen Bodenseekonferenz das Angebot der Fähre auszubauen. Die Stadt hat bei einer solchen Mehrangebot nur ein kleines Mitspracherecht. Hier sind der Bund, Kanton, das Land Baden-Württemberg sowie der Landkreis Bodenseekreis im Lead. Im GVK sind Ausführungen zu einer Station Holzenstein-Seebad integriert. Eine Erschliessung während den Sommermonaten mit einem Busangebot wird in zukünftigen Überlegungen zum Seebad berücksichtigt. Diese Überlegungen werden auch für das Gebiet Industrie Hof gemacht.
9	i03	Kap. 2.3 Strassennetz und Zufahrtsachsen	Der Mitwirkende bringt ein, dass bei den Zufahrtsachsen Velorouten regional auch als Veloschnellstrassen gedacht werden sollen.	D	Die im GVK aufgeführten Zufahrtsachsen zur Stadt sind haupt-sächlich Kantonsstrassen. Die regionale Veloinfrastruktur ist bei diesen Strassen beim Kanton angeordnet. Bei der Gemein-destrasse Hofstrasse lässt die Breite dieser Strasse keine Ve-loschnellstrasse zu. Diese Breite wurde vom Souverän so festge-legt und eine breitere Strasse verworfen. Sollte die BTS realisiert werden, wird die Hofstrasse zum Kanton wechseln und die Situa-tion neu beurteilt werden müssen.

3.1.3 Kap. 3 Zielbild

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
1	i03	Zielbild	Der Mitwirkende unterstützt die für das Zielbild gelten folgende Rahmenbedingungen: <ul style="list-style-type: none"> Die Erreichbarkeit der wichtigen Zielpunkte in Romanshorn bleibt für alle Verkehrsmittel gewährleistet, wobei Priorisierungen zugunsten einer nachhaltigen Mobilität vorgenommen werden. Die Zufahrtsachsen können abschnittsweise für den MIV-Durchgangsverkehr unterbrochen werden. Er meint, dass die Priorisierung in Richtung nachhaltiger Verkehr auch Ziele des Stadtrates sind und die oben genannten Ziele im GVK bleiben müssen.	A	Wird dankend zur Kenntnis genommen.
2	i03	Zielbild	Es wird vom Mitwirkenden begrüsst, dass der lokale Verkehr gebündelt, das Fuss- und Velonetz ausgebaut und das Velo gestärkt wird.	A	Eine Unterführung der Kreuzlingerstrasse auf Höhe Aldi/Lidl wird zurzeit als nicht praktikabel angesehen. Gründe dafür sind:

Beurteilung: A Kenntnisnahme B Berücksichtigt C nicht berücksichtigt D nicht Gegenstand im Gesamtverkehrskonzept E Hinweis für die Umsetzung

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
			<p>Zusätzliche Achsen im Hinblick auf velofreundliche Schulwege wären wünschbar.</p> <p>Auch auf dem Bachweg wird die Situation mit höherem Verkehrsaufkommen schwierig: Und die Querung Kreuzlinger-/Bachstrasse müsste eine Unterführung sein.</p>		<ul style="list-style-type: none"> Bei sehr hohem Verkehrsaufkommen auf der zu querenden Strasse kann die Benützung einer Unterführung attraktiver sein als das Abwarten einer geeigneten Zeitlücke. Dies ist insbesondere bei einem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) ab ca. 20 000 Fahrzeugen sowie bei mehr als zwei Fahrstreifen gegeben. An besagter Stelle hat es einen DTV von 15'400. <p>Unterführungen sind besonders dort geeignet, wo eine Querung der Fahrbahn aus Sicherheitsgründen für den Langsamverkehr ungeeignet ist. Der hohe Sicherheitsgewinn kann jedoch nur dann gewährleistet werden, wenn die Unterführung tatsächlich benutzt wird. Besonders Fussgänger sind sehr «umwegempfindlich», wenn es gilt, Höhendifferenzen zu bewältigen, um danach das Ausgangsniveau wieder zu erreichen.</p>
3	p09	Zielbild	<p>Der Mitwirkende sieht einen grundsätzlichen Widerspruch zwischen dem Anspruch Zentrum verkehrsfrei zu gestalten, aber am Hafen trotzdem alles haben wollen (Zufahrt Hafenhof mit viel zu vielen unterirdischen Parkplätzen). Die Parkierung wäre idealerweise unterirdisch im Hafepark Süd zu organisieren (Zufahrt via Friedrichshafnerstrasse), damit könnte eine effektive Entlastung der Innenstadt erreicht werden und es wird massiv Platz frei für die menschenfreundliche Gestaltung des öffentlichen Raumes. Das Zielbild 2040 (lieber 2030) müsste ergänzt mit Hafen muss frei sein von störendem Autoverkehr (Warenumschlag und Hafetrieb muss gewährleistet sein, ohne Privilegien (z.B. PP direkt vor dem Boot beim Hafeglöggli)) werden. Die Corona-Schliessungen im Frühling 2020 haben gezeigt, dass der Hafen trotz vermindertem PP-Angebot und Zufahrtssperrungen für die Menschen attraktiv und erreichbar war.</p>	A	<p>Bei einer Entwicklung des Hafeparks Süd werden selbstverständlich Parkierungsmöglichkeiten angedacht und realisiert werden. Die Entwicklung dieses Gebietes wird aber erst mittel- bis langfristig realisiert werden können. Ausserdem wäre es für das Gewerbe im Hafeneareal Nord ein grosser Nachteil, wenn eine Parkierung ausnahmslos im Süden erfolgen würde.</p> <p>Die angesprochenen Parkplätze vor dem Hafenglöggli liegen leider nicht auf stadteigenem Boden, sondern privaten.</p>

3.1.4 Kap. 4.1 Teilkonzept Gesamtverkehr

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
1	p05	BTS/OLS	<p>Der Mitwirkende bezweifelt, dass die BTS/OLS überhaupt realisiert wird. Nichts desto trotz müsste dies ja trotzdem im GVK berücksichtigt werden.</p>	A	<p>Die BTS mit Anschluss in Romanshorn würde die Verkehrsströme auf gewissen Strassenachsen stark verändern. Aufgrund des unklaren Realisierungshorizonts sind Massnahmen im GVK jedoch auch ohne BTS vorgesehen. Solche Massnahmen sollten jedoch aufwärtskompatibel sein.</p>

Beurteilung: A Kenntnisnahme B Berücksichtigt C nicht berücksichtigt D nicht Gegenstand im Gesamtverkehrskonzept E Hinweis für die Umsetzung

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
2	p05	Zufahrtsachsen/Funktion Strassen	Der Mitwirkende findet es sinnvoll, wenn von der Kreuzlingerstrasse bzw. der Arbonerstrasse die Verteilung des Verkehrs in Richtung Stadtzentrum über die bestehenden Verkehrsachsen Reckholdernstrasse, "obere" Bahnhofstrasse und über die Neuhofstrasse erfolgt. Es macht aber wenig Sinn, wenn sich auf diesen drei Verkehrsachsen MIV und FVV konkurrenzieren. Diese Verkehrswege (Tempo 50) sollen ja die Erschliessung an das Kantonsstrassennetz gewährleisten, welche hauptsächlich für Berufspendler und auswärtige Besucher (Freibad, See, ...) mit motorisierten Fahrzeugen gedacht sind.	A	Die Reckholdern-, Bahnhof- und Neuhofstrasse sind im GVK als Kommunale Zufahrtsachsen definiert und dienen als Hauptsammelstrassen, die den Verkehr aus den Quartieren von Erschliessungs- und Quartiersammelstrassen zu und von den Kantonsstrassen aufnehmen und lenken. Alle drei Zufahrtsachsen können aufgewertet werden. Dabei geht es nicht um die Konkurrenzierung der verschiedenen Mobilitätsformen, sondern um ein Miteinander. Ausserdem dienen diese Strassen auch für die Erreichung des Stadt-zentrums durch den Fuss- und Veloverkehr. Nicht nur die Er-schliessung vom und zum Kantonsstrassennetz ist wichtig, son-der auch die Einbindung der heutigen Situation mit Wohnen, Schulen, Gewerbe, Fusswegen und Velowegen entlang und kreuzend dieser drei Strassen. Für die drei genannten Strassen sind folgende zukünftige Funktionen vorgesehen: Reckholdernstrasse: Zufahrt zum Stadtkern von Norden, Hauptzu-fahrt Hafen und Seebad. In einem Betriebs- und Gestaltungskon-zept (BGK) soll geprüft werden, wie eine siedlungsorientierte Er-scheinung erreicht werden kann. Bahnhofstrasse: Zufahrt zum Stadtkern von Westen, zugleich Stadtachse und im unteren Teil Flaniermeile. In einem Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) soll geprüft werden, wie eine sied-lungsorientierte Erscheinung mit Vorrang Fuss- und Veloverkehr erreicht werden kann. Neuhofstrasse: Zufahrt zum Stadtkern von Süden. In einem Be-triebs- und Gestaltungskonzept (BGK) soll geprüft werden, wie eine siedlungsorientierte Erscheinung mit Vorrang Veloverkehr er-reicht werden kann.
3	p05	Abtretung Kantonsstrassen an Stadt	Der Mitwirkende meint, dass anscheinend die Bahnhofstrasse nur aus dem Netz der Kantonsstrassen herausgelöst wird, wenn die Bevölkerung von Romanshorn sich auch für die Einbindung der Reckholdernstrasse in das Strassennetz der Gemeinde ausspricht. Sind hier die Kosten für die Übernahme und die Instandsetzung der bei-den (teilweise recht maroden) Strassen überprüft worden?	D	Die Übernahme der Bahnhofstrasse wurde an der Gemeindever-sammlung vom 16. Mai 2017 per 1. Januar 2017 angenommen. Für die Reckholdernstrasse besteht ein Vertrag, welcher die Über-nahme per 1. Januar 2024 regelt. Alle Strassen, welche vom Kan-ton an die Gemeinden übergeben werden, werden vorgängig be-züglich des Zustandes beurteilt und entsprechend dem Zeitwert den Gemeinden vergütet.
4	p05	Koexistenz	Der Mitwirkende meint, dass sich teilweise heute schon schwierige Situationen zwischen Fuss- und Veloverkehr (siehe Bachweg, See-radweg Höhe Hotel Inseli, ...) ergeben und fragt, wie eine Verkehrs-situation konfliktfrei funktionieren kann, wenn sich FVV, MIV und teilweise auch noch ÖV eine Strasse teilen. Er bezieht sich dabei auf die Aussage in der Kurzfassung, S. 11: <i>Damit die erwünschten</i>	A	Der Verkehr soll grundsätzlich auf den heute zur Verfügung ste-henden Verkehrsflächen abgewickelt werden. Ergänzungen des Strassennetzes in einem relevanten Ausmass sind nicht realis-tisch. Daher wird die Koexistenz – die gegenseitige Rücksicht-nahme und Verträglichkeit, die wesensgerechte Berücksichtigung aller Verkehrsarten – in den Vordergrund gerückt. Eine Betonung

Beurteilung: A Kenntnisnahme B Berücksichtigt C nicht berücksichtigt D nicht Gegenstand im Gesamtverkehrskonzept E Hinweis für die Umsetzung

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
			<i>Funktionen der Strassen und Knoten umgesetzt werden können, müssen Umgestaltungen im Strassenraum realisiert werden. Die Strassenräume sind nicht nur Verkehrsfläche, sondern auch Aufenthaltsräume. Deshalb soll der Fokus von einer verkehrsorientierten hin zu einer siedlungsorientierten Gestaltung der Strassenräume verschoben werden. Die Flächen des MIV sind auf ein notwendiges Mass zu beschränken, zugunsten von Veloinfrastrukturen und/oder Seitenflächen für den Fussverkehr und die Begrünung.</i>		dieser Koexistenz kann z.B. bei solchen heute schwierigen Situationen zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmenden durch eine siedlungsorientierte Umgestaltung gelöst werden. Verkehrliche Konflikte lassen sich nicht überall vollständig lösen, zu widersprüchlich sind die Ansprüche jedes Einzelnen. Dass dies mit Verkehrsgeboten und -verboten allein nicht realisierbar ist, wurde inzwischen mehrfach bewiesen. Aus Erfahrung wissen wir, dass der Strassenraum für alle attraktiv sein muss. Keine Schikanen, sondern gestalterisch überzeugende – möglichst einfache – Massnahmen sind gefordert. Auch lassen sich die Auswirkungen der Konflikte z.B. mit angepassten Fahrgeschwindigkeiten oder eben einer sinnvollen Umgestaltung der Verkehrsfläche minimieren.
5	i03	Teilkonzept Gesamtverkehr	Der Mitwirkende begrüsst, dass die Aufenthaltsqualität der Bahnhofstrasse erhöht werden soll und die Mobilitätsbedürfnisse umweltverträglich gestaltet werden sollen. Wünschenswert wären in diesem Sinne noch Ladestationen für E-Bikes und E-Autos, Pump- und Flickstationen für Velos und Motos, Cargobikes.	A	Die erwähnten Ergänzungen wie Ladestationen etc. werden jeweils bei den Massnahmen mitgedacht und situativ dann entschieden, wo es Sinn macht diese Ergänzungen zu stationieren.
6	p09	Strassengestaltung, S. 57	Der Mitwirkende bemängelt, dass in der Strassengestaltung vielerorts Bäume und (biodiverse) Grünflächen fehlen. Aktuelles Beispiel Coop: Bäume werden in enge Käfige gezwängt (> Gesunder Baum: Wurzelraum entspricht mind. Baumkrone). Dabei verwendet man die gleichen Gitteroste wie vor 20 Jahren, anstatt man den Boden öffnet, begrünt und den Bäumen Platz bietet. Ausserdem waren vorher Verbundsteine vor Ort, jetzt ist der Platz asphaltiert. Das ist ein planerischer Rückschritt. Die Strassen sollen beidseitig begrünt werden, sowohl vertikal (Bäume), wie auch horizontal (Baumscheiben). Klimaanpassung – Kühlung – Erhöhung der Aufenthaltsqualität – Gestaltung des Stadtbildes sind Stichworte dazu.	A	Bei anstehenden neuen Strassengestaltungsprojekten werden Bäume und Grünflächen mitgedacht. Bei der Sanierung der Bushaltestelle Coop wurden die Bäume 1:1 ersetzt. Der benötigte Wurzelraum ist den heute bei der Stadt angestellten Planern bekannt. Dies auch umzusetzen bedingt eine Planung, welche mehr als nur den 1:1 Ersatz beinhaltet und mehr Zeit benötigt. Die Sanierung der Bushaltestelle gemäss Gesetz bis Ende 2023 wurde höher gewichtet als eine umfassende Gestaltung dieses Abschnitts der Pestalozzistrasse. Ebenso wurden die Ansprüche an den Belag für die Benutzenden anders gewichtet und führten zu einem Asphaltbelag.

3.1.5 Kap. 4.2 Teilkonzept motorisierter Individualverkehr

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
1	p01	Parkierung	Die Mitwirkende findet es wichtig, dass der MIV so gut wie möglich aus der Stadt zu Gunsten einer höheren Lebensqualität in den Umkreis der Stadt gebracht wird. Eine Idee wäre, die Parkplätze der Blauen Zone in Kurzzeitparkplätze umzuwandeln. In der Folge kann die Innenstadt begrünt werden und die Wohlfühlqualität für FVV erhöht werden. Auch können so Restaurants und Cafés auf die	E	Die Anliegen werden zur Kenntnis genommen und fliessen in die Umsetzung ein.

Beurteilung: A Kenntnisnahme B Berücksichtigt C nicht berücksichtigt D nicht Gegenstand im Gesamtverkehrskonzept E Hinweis für die Umsetzung

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
			Strasse möblieren. Finanzielle Einbussen der Geschäfte durch auto-freie Zonen werden nicht eintreffen, Studien haben aufgezeigt, dass das Gegenteil der Fall ist. Halten sich die Fussgänger in einem schön gestalteten und angenehmen Ambiente auf, konsumieren sie mehr.		
2	p02	Tempo-30-Zonen	<p>Die Mitwirkende erwähnt, dass im Sonnenfeld, in der 30er Zone, ein extrem hohen Durchgangsverkehr von und zur Kreuzlin-gerstrasse/ins Sonnenringquartier/Aaheggquartier bis zur Amriswilerstrasse herrscht, immer mit dem Ziel, die Hauptstrasse zu umfah-ren. Leider wird nur sehr selten das Tempo 30 auch wirklich eingehalten und es mit übersetzter Geschwindigkeit gefahren. Dies ob-wohl an der Strasse sehr viel Leben herrscht, insbesondere viele spielende Kinder. Die Kinder im Sonnenfeld sollen besser geschützt werden. Abgesehen davon, werden regelmässig Haustiere überfah-ren.</p> <p>Es wäre wünschenswert, wenn die Frequenz an vorbeifahrenden Autos abnimmt und das Tempo 30 eingehalten wird. Dazu folgender Vorschlag: Bremsschwellen und das Anbringen von weiteren Gestal-tungs- und Verkehrsberuhigungselementen (z.B.: Ausbuchtun-gen/Säulen/Kandelaber) /weitere Bodenmarkierungen (30), so wie an der Alten Landstrasse.</p>	E	<p>Die Anliegen werden zur Kenntnis genommen und fliessen in die Umsetzung ein.</p> <p>Im Sonnenfeld wurden 2022 bereits Massnahmen, um die Tempo-30-Zone sichtbarer zu machen, umgesetzt. So wurde der Knoten Bachweg – Im Sonnenfeld mit Markierung versehen, die bestehen-den Pfosten farblich am Boden markiert, alle Rechtsvortritte mar-kiert und das 30-Zeichen eingangs des Sonnenfelds markiert.</p>
3	p03	Parkierung	Dem Mitwirkenden fällt auf, dass die Parkgarage Bodan sehr schlecht belegt ist. Meistens sind 40 oder mehr Parkplätze frei. Aus-erdem ist die Beschilderung von der Bahnhofstrasse kommend sehr schlecht. Die grosse Anzeigetafel steht in der Sternenstrasse und wird von Ortsunkundigen nur sehr schlecht bemerkt. Sollte nicht diese Tafel an der Bahnhofstrasse stehen oder hat das irgendwelche rechtlichen Probleme, dass das nicht möglich ist?	E	Die Anliegen werden zur Kenntnis genommen und fliessen in die Umsetzung ein. Im GVK sind zwei Massnahmen aufgeführt, wel-che die Signalisation zur Parkgarage beinhalten. So wird bei der Massnahme GV-3 Aufwertung Bahnhofstrasse als Stadtachse die Wegführung zur Parkgarage eine Rolle spielen und in der Mass-nahme MIV-3 Parkleitsystem Stadtkern/Hafen ebenfalls.
4	p05	Parkierung	<p>Bezüglich dem Auszug aus der Kurzfassung, S. 14, fragt sich der Mitwirkende, ob auch gebührenpflichtige Parkplätze bei Migros, Coop etc. verpflichtend eingeführt werden. Wenn ja, muss berück-sichtigt werden, dass der in Romanshorn ansässige Detailhandel al-lenfalls sehr an Attraktivität verliert, wenn die Parksituationen zu teuer, zu rar, zu unpraktisch wird.</p> <p>Ähnliches sieht man bereits im Stadtkern von anderen Städten wie z.B. in Weinfelden und Kreuzlingen, wo fast ausschliesslich nur noch am Stadtrand eingekauft wird und das Zentrum verwaist.</p>	E	Das gebührenpflichtige Parkieren auf privaten Grund einzuführen ist nicht einfach. Im Rahmen der Erarbeitung des Parkierungskon-zepts wird dies angeschaut und bearbeitet. Ebenfalls wird dort die sinnvolle Ausweitung der blauen Zonen bearbeitet. Der Zusam-menhang gebührenpflichtige Parkplätze zu Verlust Attraktivität De-tailhandel ist anzuschauen.

Beurteilung: A Kenntnisnahme B Berücksichtigt C nicht berücksichtigt D nicht Gegenstand im Gesamtverkehrskonzept E Hinweis für die Umsetzung

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
5	p05	Parkierung	<p>Der Mitwirkende stellt sich die Frage, wer die angedachten Parkhäuser finanziert. Er kann nicht nachvollziehen, dass man mit grossem finanziellem Aufwand bestehende Parkplätze zurückbaut und diese in Form von teuren Parkhäusern wieder erstellt. Wie kann durch Aufhebung von bestehenden Parkfeldern ein Suchverkehr reduziert werden? Suchen werden ja nur auswertige Besucher, welche die Situation in Romanshorn nicht gut kennen.</p> <p>Beispiel Freibad Romanshorn: Noch vor einigen Jahren wurden vorsorglich vor den Wochenenden die Wiesen z.B. an der Badstrasse (nahe der Unterführung) frisch gemäht, um mehr Parkplätze für auswertige Besucher zu schaffen. Besucher konnten ebenfalls an der Hinterwiesenstrasse, Lohzelgstrasse, usw. am Strassenrand parkieren. Heute fehlen diese Möglichkeiten und Fahrzeuge auf nicht markierten Flächen werden gebüsst.</p>	D	<p>Parkhäuser sind, wie im GVK beschrieben, vorrangig bei wichtigen Zielpunkten anzuordnen. Die Finanzierung erfolgt bei städtischen Parkhäusern aus den Einnahmen der Parkgebühren.</p> <p>Es geht nicht primär um den Rückbau von bestehenden Parkplätzen, sondern diese in Zukunft intelligent dort anzuordnen, wo sie auch gebraucht werden. Durch diese Bündelung kann Suchverkehr vermieden werden. Es ist dann für den Fahrzeuglenkenden klar, dass es keine Parkplätze entlang der Strasse im Zentrum hat, sondern im gut signalisierten Parkhaus. Dies betrifft auch den Suchverkehr, welcher die Situation in Romanshorn kennt. Es kann aber sein, dass im Zuge einer Strassenumgestaltung Parkplätze zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs oder der Sicherheit aufgehoben werden müssen.</p> <p>Diese Formen der zusätzlichen Parkplätze sind heute nicht mehr ohne Verkehrsregelung durchsetzbar, der Verkehr und die Vorschriften bezüglich Strassenverkehrssicherheit und Sicherheit im Allgemeinen haben zugenommen.</p> <p>In der Strassenverkehrsgesetzgebung ist geregelt, wo Fahrzeuge ausserhalb der markierten Parkflächen abgestellt werden dürfen.</p>
6	p05	Schleichverkehr	<p>Der Mitwirkende frag, mit welchen Anpassungen der Schleichverkehr reduziert werden kann. Müssen Anwohnerinnen und Anwohner allenfalls mit massiven Einschränkungen rechnen, wie z.B. grössere Umwege fahren, da Durchfahrten gesperrt werden, allenfalls Einbahnverkehr in den Quartieren eingeführt werden? Müssen Anwohnerinnen und Anwohner in den Quartieren mit ähnlichen Einschränkungen rechnen, wie dies bei den Verkehrsberuhigungsmassnahmen z.B. an der Hinterwiesenstrasse der Fall ist. Hier müssen Fussgänger ja jeweils die Strassenseite wechseln, um nicht im Verkehrsbereich der Motorfahrzeuge zu geraten. Der Mitwirkende bezieht sich auf das GVK, S. 61: <i>Der Schleichverkehr in Quartieren wird durch Anpassungen der Erschliessungssysteme reduziert.</i></p>	A	<p>Der erwähnte Satz ist eine von vier Stossrichtungen im Teilkonzept motorisierter Individualverkehr. Im Kapitel 4.2.4 wird dann näher darauf eingegangen, wie eine solche Anpassung des Erschliessungssystems erfolgen könnte.</p> <p>Die Situation in den Wohnquartieren wird geprüft und entsprechende Massnahmen, welche zu reduzierten Konflikten und zu einer optimaleren Erschliessung führen, erarbeitet. Heute sind diese Anpassungen noch nicht bekannt.</p> <p>Aus Erfahrung wissen wir, dass der Strassenraum für alle attraktiv sein muss. Keine Schikanen, sondern gestalterisch überzeugende – möglichst einfache – Massnahmen sind gefordert. Auch lassen sich die Auswirkungen der Konflikte z.B. mit angepassten Fahrgeschwindigkeiten oder eben einer sinnvollen Umgestaltung der Verkehrsfläche minimieren.</p>
7	i02	Parkleitsystem und Bewirtschaftung	<p>Die Mitwirkenden begrüssen den Ansatz eines Parkleitsystems für Romanshorn im Sinne der Attraktivitätssteigerung für Auswärtige. Damit verbunden ist eine Bewirtschaftung der Parkplätze. Wenn durch das Leitsystem ein echter Mehrwert für alle generiert werden kann, wehren sich die Mitwirkenden nicht gegen eine flächendeckende Bewirtschaftung. Es muss aber sichergestellt sein, dass</p>	D	<p>In einem ersten Schritt wird ein Parkierungskonzept für die planerische Festlegung zum Umgang mit der Parkierung zu erarbeitet. Basierend darauf ist in einem zweiten Schritt das verbindliche Parkierungsreglement zu überarbeiten (Massnahme MIV-2). Als dritter Schritt ist ein Parkleitsystem zu projektieren und umzusetzen. Im Parkierungskonzept werden die einheitliche Bewirtschaftung und</p>

Beurteilung: A Kenntnisnahme B Berücksichtigt C nicht berücksichtigt D nicht Gegenstand im Gesamtverkehrskonzept E Hinweis für die Umsetzung

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
			Parkleitsystem und Bewirtschaftung zusammengehören. Gegen eine Bewirtschaftung ohne Leitsystem würden die Mitwirkenden mit grosser Entschiedenheit kämpfen. Es soll aber weiterhin auch die Möglichkeit für nicht bewirtschaftete Parkplätze geben, gerade für Kurzzeit-Parkierende.		die möglichen Tariffhöhen festgelegt. Im Parkierungsreglement werden die Tarifgebühren und Parkdauer abgestuft nach Zonen festgelegt. Dieses Reglement muss der Gemeindeversammlung vorgelegt werden, auch wenn – wie heute – die Festlegung der Gebührenhöhe dem Stadtrat obliegt. Ob es dann weiterhin die Möglichkeit für nicht bewirtschaftete Parkplätze gibt, ist offen. Dies ist aber eine Angelegenheit für das Reglement und nicht für das GVK.
8	i02	Tempo-30-Zonen	Die Mitwirkenden begrüssen eine Einführung von Zone 30 in Wohnquartieren im Sinne einer Steigerung der Wohnqualität. Die in 2. Priorität vorgesehene Ausdehnung sehen sie kritisch. Tempo 30 zum Beispiel auf der Reckholdernstrasse macht wenig Sinn, da diese Strasse sehr übersichtlich ist. Eine Durchsetzung würde auch entweder eine hohe Überwachung oder erhebliche bauliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen erfordern. Beides ist aus ihrer Sicht auf den Strassen der 2. Priorität nicht gegeben.	C	<p>Die Stadt ist sich bewusst, dass die Reckholdernstrasse heute eine verkehrsorientierte Sammelstrasse mit guter Übersichtlichkeit ist. Entlang der Reckholdernstrasse hat es Menschen des Hauses Holenstein, welche den Bus benützen, Anwohnerinnen und Anwohner, Gewerbe und eine Schule der Sekundarstufe mit entsprechendem Schülerverkehr. Ebenso bestehen heute zwei Bushaltestellen in beide Richtungen. In städtischen Netzen sind diverse Ansprüche der einzelnen Verkehrsteilnehmenden bezüglich Raum und Geschwindigkeit vorhanden. Auch die Stadtbewohner und Benutzerinnen der Reckholdernstrasse haben als Direktbetroffene Wünsche an die Geschwindigkeit der Fahrzeuge. Im beschränkt vorhandenen Platz in stellt sich daher auch die Frage nach dem Optimum der Geschwindigkeit.</p> <p>Solche verkehrsorientierten Sammelstrassen innerorts wurden oft mit der Ausbaugeschwindigkeit von 60 km/h projektiert, in den 60er- und 70er-Jahren dann neu trassiert oder ausgebaut. Sie haben eine andere Funktion als Hauptstrassen – unterscheiden sich aber wenig im Ausbaustandard. Dies sieht man auch bei der Reckholdernstrasse – Autofahrende halten sich nicht an die eigentliche Hierarchie und Funktion der Strasse, weil diese Hierarchie nicht erkennbar ist, weil die Reckholdernstrasse nicht selbsterklärend ist. Ob die Einführung von Tempo 30 die richtige Massnahme ist, lässt sich heute nicht sagen. Wird eine Hauptstrasse oder verkehrsorientierte Nebenstrasse in eine Tempo 30-Zone integriert, behält sie ihre Netzfunktion und bleibt den siedlungsorientierten Strassen übergeordnet. Der Rechtsvortritt wird nicht prinzipiell eingeführt und es können auch Fussgängerstreifen markiert werden</p> <p>Wichtig ist, dass die Reckholdernstrasse in Zukunft ihrer Funktion als Sammelstrasse für alle Verkehrsteilnehmenden wahrnehmen kann und der Raum und damit die gefahrene Geschwindigkeit selbsterklärend wahrgenommen wird. Dies gilt auch für die ande-</p>

Beurteilung: A Kenntnisnahme B Berücksichtigt C nicht berücksichtigt D nicht Gegenstand im Gesamtverkehrskonzept E Hinweis für die Umsetzung

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
					ren Strassen, welche als 2. Priorität definiert sind. Wie diese Zukunft dann aussieht, hat ein spezifisches Projekt für die jeweilige Strasse aufzuzeigen. Die Nennung wird aus diesem Grund nicht herausgenommen oder umformuliert.
9	i03	Teilkonzept motorisierter Individualverkehr	Der Mitwirkende begrüsst, dass Temporeduktionen sowie ein Parkleitsystem angedacht werden. Begegnungszonen sollten nicht möglichst sondern verbindlich ausgedehnt werden.	A	Das Anliegen wird zur Kenntnis genommen. Eine mögliche Ausdehnung von Begegnungszonen wird sorgfältig geprüft und bei Eignung verbindlich umgesetzt.
10	i03	Erschliessung Seebad/Hafenbecken	Aus Sicht der Mitwirkenden muss das Ziel sein: "Hafen autofrei". Es besteht ein Widerspruch zwischen dem Anspruch der Zufahrt zu Autoparkplätzen und verkehrsberuhigter Hafenpromenade: «Es ist zu prüfen... -letzten Abschnitt zu verkürzen» soll umgesetzt werden.	E	Die Hafenpromenade wird in einem separaten Projekt umgesetzt. Darin wird die Umwandlung in eine Fussgängerzone geprüft. Der Hinweis wird in das Projekt aufgenommen.
11	p09	Erschliessung Seebad/Hafenbecken	Der Mitwirkende meint, dass das Seebad in den Sommermonaten zu gewissen Zeiten mit einem Busangebot erschlossen werden sollte.	A	Das Anliegen wird zur Kenntnis genommen. Im GVK sind Ausführungen zu einer Station Holenstein-Seebad integriert. Eine Erschliessung während den Sommermonaten mit einem Busangebot wird in zukünftigen Überlegungen zum Seebad berücksichtigt.
12	p09	Erschliessung Seebad/Hafenbecken	Der Mitwirkende fordert, dass die Erschliessung des Hafenhotels in erster Linie nicht zweckmässig sein soll, sondern vor allem für die Anwohnenden eine Entlastung erreicht werden soll!! Es ist ein Widerspruch, wenn man einerseits den Stadtkern entlasten will, aber die Zufahrt zum Hafen trotzdem in grossen Teilen gewährleistet bleiben sollte. Das versteht kein Mensch und kostet nur Millionen. Es wird befürchtet, dass eine ungehinderte 24h-Zufahrt via Bankstrasse, die aber gleichzeitig prioritär für den Veloverkehr ist (Bodenseeradweg), erfolgt.	A	Das Anliegen wird zur Kenntnis genommen. Zum Hafenbecken werden verschiedene Möglichkeiten beschrieben, um weniger Verkehr in diesem Gebiet zu haben. Dabei wird erwähnt, dass "weiterhin eine zweckmässige Erschliessung des geplanten Hotels möglich bleibt". Es geht in erster Linie um die Entlastung vom MIV in diesem Gebiet und nicht um die Erschliessung des Hotels.

3.1.6 Kap. 4.3 Teilkonzept Fuss- und Veloverkehr

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
1	p05	Teilkonzept allgemein	Der Mitwirkende findet Romanshorn schon heute sehr attraktiv für den FVV. Es finden sich viele Wege durch die Quartiere, um von einem Punkt zum anderen zu gelangen, ohne dass man an verkehrsreichen Strassen entlang fahren muss.	A	Die Ausgangslage für den FVV ist in Romanshorn grundsätzlich sehr gut. Die Topografie ist mehrheitlich flach und weist kaum hinderliche Steigungen auf. Ebenfalls sind die Distanzen im Stadtgebiet klein und vor allem mit dem Velo ideal zurückzulegen. Deshalb weist der Veloverkehr bereits jetzt einen vergleichsweise hohen Anteil am Modal-Split auf.

Beurteilung: A Kenntnisnahme B Berücksichtigt C nicht berücksichtigt D nicht Gegenstand im Gesamtverkehrskonzept E Hinweis für die Umsetzung

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
					<p>Vor allem bei kurzen und mittleren Distanzen kann eine Verlagerung zum Veloverkehr zulasten des MIV erreicht werden. Die Grösse des Stadtgebiets erlaubt es, attraktive Pendlerstrecken für das Velo einzurichten. Gemäss Pendlerstatistik arbeitet und wohnt ein beträchtlicher Teil der in Romanshorn tätigen Arbeitskräfte in Romanshorn selber (ca. 2'000 Personen) oder pendelt von oder zu den umliegenden Gemeinden Uttwil, Amriswil oder Salsmach (ca. 1'100). Deshalb liegt ein grosses Potenzial für den Veloverkehr im Binnenpendlerverkehr sowie im Pendlerverkehr von / zu den umliegenden Gemeinden. Für diesen Alltagsverkehr kann der Veloverkehr das zentrale Verkehrsmittel sein. Das Potenzial, den Modal-Split weiter in Richtung nachhaltigere Mobilität zu verschieben, wird durch eine konsequente Förderung des Velos als sehr gross eingeschätzt.</p> <p>Auch der Fussverkehr hat im Zusammenspiel mit dem ÖV ein hohes Potenzial und dürfte insbesondere für den Freizeit- und Tourismusverkehr wichtig sein. Das grundsätzlich hohe Potenzial für den Fussverkehr wird bislang jedoch noch ungenügend genutzt.</p> <p>Herausforderungen ergeben die Trennwirkungen der Bahnlinien sowie der Kantonsstrassen. Diese sind einerseits Träger des kantonalen Velonetzes Alltagsverkehr, aber auch Hindernisse für querende FVV-Verbindungen. Für den Freizeitverkehr bestehen attraktive Routen am Seeufer. Für den Alltagsverkehr ist das FVV-Netz jedoch bescheiden und es besteht Ausbaubedarf.</p>
2	i02	Velo- und Fussverkehr	Die Mitwirkenden begrüssen ausdrücklich den Ansatz, die vorhandene stückweise Infrastruktur zusammenhängend zu gestalten und damit attraktive und sichere durchgehende Wege zu ermöglichen. Die Gleisquerung Süd kann dabei auch als Erschliessung für das Gebiet Hafen Süd eine wichtige Rolle spielen.	A	Die Gleisquerung Süd dient der besseren Erreichbarkeit des ESP Hafepark und von Parkieranlagen am Stadtkernrand sowie einer möglichen Umlegung des Bodenseeradweges. Sie macht Sinn, wenn eine Entwicklung im ESP Hafepark konkret wird.
3	i03	Abb. 49: Teilkonzeptkarte FVV	Der Mitwirkende meint, dass die in der Legende mit bestehender Infrastruktur FVV bezeichnete Bahnhofstrasse heute keine solche hat.	A	Die Intention war zu unterscheiden zwischen fehlender Infrastruktur, also heute z.B. Wiese und keine Möglichkeit mit dem Velo zu fahren und bestehender Infrastruktur, also heute Strasse, auf der das Velo verkehren kann. Es ist nicht die eigentliche Veloinfrastruktur wie separater Veloweg, Velostreifen o.ä. gemeint.
4	i03	FVV-7 Neue Gleisquerung Bahnhof Süd	Der Mitwirkende erwähnt die "Cycleslagen" in Kopenhagen als funktionalen und gleichzeitig städtebaulichen Hingucker.	E	Gerne nehmen wir diesen Hinweis in die weitere Planung auf.

Beurteilung: A Kenntnisnahme B Berücksichtigt C nicht berücksichtigt D nicht Gegenstand im Gesamtverkehrskonzept E Hinweis für die Umsetzung

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
5	p09	Fuss- und Veloverkehrs-konzept	Der Mitwirkende begrüsst eine Erarbeitung Fuss- und Veloverkehrs-konzept positiv.	A	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
6	p09	Fuss- und Veloverkehr	Der Mitwirkende meint, dass die Strassenquerung Kreuzlingerstrasse auf Höhe Aldi/Lidl für FVV durch eine Unterführung ergänzt werden sollte, auch für Schülerinnen und Schüler.	C	<p>Eine Unterführung der Kreuzlingerstrasse auf Höhe Aldi/Lidl wird zurzeit als nicht praktikabel angesehen. Gründe dafür sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> Bei sehr hohem Verkehrsaufkommen auf der zu querenden Strasse kann die Benützung einer Unterführung attraktiver sein als das Abwarten einer geeigneten Zeitlücke. Dies ist insbesondere bei einem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) ab ca. 20 000 Fahrzeugen sowie bei mehr als zwei Fahrstreifen gegeben. An besagter Stelle hat es einen DTV von 15'400. Unterführungen sind besonders dort geeignet, wo eine Querung der Fahrbahn aus Sicherheitsgründen für den Langsamverkehr ungeeignet ist. Der hohe Sicherheitsgewinn kann jedoch nur dann gewährleistet werden, wenn die Unterführung tatsächlich benutzt wird. Besonders Fussgänger sind sehr «umwegempfindlich», wenn es gilt, Höhendifferenzen zu bewältigen, um danach das Ausgangsniveau wieder zu erreichen.
7	p09	Fuss- und Veloverkehr	Der Mitwirkende findet mehr Veloparkiermöglichkeiten positiv.	A	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
8	p09	Fuss- und Veloverkehr	Der Mitwirkende weist darauf hin, dass darauf zu achten sei, in Zusammenarbeit mit dem Kanton ständige Verbesserungen für den Veloverkehr erreichen zu können. Beispiel: Veloroute nach Amriswil. Die Veloroute zwischen Spitz und Hatswil ist positiv. Leider nicht durchgehend und man muss diverse Male die Strassenseite wechseln. Bei einer aktuellen Sanierung zwischen Hatswil und Amriswil werden Velobedürfnisse (separate Spur) nicht aufgenommen, obwohl diese Route im Richtplan als Velohauptroute klassiert ist. Solche Sanierungen für viel Geld und keinen substantziellen Verbesserungen ist für den Mitwirkenden unverständlich und eine verpasste Chance auf Jahrzehnte hinaus.	A	<p>Die Zusammenarbeit mit dem Kanton, hier vor allem mit der Langsamverkehrsfachstelle des Tiefbauamtes, harmoniert einwandfrei.</p> <p>Die angesprochene Verbindung zwischen Hatswil und Amriswil befindet sich nicht auf Stadtgebiet Romanshorn und ist in der Zuständigkeit des Kantons. Die Situation ist aber vergleichbar mit Romanshorn: Es steht nur beschränkter Platz zur Verfügung – separate Velospuren sind so nicht umsetzbar.</p>
9	p09	Fuss- und Veloverkehr	Dem Mitwirkenden scheint die Legende auf Seite 75 fehlerhaft: Auf der Bahnhofstrasse ist keine Veloinfrastruktur vorhanden. Als Velofahrer fährt man auf der Bahnhofstrasse immer mit einem ungunten Gefühl.	A	Die Intention war, zu unterscheiden zwischen fehlender Infrastruktur, also heute z.B. Wiese und keine Möglichkeit mit dem Velo zu fahren und bestehender Infrastruktur, also heute Strasse, auf der das Velo verkehren kann. Es ist nicht die eigentliche Veloinfrastruktur wie separater Veloweg, Velostreifen o.ä. gemeint.

Beurteilung: A Kenntnisnahme B Berücksichtigt C nicht berücksichtigt D nicht Gegenstand im Gesamtverkehrskonzept E Hinweis für die Umsetzung

3.1.7 Kap. 4.4 Teilkonzept öffentlicher Verkehr

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
01	i03	Kombinierte Mobilität	Der Mitwirkende begrüsst die Erwähnung der Kombinierten Mobilität. Die aufgeführten Angebote am Bahnhof Romanshorn sind positiv zu werten und müssen im GVK bleiben.	A	Der Hinweis wird gerne zur Kenntnis genommen.
02	p09	Schiffskurs Romanshorn-Friedrichshafen	Der Mitwirkende meint, dass sich die Stadt Romanshorn zusammen mit dem Kanton und der Stadt Friedrichshafen für einen Spätkurs der Schiffsverbindung einsetzen sollte. Die letzte Fähre fährt im Sommer kurz nach 20 Uhr zurück nach Romanshorn. Dies unterbindet die Erlebbarkeit und den kulturellen Austausch beidseitig des Sees, was als grosses Manko bezeichnet wird, für Romanshorn aber eine Stärke sein sollte.	A	Eine solche Spätverbindung zwischen Friedrichshafen und Romanshorn gab es bereits 2003. Nachdem 2021 der Betrieb eines saisonalen Halbstundentaktes für die Fähre an der Finanzierung scheiterte, bleibt eine Spätverbindung vorerst wahrscheinlich Wunschdenken. Allerdings sind Bestrebungen vorhanden, mit dem Zielbild Bodanrail 2045 der Internationalen Bodenseekonferenz das Angebot der Fähre auszubauen. Die Stadt hat bei einer solchen Mehrangebot nur ein kleines Mitspracherecht. Hier sind der Bund, Kanton, das Land Baden-Württemberg sowie der Landkreis Bodenseekreis im Lead.
03	p09	Einrichtungen	Der Mitwirkende meint, dass als Ort am Bodenseeradweg es ein grosses Manko ist, dass man in Romanshorn in Bahnhofs- oder Seenähe nirgends kostenlos sein Velo pumpen kann. Es braucht kostenlose Luftpumpen an diversen Stellen, andere Städte machen es vor. Dasselbe gilt für E-Bike-Ladestationen.	A, D	In frei zugänglichen Veloabstellanlagen ist ein Angebot an Lademöglichkeiten für E-Bikes schwierig zu realisieren (fehlende Harmonisierung). In überwachten Anlagen mit Zutrittssystem hingegen kann ein Laden mit dem eigenen Ladegerät einfach realisiert werden. Diese Lademöglichkeiten für E-Bikes sind im GVK auf S. 77 erwähnt. Öffentlich zugängliche Luftpumpen entlang dem Bodenseeradweg gibt es bereits in Arbon. Romanshorn wäre eine gute Ergänzung. Dies wird aber nicht im GVK abgehandelt.
04	p09	Leihangebote	Der Mitwirkende bezeichnet einen Ausbau bzw. vermehrte Unterstützung von Leihangeboten für Lastenvelos als wünschenswert. Lastenvelos sind für Besorgungen im Ort oder in der Umgebung ideale Verkehrsmittel, z.B. Pflanzenerde holen, Einkaufen in Amriswil, etwas in St. Gallen abholen.	D	Uns sind keine Ortschaften im Thurgau bekannt, welche einen Lastenveloverleih anbieten, welcher nicht von privater Seite her initiiert ist. Das Thema ist auch nicht Gegenstand des GVK – eher Energiestadt oder FVV-Förderung.

3.1.8 Kap. 5 Aktionsplan

Beurteilung: A Kenntnisnahme B Berücksichtigt C nicht berücksichtigt D nicht Gegenstand im Gesamtverkehrskonzept E Hinweis für die Umsetzung

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beur-tei-lung	Bemerkung

3.1.9 Anhang Massnahmen

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beur-tei-lung	Bemerkung
1	p04	Tempo 30	<p>Die Mitwirkenden haben im Bericht keine Massnahmen gegen die Autoposer gefunden, diese sind doch ein markanter Anteil der Lärm-belästigungen. Sie können sich vorstellen, dass bei Tempo 30 die Autoposer-Strecken, wie die Schulstrasse, für Autoposer nicht mehr interessant sein werden. Der Belastung durch den Verkehrslärm wurde aus ihrer Sicht zu wenig Beachtung geschenkt.</p> <p>Als Sofortmassnahme gegen die Lärm-belästigungen soll die Tem-poreduktion auf 30 km/h „sofort“, auch auf Hauptachsen oder zumin-dest auf den Stadtkernstrassen eingeführt werden. Es ist nicht ein-zusehen, warum sofort wirksame Massnahmen nicht die höchste Priorität erhalten.</p>	C	<p>Massnahme MIV-5 "Erweiterung von Tempo-30-Zonen in den Quartieren" & MIV-6 "Erweiterung Tempo-30 auf grössere kommu-nale Strassen sind im GVK aufgeführt. Die aufgeführten Prioritäten mittel und Zeithorizonte mittelfristig bis langfristig (ab 2025) sind dem strukturierten Vorgehen der Abarbeitung der Massnahmen und den vorhandenen Ressourcen geschuldet. Andererseits sind die "Stadtkernstrassen" (z.B. Bahnhof-/Neuhofstrasse) bereits in Bearbeitung (BGK) > also hohe Priorität.</p>
2	p04	Massnahmen generell	<p>Für die Beurteilung der Massnahmen fehlen den Mitwirkenden die Verkehrszahlen der Schulstrasse, welche ähnlich der Neuhofstrasse sein werden und dort sind Entlastungen vorgesehen, auf der Schulstrasse nicht.</p>	A	<p>Die angedachten Massnahmen an der Neustrasse und bei der Bahnhofstrasse ergeben auch für die Schulstrasse eine Beruhi-gung. Zusätzliche Massnahmen an der Schulstrasse sind nicht ausgeschlossen. Die beiden Massnahmen sind im Agglomerati-onsprogramm integriert und haben eine "Deadline" zur Umset-zung. Der Hinweis ist in der Planung der Massnahmen Bahnhof-und Neuhofstrasse bereits berücksichtigt.</p>
3	p04	Aufwertung Bahn-hofstrasse als Stadt-achse	<p>Die Mitwirkenden meinen, dass durch Eingriffe an bestehenden Hauptachsen der Verkehr sich auf bisherige Strassen mit Wohncharakter verlagert, so erlebt mit der Trennung der Alleestrasse. Deshalb ist eine Trennung des MIV oder Einschränkung auf der Bahnhofstrasse abzulehnen, die Umverteilung des Verkehrs belastet bisherige „Wohnstrassen“ zu sehr.</p>	A	<p>Eingriffe an Hauptachsen verlagern nicht per se den Verkehr auf Quartierstrassen. Diese sind entsprechend mit Durchfahrtswider-ständen (z.B. Tempo 30, siedlungsverträgliche Gestaltung von Quartierstrassen, Erhöhung der Aufenthaltsqualität etc.) auszustat-ten.</p> <p>Die Aufwertung der Bahnhofstrasse kommt daher, dass die heu-tige Strassenraumgestaltung und Infrastruktur offensichtliche Defi-zite aufweist. Der Betrieb und die Strassengestaltung sind daher zugunsten höherer Verkehrssicherheit zu überprüfen. Dies wurde auch bereits an der Gemeindeversammlung vom 16. Mai 2017 vom Souverän mit der Übernahme der Strasse vom Kanton so be-schlossen.</p>

Beurteilung: A Kenntnisnahme B Berücksichtigt C nicht berücksichtigt D nicht Gegenstand im Gesamtverkehrskonzept E Hinweis für die Umsetzung

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beur-teilung	Bemerkung
					<p>Mit einer Umgestaltung wird das Ziel verfolgt, den Fuss- und Veloverkehr auf der Stadtachse Bahnhofstrasse zu fördern und ihm dementsprechend mehr Raum zu geben, wie auch heutige Schwachstellen (z.B. die Längsparkierung, welche für Velofahrende gefährlich ist oder die verschiedenen Strassenquerungen für die Schülerinnen und Schüler) zu beheben. Die Bahnhofstrasse war früher ein wichtiger Begegnungsraum, in dem sich das soziale Leben abspielte und stellte die Visitenkarte von Romanshorn dar. Mit der zunehmenden Motorisierung der Bevölkerung wurde auch die Bahnhofstrasse zu einer reinen Verkehrsachse degradiert. Es stellt sich nun die Frage, wie kann man diesen Strassenraum wieder zu einem vielfältig nutzbaren Siedlungsraum umgestalten, der auch den motorisierten Verkehr (er)trägt? Das eine Umlagerung auf die Quartierstrassen erfolgt, kann nicht das Ziel dieser Umgestaltung sein und muss verhindert werden.</p> <p>Der Hinweis ist in der Planung der Umgestaltung Bahnhof- und Neuhofstrasse bereits berücksichtigt.</p>
4	p07	Verkehrsberuhigende Massnahmen und Einführung des Rechtsvortritts in Kreuzungsbereichen der Neuhofstrasse	<p>Die Mitwirkenden weisen darauf hin, dass es beabsichtigt ist, im Verlaufe 2023 die Kanalisationsleitungen im Bereiche der Neuhofstrasse zu erneuern. Bei dieser Erneuerung werden Tiefbauarbeiten an der Neuhofstrasse stattfinden. Im Rahmen dieser Arbeiten sind verkehrsberuhigende Massnahmen durch einzelne bauliche Vorkehren zu prüfen. Bei einer Verbindung von verkehrsberuhigenden Massnahmen mit den Tiefbauarbeiten könnten Synergieeffekte genützt und damit auch Kosten gespart werden. Die Neuhofstrasse wird leider in jüngerer Vergangenheit vermehrt als innerstädtische Rennstrecke benützt, wobei die sehr gerade und übersichtliche Strassenführung mit wenig Hindernissen gerade einladend für hohe Tempi wirkt. Dabei wird nach dem Hofkreisel - insbesondere auch zu Abend- und Nachtstunden - häufig massiv auf das Gaspedal gedrückt. Daher sind solche Massnahmen insbesondere im Bereich der westlichen Neuhofstrasse ins Auge zu fassen.</p> <p>Die bestehende Vortrittsregelung im Bereich der Neuhofstrasse begünstigt zusätzlich jene Autolenker, die mit ihrem Fahrzeug höhere Geschwindigkeiten fahren, da sie nicht damit rechnen müssen, anderen Verkehrsteilnehmern Vortritt gewähren zu müssen. In der Vergangenheit wurde leider bei der Neuhofstrasse wie auch bei der Schulstrasse bei allen Einfahrtsstrassen der Vortritt aufgehoben. Damit konnte sich diese Strecke als Schnellfahrstrecke etablieren. Wenn demgegenüber wie bei der Salmacherstrasse Rechtsvortritt gelten würden, würde sich schon aus diesem Umstand eine gewisse</p>	E	<p>Die Werkleitungsarbeiten an der Neuhofstrasse wurden bereits 2022 abgeschlossen. Sie beinhalteten punktuelle, abschnittsweise durchgeführte Grabarbeiten, die anschliessend wieder asphaltiert wurden. Solche Arbeiten der Werke eignen sich nicht, um Synergien mit allfälligen verkehrsberuhigten Sofortmassnahmen (ohne Planung) zu nutzen. Die Planung des BGK Neuhofstrasse ist bereits im Gange und wir hoffen ab 2024 in die Umsetzung gehen zu können.</p> <p>Die dargelegten Probleme nehmen wir entgegen und lassen diese in die BGK-Erarbeitung einfließen.</p>

Beurteilung: A Kenntnisnahme B Berücksichtigt C nicht berücksichtigt D nicht Gegenstand im Gesamtverkehrskonzept E Hinweis für die Umsetzung

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beur-teilung	Bemerkung
			Verkehrsverlangsamung ergeben. Dies wird von der Stadt nun auch explizit beim Knoten Alleestrasse/Hafenstrasse vorgesehen, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen.		
5	p07	GV-05 Siedlungsverträgliche Umgestaltung Neuhofstrasse	Die Mitwirkenden weisen darauf hin, dass der DTV für die Neuhofstrasse beruhend auf einer Verkehrszählung im Jahr 2012 angegeben ist. Dieses Datenmaterial ist klar veraltet, gerade wenn man die viel aktuelleren Werte für die obere Bahnhofstrasse und die Reckholdernstrasse vergleicht. Für eine sorgfältige Planung braucht es Werte, die auf einer vergleichbaren Datenbasis abstellen. Dies ist aber bei schon jetzt zehn Jahre zurückliegenden Werten nicht gegeben. Es ist daher für die Festlegung des weiteren Vorgehens eine aktuelle Verkehrszählung vorzunehmen. Bei dieser könnten dann auch noch (natürlich ohne Rückverfolgung, welches Polizeikennzeichen die jeweiligen Fahrzeuge haben) die Geschwindigkeiten der Verkehrsteilnehmer gemessen werden.	E	Selbstverständlich werden für die angehende Planung aktuelle Verkehrsmessungen durchgeführt. Diese beinhalten neben der Anzahl der Autos, LKWs und Velos auch die gefahrene Geschwindigkeit.
6	p07	GV-05 Siedlungsverträgliche Umgestaltung Neuhofstrasse	Es wird durch die Mitwirkenden begrüsst, dass auf S. 41 GVK für die Neuhofstrasse eine siedlungsverträgliche Strassenraumgestaltung vorgesehen wird. Die Neuhofstrasse weist auf ihrer Nordseite eine nahezu vollständige Überbauung mit Wohnhäusern auf, die sich nahe beim Strassenraum befinden, da die dort früher vorhandenen Vorgärten wohl zu einem wesentlichen Teil Strassen- und Trottoirbauten zum Opfer fielen. Dieses Gebiet gehört auch zu einem schützenswerten Gebiet gemäss Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS). So hat das dort erwähnte Quartier G 4.2 nördlich der Neuhofstrasse das Erhaltungsziel A und die Häuser ab der Gastwirtschaft NeuhoF in westlicher Richtung der Neuhofstrasse stellen eine immer noch vorhandene Reihe von Arbeiterwohnhäusern dar (ISOS G 4.04). Die Strassenraumgestaltung ist daher zur Erhaltung der Wohnqualität der im Bereich der ersten und zweiten Bautiefe zur Neuhofstrasse befindlichen Wohnbauten aufzuwerten. Im Rahmen der gemäss S. 54 GVK vorgesehenen siedlungsorientierten Erscheinung sind Fahrbahnverengungen mit Bepflanzungen durch Bäume und dort anzuordnende Parkplätze vorzusehen. Nur so kann eine Redimensionierung der Neuhofstrasse als Zufahrtsachse, wie auf S. 60 GVK vorgesehen, realisiert werden. Ungenügend wäre, auf der bestehenden Strasse lediglich Velostreifen zu markieren.	E	Die Neuhofstrasse ist bezüglich Gestaltung heute primär auf den MIV ausgerichtet. Für den Veloverkehr bestehen keine Infrastrukturen und auch für den Fussverkehr bestehen diverse Unterbrüche in den Längs- und Querbeziehungen. Aufgrund der angestrebten Lenkung des Zielverkehrs Richtung Hafen / Parkierungsanlage Bahnhof via Friedrichshafnerstrasse ist die Neuhofstrasse zurückzubauen und siedlungsorientiert zu gestalten. Für den ganzen Strassenabschnitt ist ein BGK auszuarbeiten. Dieses Projekt ist im Agglomerationsprogramm 4. Generation enthalten und kann frühestens ab 2024 ausgeführt werden. Das BGK kann durch einen redimensionierten Querschnitt und eine Temporeduktion im östlichen Abschnitt die angestrebte Verkehrslenkung unterstützen. Für die geplante Veloachse sind zudem Massnahmen vorzusehen – aber mehr als nur Velostreifen. Da die Neuhofstrasse im westlichen Abschnitt Teil des ESP Hof ist, muss eine allfällige Erschliessungsfunktion des ESP sowie das angestrebte Quartierzentrum am Kreisel Hof bei der Planung mitberücksichtigt werden.
7	p07	Integrale Geltung von Tempo 30 auf der gesamten Neuhofstrasse	Die Mitwirkenden machen darauf aufmerksam, dass gemäss S. 67 GVK Tempo 30 erst ab der oberen Neustrasse stadteinwärts auf der Neuhofstrasse eingeführt werden soll. Begründet wird dies damit,	E	Für die ganze Neuhofstrasse wird ein BGK erarbeitet (s. auch Antwort oben, Nr. 6). Die Formulierung im GVK ist nicht absolut ("In diesem Abschnitt bestehen beidseitig Wohnnutzungen und die Ak-

Beurteilung: A Kenntnisnahme B Berücksichtigt C nicht berücksichtigt D nicht Gegenstand im Gesamtverkehrskonzept E Hinweis für die Umsetzung

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beur-teilung	Bemerkung
			dass die Akzeptanz höher sei, weil dort auf beiden Seiten Wohnbauten vorhanden seien. Diese Sichtweise verkennt jedoch den wie dargelegt hohen Siedlungswert der Wohnbauten entlang der Neuhofstrasse auch westlich der oberen Neustrasse. Wenn schon der Begriff der Akzeptanz verwendet wird, so ist eine solch räumlich sehr kurze Tempo 50 Zone vor einer Tempo 30 Zone zu vermeiden, da für den vom Hofkreisel kommenden Lenker nicht einsichtig ist, warum er nun auf der gleichen Strasse ab der oberen Neustrasse nur noch Tempo 30 fahren sollte. Auch ist wie dargelegt auf der gesamten Neuhofstrasse eine siedlungsverträgliche Strassenraumgestaltung und gemäss S. 60 GVK eine Redimensionierung als Zufahrtsachse vorgesehen und nicht erst ab Höhe obere Neustrasse. Diese Unterscheidung Tempo 50 bis obere Neustrasse und Tempo 30 erst weiter östlich ist mit den übrigen Vorgaben des GVK nicht vereinbar. Vielmehr ist Tempo 30 bereits unmittelbar nach dem Kreisel Hof vorzusehen. Dies ist auch nicht erst in zweiter Priorität, sondern ebenfalls in erster Priorität zu realisieren, da sonst bis zur Einführung von Tempo 30 wieder zusätzlicher Verkehr auf die Neuhofstrasse gelenkt würde, weil dort schneller gefahren werden könnte.		zeptanz des neuen Temporegimes wird deshalb als höher angesehen"). Im BGK ist dies sicherlich zu prüfen. Ebenso der nächste Satz im GVK "Längerfristig könnte Tempo-30 aber auch bis zum Kreisel Hof ausgedehnt werden", welcher eben dies unterstützt.
8	i01	GV-2 Erschliessungskonzept Bahnhof, Stadtkern und Hafenbecken	Die Mitwirkenden heben die Vorzüge der Lage der Liegenschaft Bankstrasse 4, die gute Erschliessung, sehr gute Erreichbarkeit und Parkplätze, welche in unmittelbarer Nähe in der Blauparkzone zu finden sind, hervor. Diverse Mieter der Mitwirkenden, insbesondere Geschäfte/Büros, jedoch auch Wohnungen, haben sich aufgrund dieser Rahmenbedingungen für diesen Standort entschieden, sind teilweise auch auf die direkte Zufahrt und Parkmöglichkeiten für Kunden über die Bankstrasse angewiesen. Mit einer 20er Zone ist ein guter Kompromiss möglich, eine Zufahrt, wenn auch unter erschwerten Bedingungen, bleibt möglich. Eine Sperrung der Strasse, auch wenn dies nur über eine gewisse Zeit so wäre, ist aus Sicht der Mitwirkenden keine Option.	E	Die Hinweise zur Erreichbarkeit und den Parkmöglichkeiten in näherer Umgebung der Bankstrasse 4 werden in der Erarbeitung der Massnahme GV-2 einfließen.
9	p08	MIV-7 Optimierung Erschliessung Seebad und Hafenbecken	Die Mitwirkenden erwähnen Ideen bei der Zufahrt Seebad: <ul style="list-style-type: none"> • Strassenpfeiler im Bereich Fischerhütte / Tennisplätze keine Weiterfahrt zum Seebad mehr möglich (Strassenpfeiler absenkbar für Notfälle) • Zufahrt über Hinterwiesenstrasse oder anliegende Quartiere zum Kanu-Club, öffentliche Badewiese und Bar "Strandland" 	E	Die Hinweise fließen in die Erarbeitung allfälliger Massnahmen ein.

Beurteilung: A Kenntnisnahme B Berücksichtigt C nicht berücksichtigt D nicht Gegenstand im Gesamtverkehrskonzept E Hinweis für die Umsetzung

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beur-teilung	Bemerkung
			<ul style="list-style-type: none"> Die gefährlichen Situationen für Fahrradfahrer und Fussgänger im Bereich Tennisplatz Richtung Kanu-Club könnten damit auch vermieden werden. 		
10	p08	MIV-2 Parkierungskonzept und Überarbeitung Parkierungsreglement	Die Mitwirkenden bringen die Idee ein, die Parkplatzgebühren für das Seebad zu erhöhen und keine Ermässigung für Romanshorer zu geben (der eine oder andere nimmt dann vielleicht das Fahrrad anstelle des Autos).	E	Die Hinweise fliessen in die Erarbeitung des Parkierungskonzepts und Parkierungsreglements ein.
11	p08	GV-2 Erschliessungskonzept Bahnhof, Stadtkern und Hafenbecken	<p>Die Mitwirkenden äussern Ideen für den Bahnhofplatz:</p> <p>Die Zufahrt zum Bahnhof soll möglich sein, für Bring- und Abholservice von Reisenden oder kurze Erledigungen. Vielleicht könnte die aktuelle Situation mit den Autos und Fahrern, die sich dort lange aufhalten, mit einfachen Massnahmen verbessert werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> Parkplätze reduzieren und max. Parkzeit von 15 Minuten einführen (immer gültig / 24 Std). Diese Zeit müsste für einen Billett- oder Einkauf ausreichen. Wer länger parkieren möchte, kann auf das Parkhaus Bodan ausweichen. Auf dieses müsste besser hingewiesen werden. Laufende Kontrollen, ob die max. Parkzeit von 15 Minuten eingehalten wird. Auch wenn der Fahrer im Auto sitzt. 	E	Die Hinweise fliessen in die Erarbeitung des Erschliessungskonzepts ein.
12	p08	FVV-3 Realisierung attraktiver Veloachsen	Die Mitwirkenden begrüssen die Vorschläge, das Velonetz in Romanshorn auszubauen.	A	Der Hinweis wird gerne zur Kenntnis genommen.
13	p09	GV-02 Erschliessungskonzept Bahnhof, Stadtkern und Hafenbecken	Der Mitwirkende äussert seine Bedenken zur geplanten Parkierungsanlage Hafenhotel. Es wird wohl daran hängen, wie diese konzipiert wird. In seinen Augen ist dies falsch investiertes Geld am falschen Ort. Die PP sollten via Friedrichshafnerstrasse erfolgen.	A	Bei einer Entwicklung des Hafensparks Süd werden selbstverständlich Parkierungsmöglichkeiten angedacht und realisiert werden. Die Entwicklung des Gebietes ist aber noch sehr ungewiss und wird, wenn überhaupt, vermutlich erst in zehn Jahren oder mehr realisiert werden können. Ausserdem wäre es für das Gewerbe im Hafensareal Nord ein grosser Nachteil, wenn eine Parkierung ausnahmslos im Süden erfolgen würde.
14	p09	FVV-3 Realisierung attraktiver Veloachsen	Der Mitwirkende möchte den Zeithorizont für diese Massnahme auf kurz – langfristig ändern.	C	Die Massnahme ist mit der Priorität hoch gekennzeichnet. Der Zeithorizont der Umsetzung kann nicht schon kurzfristig erfolgen, weil zuerst geplant werden muss, es liegt noch keine ausführungsfähige Planung vor. Zu berücksichtigen sind auch Zeitvorgaben des Agglomerationsprogrammes sowie die zur Verfügung stehenden personellen wie finanziellen Ressourcen.

Beurteilung: A Kenntnisnahme B Berücksichtigt C nicht berücksichtigt D nicht Gegenstand im Gesamtverkehrskonzept E Hinweis für die Umsetzung

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
15	p09	FVV-7 Neue Gleisquerung Bahnhof Süd	Der Mitwirkenden sieht die Gleisquerung Süd als wichtiges städtebauliches Projekt für Romanshorn. Es ist aber unbedingt darauf zu achten, dass die Zufahrt auch via Neustrasse erfolgen kann, nicht nur via Alleestrasse. Ein solches Projekt kann städtebaulich und architektonisch ein Aushängeschild von Romanshorn sein. Es sollte unbedingt nicht nur funktional (wichtig!) sein, sondern auch ästhetisch herausragend (auch wichtig!). Vergleiche «Cykelslangen» in Kopenhagen.	A	Um ein Vorhaben wie die angedachte Gleisquerung zu realisieren, ist ein Varianzverfahren (Wettbewerb) durchzuführen. Dadurch werden gute Lösungen für diese Aufgabenstellung erwartet und die funktionale und ästhetische Gestaltung sichergestellt.
16	i03	FVV-7 Neue Gleisquerung Bahnhof Süd	Der Mitwirkende verweist bei dieser Massnahme auf den funktional und gleichzeitig städtebaulichen ein Hingucker "Cycleslagen" in Kopenhagen.	E	Gerne nehmen wir diesen Hinweis in die weitere Planung auf.
17	p10	MIV-7 Optimierung Erschliessung Seebad und Hafenbecken	<p>Die Mitwirkenden äussern sich ausführlich zu dieser Massnahme und zählen Fakten auf, beurteilen diese und ziehen ein Fazit, dass der Handlungsbedarf zur Umsetzung dieser Massnahme hoch ist. Ihre Vorschläge zum Prüfen sind</p> <ul style="list-style-type: none"> • Grundlagen: Sicherstellen, dass repräsentative und aussagekräftige Verkehrszählungen unter Einbezug zuverlässiger Prognosen erfolgen (Sommermonate und Schönerwetterjahre berücksichtigen, Fahrten über Hinterwiesen- und Hinterlohstrasse einbeziehen, Effekte aus relevanten künftigen Bauvorhaben oder Entwicklungen mit einrechnen usw.); • Verkehrssicherheit / technische Anforderungen an Strassenbauwerk / kritische Gefahrenstellen / mögliche Verkehrsbeschränkungen: Unabhängiges Fachgutachten bei erfahrenem Verkehrsplanungsbüro einholen; <p>Lösungsansätze / Konkretisierung von Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sofortmassnahmen (als Übergangslösung): Spiegel bei S-Kurve Bahnunterführung anordnen; • Verkehrsbeschränkungen zugunsten der Sicherheit (Hinterwiesenstrasse als Sackgasse für MIV bzw. Bahnunterführung nur noch für FVV durchgängig machen/Badstrasse im Bereich Tennisplätze West oder S-Kurve Ost für MIV unterbrechen/ggfs. mechanisierte(n) Poller mit Zeitsteuerung einbauen, um Verkehrsfluss zu steuern/Spitzen zu brechen/ trotzdem nötige Spezialzufahrten zu ermöglichen usw.); 	E	Die Ausführungen und Vorschläge fliessen in die Bearbeitung der Massnahme MIV-7 ein.

Beurteilung: A Kenntnisnahme B Berücksichtigt C nicht berücksichtigt D nicht Gegenstand im Gesamtverkehrskonzept E Hinweis für die Umsetzung

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beur-teilung	Bemerkung
			<ul style="list-style-type: none"> Surferwiese nicht mehr als Parkplatz, sondern nur noch als Grünfläche nutzen; Bepreisung der Parkplätze im Bereich Seeweg – Badstrasse neu überdenken und anpassen (generell Preise erhöhen); dabei Balance finden zwischen: (auswärtige) Kunden für Seebad halten – FVV bei Einheimischen fördern (Veloständer ausweiten); ggfs. öV-Haltestelle oder Shuttle „Seebad“ als Möglichkeit nochmals eingehend untersuchen. 		

3.1.10 Weitere Anliegen

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beur-teilung	Bemerkung
1	p01	Begrünung	Die Mitwirkende macht darauf aufmerksam, dass es Begrünungen gibt für Magerplätze mit ausdauernden, mehrjährigen Stauden, die wunderschön blühen und nicht gegossen werden müssen, also viel Arbeit und Wasser eingespart werden könnte. Dies könnte auch für die Bepflanzung des Seeparks mit den tollen grossen und schattenspendenden Bäumen angewendet werden. Auch hier könnte an Stelle der derzeitigen, pflege- und wasserintensiven Pflanzen dieses Konzept der mehrjährigen und ausdauernden Wildstauden angegangen werden.	D	Dieses Anliegen ist nicht Gegenstand des GVK.
2	p04	Zustimmung zum GVK	Die Mitwirkenden stimmen grundsätzlich dem Gesamtverkehrskonzept zu. Insbesondere der Temporeduktion auf der Schulstrasse.	A	Der Hinweis wird gerne zur Kenntnis genommen.
3	p05	Gemässigt GVK	Der Mitwirkende würde sich im Ganzen ein gemässigt Verkehrskonzept wünschen, welches auch die Attraktivität für Touristen und Besucher (die mit dem eigenen Motorfahrzeug anreisen) abdeckt, denn Romanshorn ist auf jeden Fall ein Besuch wert.	A	Wir betrachten das vorliegende GVK als gemässigt und stimmen der Einschätzung, dass Romanshorn auf jeden Fall einen Besuch wert ist, bei. Wenn Romanshorn attraktiv für seine Bewohnerinnen und Bewohner ist, dann ist dies sicher auch für Besuchende – mit oder ohne Auto – der Fall.
4	i02	Grundsätzliche Frage BTS	Die Mitwirkenden geben zu bedenken, dass das Gesamtkonzept auf der Annahme basiert, dass die BTS als Erschliessung des Oberthurgaus gebaut wird. Als Ansatz ist das richtig. Ihres Erachtens müsste das Konzept aber auch einer Überprüfung für den Fall, dass	C	Unter Kap. 5 Aktionsplan ist aufgeführt, welche Massnahmen eine Abhängigkeit von der Realisierung der BTS/OLS haben und welche Konsequenzen sich daraus ergeben.

Beurteilung: A Kenntnisnahme B Berücksichtigt C nicht berücksichtigt D nicht Gegenstand im Gesamtverkehrskonzept E Hinweis für die Umsetzung

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
			die BTS nicht gebaut wird, standhalten. Es soll ausgewiesen werden, wie dann mit der Situation umgegangen werden soll.		
5	p06	Grüne Strassen Romanshorn	<p>Der Mitwirkende meint, dass seine Vision "Grüne Strassen Romanshorn" gut in das GVK reinpassen würde. Die Bedeutung und Wichtigkeit von Bäumen findet noch viel zu wenig Beachtung. Der Wunsch wäre deshalb sehr viele Bäume, am liebsten an jeder Strasse. Und nicht nur Bäume, sondern entsiegelte Flächen, die mit Bäumen, Stauden, Sträuchern bepflanzt sind. Diese Flächen würden einen Beitrag zur Biodiversität, ökologischer Vernetzung, Stadtkühlung, Regenwasserversickerung und Aufenthaltsqualität leisten. Nebenbei wird die CO2-Bilanz der Stadt damit besser. Diese starke Durchgrünung hätte starke Strahlkraft auf andere Gemeinden und Städte. Die Vision könnte auch bald die der Stadt werden und ins Verkehrskonzept einfließen. In dem Zusammenhang wäre eventuell auch eine Einbahn-Strassenführung für den motorisierten Verkehr an mehreren Strassen zu prüfen, ähnlich der Bus-Route. Damit würde viel Strassenraum frei, für Velos und Fussgänger die den Baumschatten geniessen.</p> <p>Bei Strassenneugestaltungen wäre ausserdem der Wunsch, dass unterirdische Leitungen im Strassenraum und nicht Fussgängerraum verbaut werden. Dann wären sie weiter weg von Baumwurzeln und Bäume könnten auch später einfacher nachgepflanzt werden.</p> <p>Die Verkehrsführung und die Verkehrsflächen der Zukunft brauchen einen Paradigmenwechsel. Bäume im Strassenraum sollten als Segen und nicht als Belastung wahrgenommen werden. Sie werden es sein, die uns vor Überhitzung schützen, sofern sie genügend wurzelbaren Raum bekommen.</p> <p>Ausserdem erscheint wichtig:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsberuhigung durch mehr 30er Zonen und Verengung der Fahrbahnbreite. • Förderung des Velo-und Fussverkehrs durch Fahrbahnerengung und Ausscheidung klarer Velobereiche. • Die verschiedenen Parkplätze auf den Strassen fördern die Parkplatzsuche in den Quartieren und sorgen für eine geringe Auslastung der Tiefgaragen. Da wäre der Vorschlag, diese Parkplätze zu streichen. 	E	Die ausführliche Dokumentation "Grüne Strassen Romanshorn" nehmen wir gerne in die Planungsphasen der verschiedenen Massnahmen mit.

Beurteilung: A Kenntnisnahme B Berücksichtigt C nicht berücksichtigt D nicht Gegenstand im Gesamtverkehrskonzept E Hinweis für die Umsetzung

Nr.	Ein-gabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurtei-lung	Bemerkung
			<ul style="list-style-type: none"> • oberirdische Parkanlagen wie bei der Badi oder auch bei Lidl/Aldi müssten viel stärker begrünt oder mit Photovoltaikanlagen überdacht werden. • Velo- und Fussgängerwege chaussieren. Entsiegelung wo immer es geht, auch oberirdische Parkanlagen und Strassen mit Langsamverkehr würde ich chaussieren und hätte den Mut, diese nicht "unkrautfrei" zu halten. Biodiversität im Belag, stört doch nicht. Wenn die entsiegelten Wege durch Bäume beschattet werden, staubt es auch weniger. 		
6	p09	Grundsätzliches	Der Mitwirkende bemängelt, dass die Verkehrsberuhigung an der Bankstrasse ohne Not 2019 aufgehoben wurde, was seither für die Lebensqualität vor Ort eine massive Beeinträchtigung darstellt. Die vielgelobten Massnahmen bringen wenig, die Lärmbelästigung nachts und an Wochenenden (durch Poser und unnötigen Verkehr) ist nach wie vor inakzeptabel und sehr störend. Das Gespräch mit Anwohnenden wurde seitens Stadt nie vertieft gesucht, obwohl das 2019 so kommuniziert wurde. Man fühlt sich da etwas alleingelassen und wenig ernst genommen. So fühlen sich viele Anwohnende.	A	Das ehemalige Verkehrsregime an der Bankstrasse (Sperrung beim Bahnübergang) wurde im Zusammenhang mit dem Neubau auf dem ehemaligen Bodanareal eingeführt, befristet für die Dauer der Bauarbeiten (2015 – 2018). 2018 wurde eine definitive Verkehrsordnung (Sperrung beim Bahnübergang) im Einwendungsverfahren für die Bankstrasse öffentlich aufgelegt. Es gingen 90 Einwendungen ein. Als Folge dieser Opposition folgten Verkehrsmessungen mit offener und gesperrter Schranke Bahnübergang. Auch wurde 2019 eine Informationsveranstaltung mit Betroffenen durchgeführt. In der Folge wurde nach Abwägung der verschiedenen Pro und Contras die Verkehrsordnung widerrufen.
7	p09	Velospuren	Der Mitwirkende meint, dass Velospuren, wenn immer möglich, von der Autofahrs pur baulich getrennt sein sollten. Dies erhöht sowohl das Sicherheitsgefühl, als auch die tatsächliche Sicherheit, wodurch wohl mehr Leute das Velo als Verkehrsmittel wählen würden (diverse Beispiele: Konstanz, Amsterdam, Kopenhagen).	A	Ob für den Veloverkehr separate Flächen zu schaffen sind oder ob das Velo auf der Fahrbahn im Mischverkehr mit dem MIV und/oder ÖV geführt werden soll, ist von zahlreichen Faktoren abhängig und muss in jedem Fall situationsbezogen analysiert werden. International durchgesetzt hat sich die Ansicht, dass das Separationsbedürfnis vor allem durch die Menge und die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs bestimmt wird. Je höher die Menge oder Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs sind, desto stärker ist das Separationsbedürfnis des Veloverkehrs. Die Wahl der Führungsart ist neben der Menge und Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs von weiteren Kriterien abhängig, namentlich der Längsneigung, vom öffentlichen Verkehr und der zur Verfügung stehenden Strassenraumbreite. Eine situationsbezogene Betrachtung und Abwägung ist in jedem Fall erforderlich. Ziel der Stadt ist es, die Verkehrssicherheit für alle zu erhöhen und die Aufenthaltsqualität an den verkehrsberuhigten Strassenachsen zu verbessern.
8	p09	Veloachse Bachweg	Der Mitwirker erwähnt, dass im Konzept der Bachweg als Veloroute definiert ist. Er selber nutze die Bachwegroute ebenfalls sehr oft. Als gemeinsame Fussweg- und Veloroute ist der Bachweg aber sehr	A	Diese Anregung ist bereits so in die Planung eingeflossen.

Beurteilung: A Kenntnisnahme B Berücksichtigt C nicht berücksichtigt D nicht Gegenstand im Gesamtverkehrskonzept E Hinweis für die Umsetzung

Nr.	Eingabe	Thema	Angabe / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
			eng und aus Sicht der zu Fuss Gehenden auch manchmal gefährlich. Die Platzverhältnisse sind aber auch nicht ohne weiteres erweiterbar. Im Zusammenhang mit dem Neubau Mehrzweckhalle regt der Mitwirkende an, ob die Verkehrsführung Velo zwischen Aldi und Sekschulhaus eventuell anders geplant werden könnte.		
9	p09	Stadt- und Verkehrsplanung	Der Mitwirkende gibt noch allgemeine Anregungen und Inspiration zu Stadt- und Verkehrsplanung im Buch: Gehl, Jan (2016): Städte für Menschen. 3. Auflage. Jovis Verlag, Berlin. Kapitel: Gute Städte für Fussgänger (S. 141) Kapitel: Gute Städte für Radfahrer (S. 211)	A	Der Hinweis wird gerne zur Kenntnis genommen.

Beurteilung: A Kenntnisnahme B Berücksichtigt C nicht berücksichtigt D nicht Gegenstand im Gesamtverkehrskonzept E Hinweis für die Umsetzung