

BOTSCHAFT DES STADTRATES

zum

Kreditbegehren von 3,1 Mio. Franken (inkl. MWST)
für die Aufwertung Stadtraum untere Bahnhofstrasse



Urnenabstimmung
24. November 2024

1. Das Projekt in Kürze

Für die untere Bahnhofstrasse in Romanshorn, zwischen dem Bahnhofplatz und der Kreuzung Salmacher-/Hafen-/Bahnhofstrasse, eröffnet sich eine einzigartige Gelegenheit zur Aufwertung und Neugestaltung des öffentlichen Raums. Das Projekt «Aufwertung Stadtraum untere Bahnhofstrasse» bietet die Chance, eine moderne, sichere und repräsentative untere Bahnhofstrasse zu schaffen – eine organische Fortsetzung der Visitenkarte des Bahnhofplatzes und des zukünftigen Stadthauses und eine erste Umsetzung von Tempo 30 in der Innenstadt gemäss dem Gesamtverkehrskonzept. Die Nutzerinnen und Nutzer, Anwohnende, lokale Gewerbetreibende, Einkaufende, Pendlerinnen und Pendler sowie Schülerinnen und Schüler werden von einer zeitgemässen unteren Bahnhofstrasse mit hoher Aufenthaltsqualität profitieren.

Ziel der Aufwertung

Das Ziel besteht darin, ein dynamisches Stadtzentrum zu entwickeln, das allen Einwohnerinnen und Einwohnern gerecht wird und ein einladendes Eingangstor zur Innenstadt darstellt. Eine modern gestaltete untere Bahnhofstrasse soll Aufenthaltsqualität bieten und damit Allen zugutekommen. Zugleich soll aber die Erreichbarkeit für den Auto- und Lieferverkehr gewährleistet werden.

Verschiedene Nutzungen und Bedürfnisse

Die untere Bahnhofstrasse spielt eine wichtige Rolle als Stadtachse und Zentrum und muss daher verschiedene Nutzungen und Bedürfnisse berücksichtigen. Derzeit beherbergen die Erdgeschosse entlang dieser Strasse hauptsächlich Gewerbe- und Restaurationsbetriebe. Diese Betriebe stehen vor Herausforderungen aufgrund sich ändernder Kaufgewohnheiten,

zunehmender Konkurrenz und dem Druck, innovativ zu bleiben und sich kontinuierlich neu zu erfinden. Die heissen Sommer machen zudem einen Aufenthalt im Zentrum ohne Grünflächen und schattenspendende Bäume unangenehm.

Neugestaltung schafft dynamische und attraktive Infrastruktur

Die Neugestaltung der unteren Bahnhofstrasse trägt dazu bei, eine dynamische und ansprechende Infrastruktur zu schaffen und die Vitalität und Attraktivität des öffentlichen Raums zu fördern. Durch eine bewusste Gestaltung wird der städtische Raum nicht länger den im Erdgeschoss ansässigen Gewerbebetrieben den Rücken kehren, sondern sich mit dem öffentlichen Leben verbinden und somit die örtlichen Dienstleistungsbetriebe unterstützen und den öffentlichen Raum für alle Romanshornrinnen und Romanshornler erlebbarer machen. Dies erfordert ein Umdenken: Bisher hat der städtebauliche Fokus auf die Bedürfnisse des Autoverkehrs oft dazu geführt, dass die Aufenthaltsqualität für den Menschen zu kurz kam.

Gesamtverkehrskonzept – Integration der Autos – 1. Etappe Einführung Tempo 30 Innenstadt

Das durch den Stadtrat verabschiedete Gesamtverkehrskonzept (GVK) bildet hier für das Zentrum Romanshorn unter anderem mit dem Parkhaus Bodan und der Behebung der Defizite in der Strassenraumgestaltung und Verkehrsführung im Stadtkern die Basis für neue Gestaltungs- und Nutzungsmöglichkeiten sowie Anpassungen des Verkehrs- und Temporegimes im Zentrum. Autos sind so zwar immer noch Teil des Zentrums, sie besetzen aber nicht mehr in grossem Mass die Strassenräume. Das angestrebte «städtische Lebensgefühl» in der Innenstadt soll wieder für Fussgängerinnen und Fussgänger erlebbar gemacht werden.

Die vorhandene Infrastruktur der Bahnhofstrasse entspricht nicht mehr den aktuellen verkehrlichen Anforderungen und führt zu potenziell gefährlichen Situationen für die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden. Um diese Herausforderungen zu bewältigen und die untere Bahnhofstrasse in einen pulsierenden Stadtraum zu transformieren, sind Investitionen unerlässlich. Ebenso beschreibt das GVK Umgestaltungen und neue Begegnungszonen sowie die Einführung von Tempo-30-Zonen für Strassen wie Hafen-, Allee- und Bankstrasse. Ab 2025 erfolgen diese Planungen und werden mit städtebaulichen Projekten wie Stadthaus+, Überbauung Schützengasse und einer allfälligen Seewassernutzung für Heizzwecke koordiniert.

Aufwertung für Anwohnende

Auch die Bewohnerinnen und Bewohner der unteren Bahnhofstrasse werden erheblich von der Aufwertung profitieren. Verbesserte Gehwege und Grünflächen schaffen nicht nur eine ästhetisch ansprechendere Umgebung, sondern fördern auch die Lebensqualität und das Gemeinschaftsgefühl. Eine klare Verkehrslenkung führt zu einer Verkehrsberuhigung, und gut gestaltete Kreuzungen erhöhen die Sicherheit für zu Fuss Gehende und Velofahrende, insbesondere für Familien mit Kindern und ältere Menschen. Darüber hinaus wird eine attraktive und gut gestaltete Umgebung das Zusammengehörigkeitsgefühl und den Stolz auf das eigene Quartier und die Innenstadt stärken.

Hohe Qualität im Siedlungsraum

Zur effektiven Koordination dieser Aufgaben hat der Stadtrat Anfang 2023 einen Planungsauftrag vergeben, um innovative Vorschläge zu erhalten. Das vorliegende Projekt zeichnet sich durch eine hohe Qualität im Siedlungsraum der Innenstadt aus. Die aufgewertete und

neu gestaltete Bahnhofstrasse wird mit sicheren Verkehrsknoten, Kurzzeitparkplätzen für das Gewerbe, grünen Plätzen und begrünten Vorzonen entlang der unteren Bahnhofstrasse zu einer für alle Verkehrsteilnehmenden sicheren Strasse, und es besteht das Potenzial, dass alle Romanshornerinnen und Romanshorner wie auch das lokale Gewerbe von dieser modernisierten und mit mehr Grün ausgestatteten unteren Bahnhofstrasse profitieren.

Projektkosten – unter Berücksichtigung der «Ohnehin-Kosten»: 1,69 Mio. Franken

Die Gesamtinvestitionen für das Projekt belaufen sich auf 3,1 Mio. Franken (inkl. MWST), wobei Bund und Kanton Beiträge von rund 910'000.– Franken (ca. 30%) aus den Agglomerationsprogrammen leisten werden. Die Nettoinvestition für die Stadt Romanshorn beträgt somit ungefähr 2,19 Mio. Franken. Unter der Berücksichtigung, dass «Ohnehin-Kosten» für die anstehende Sanierung der Fahrbahn und den Ersatz der Beleuchtung in Höhe von rund 500'000.– Franken anstehen, erhalten die Romanshornerinnen und Romanshorner für rund 1,69 Mio. Franken eine aufgewertete und für das florierende städtische Leben die längst fällige, attraktive untere Bahnhofstrasse.

Fokus untere Bahnhofstrasse

Diese Botschaft legt den Fokus auf den Kredit zur Umsetzung der unteren Bahnhofstrasse. Planerisch bearbeitet wurde die ganze Bahnhofstrasse vom Bahnhofplatz bis zum Kreisel Hub. Die Realisierung der mittleren und oberen Bahnhofstrasse erfolgt dann nach einer weiteren Urnenabstimmung ab ca. 2028 mit Unterstützungsgeldern des Agglomerationsprogrammes 5. Generation. Zur besseren Verständlichkeit der Massnahmen an der unteren Bahnhofstrasse werden auch geplante Eingriffe entlang der gesamten Strasse dargestellt.

2. Ausgangslage

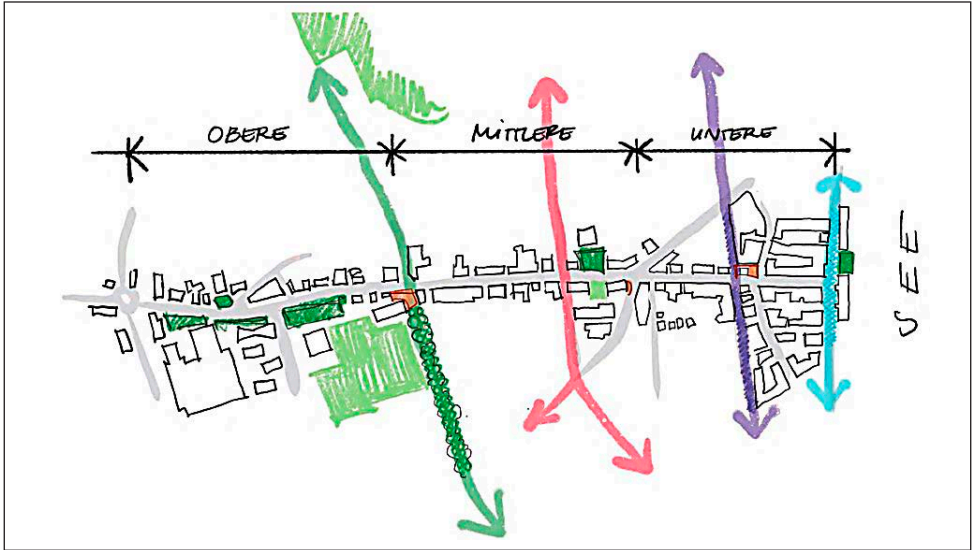


Abbildung 1: Die Bahnhofstrasse: Eine Strasse in drei Abschnitten

Die Bahnhofstrasse – das Rückgrat des Siedlungsgebiets

Die Bahnhofstrasse erstreckt sich über ziemlich genau einen Kilometer und verbindet den Bahnhofplatz mit dem Hub-Kreisel. Gemäss der räumlichen Entwicklungsstrategie von 2015 fungiert die Bahnhofstrasse als das Rückgrat des Siedlungsgebiets und dient als wichtigste Orientierungsachse im Stadtkern. Entlang dieser Strasse befinden sich im Erdgeschoss Geschäfte, Restaurants, Dienstleistungsbetriebe, Schulen, das Stadthaus, Kirchgemeindehaus, die Kirche sowie ein Einkaufszentrum. In den Obergeschossen wird gewohnt.

Abbildung 2:
Vorgärten an der Bahnhofstrasse 50



Abbildung 3: Bahnhofstrasse 22

Städtebauliche Entwicklung

«Durch den Entwicklungsschub von Eisenbahn und Hafen ist das ursprüngliche Dorf Romanshorn seit Mitte des 19. Jahrhunderts zu einer durchgrünten «Gartenstadt» gewachsen, deren Qualitäten man noch bis Mitte des letzten Jahrhunderts auf Bildern gut erkennt. Baumalleen in den Strassen und Gärten der Stadthäuser sind dem in den 60er-Jahren einsetzenden Umbau zur autogerechten Stadt Parkierflächen und einer zunehmenden Nachverdichtung zum Opfer gefallen. Der sich beschleunigende Klimawandel führt zu einer zunehmenden Überhitzung der Stadt, die mit einem Verlust von Lebensqualität eng einhergeht.» (Zitat aus dem Wettbewerbsbeitrag des Siegerprojektes für das Stadthaus+).

Kaum Verbesserungen in der Gestaltung in den letzten 50 Jahren

In den letzten 50 Jahren gab es kaum Verbesserungen in der Erscheinungsform der Bahnhofstrasse. Die ehemalige, mit Vorgärten gesäumte Kantonsstrasse zum Bahnhof wurde stückweise dem wachsenden Verkehr angepasst, wobei die Fahrgeschwindigkeit oberste Priorität hatte. Das Erscheinungsbild wird von einer verkehrsorientierten Strasse dominiert, die andere Verkehrsteilnehmende sowie die Aufenthaltsqualität und somit eine gesunde Siedlungsentwicklung vernachlässigt. Autos beanspruchen den meisten Platz, während Velos und zu Fuss Gehende nur den peripheren Raum benützen dürfen. Diese Struktur begrenzt spontane Begegnungen und soziale Interaktionen und auch das Wohlfühl. Die Verbindung zu lokalen Einrichtungen und Aktivitäten ist schwach. Die Strasse ist asphaltiert, ohne Grünflächen und der Möglichkeit zur Wasserspeicherung oder -versickerung. Sie hat keine schattenspendenden Bäume, die zum

Aufenthalt im Strassenraum einladen. Der Einkauf beschränkt sich für viele Besuchende auf ein kurzes Parkieren vor dem Geschäft, den Kauf im Laden und die folgende Weiterfahrt. Die Option über das eigentliche Ziel, weitere Detaillisten oder sogar einen Gastrobetrieb längs der Bahnhof- oder Allee-Strasse zu erkunden, wird von wenigen Besuchenden ergriffen.

Anforderungen

Täglich wird die Bahnhofstrasse nebst den Autos von zahlreichen Fussgängerinnen und Fussgängern, SchülerInnen und Schülern und Velofahrenden frequentiert, die sie nutzen, um zum Bahnhof zu gelangen, im Zentrum einzukaufen, zur Arbeit zu pendeln oder um Schulen zu erreichen. Mit diesen Anforderungen ist sie keine einfache Achse – sie ist eingewoben in das Netz von Strassen- und Wegeräumen im Zentrum.

Verkehrssicherheit

Folgende Mängel in der Verkehrssicherheit sind aktuell gegeben:

- Kreuzungen entsprechen nicht mehr den aktuellen Sicherheitsstandards
- Sichtweiten bei den Parkfeldern sind teilweise unzureichend
- Fehlen von separaten Verkehrsflächen für Velofahrende, die dem aktuellen Geschwindigkeitsregime entsprechen
- Längsparkplätze der Autos bieten für Velofahrende keine ausreichende Sicherheit und führen zu prekären Situationen
- Beeinträchtigung der Lebens- und Einkaufsqualität
- Überquerung der Strasse für Fussgängerinnen und Fussgänger ist erschwert
- Anlieferung der Gewerbebetriebe sind behindert und der Nofalldienst beeinträchtigt
- Unübersichtlichkeit fordert volle Aufmerksamkeit der Autofahrer

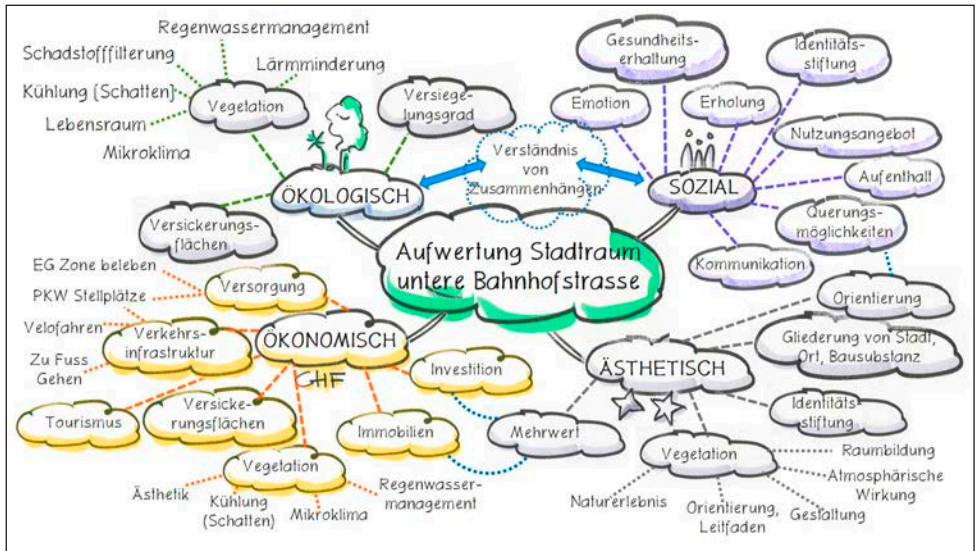


Abbildung 4: Vielschichtige Funktionen des Stadtraums untere Bahnhofstrasse (Quelle: 3:0 Landschaftsarchitektur)

Handlungsbedarf

Der Handlungsbedarf ist gross. 2015 wurden in der räumlichen Entwicklungsstrategie bereits diese Mängel erkannt und grundsätzliche Vorschläge für eine Umgestaltung genannt. So soll zwischen Bahnhof und dem Knoten Salmacher-/Hafen-/Bahnhofstrasse die Bahnhofstrasse als Flanierbereich mit hoher Aufenthaltsqualität und sehr gutem Erscheinungsbild ausgestaltet werden, da die Nutzungsdichte und die Qualität heute noch nicht für das Gefühl einer «Flaniermeile» ausreichen.

Synergien

Bautechnisch ist die Bahnhofstrasse am Ende ihrer Nutzungsdauer angelangt und bedarf einer baldigen Sanierung. Die Realisierung eines Seewasser-Wärmeverbundes würde die Verlegung von Leitungen in der Bahnhofstrasse erfordern, wobei sich Synergien

nutzen liessen. Zudem ist eine Koordination mit weiteren Werkleitungseigentümern vorgesehen, um zusätzliche Synergien zu erschliessen. Dies beinhaltet auch die Leitungen einer allfälligen Seewassernutzung für Heizzwecke.

Gesamtverkehrskonzept

Das kommunale Gesamtverkehrskonzept (GVK) stuft die Neugestaltung der gesamten Bahnhofstrasse als prioritäres Projekt ein, das den Stadtkern mit dem Quartierzentrum Hub verbindet. Dabei soll die Strasse sowohl als zentrale Verkehrsachse als auch als Aufenthaltsort neu gestaltet werden, wobei der Schwerpunkt auf der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs, der Verlangsamung des motorisierten Verkehrs und der Verbesserung des Strassenraums liegt. Besonders für die untere Bahnhofstrasse ist eine Umwandlung in eine Flanierzone mit attraktiven Seitenbe-

PROJEKT- UND BETRACHTUNGSPERIMETER

reichen und verkehrsberuhigten Bedingungen geplant. Auch der obere Abschnitt soll später umgestaltet werden, um die bisher verkehrsorientierte Ausrichtung anzupassen.

Auch sind im GVK prioritär die Strassen im Zentrum (Hafen-, Allee-, Bankstrasse, Schützengasse, Mittlere Gasse etc.) für Umgestaltungen sowie neue Begegnungszonen und Tempo-30-Zonen beschrieben. Das heisst konkret, dass ab 2025 die Planungen in Abstimmung mit den finanziellen und personellen Ressourcen erfolgen. Diese Planungen werden mit städtebaulichen Projekten wie Stadthaus+ oder Überbauung Schützengasse koordiniert.

Bundsgelder aus dem Agglomerationsprogramm

Im Rahmen der Erarbeitung der Agglomerationsprogramme der 3. bis 5. Generation wurden entlang der Bahnhofstrasse Schwachstellen für den Fuss- und Veloverkehr ermittelt und in Projekten zusammengefasst. Der Bund unterstützt diese Massnahmen mit einem Beitrag. Die untere Bahnhofstrasse (vom Bahn-

hofplatz bis zur Kreuzung Salmsacher-/Hafen-/Bahnhofstrasse) ist in den Massnahmenpaketen der 3. und 4. Generation enthalten und muss bis spätestens Ende 2025 gestartet werden, sonst verfallen die Bundesbeiträge. Der obere Teil der Bahnhofstrasse im Agglomerationsprogramm der 5. Generation hat einen späteren Termin.

Fazit – Potenzial zur Reaktivierung eines urbanen Zentrums

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die gesamte Bahnhofstrasse ein bedeutendes Element des städtischen Lebens und eine zentrale Verkehrsader ist. Vor allem die untere Bahnhofstrasse bietet das Potenzial zur Reaktivierung eines urbanen Zentrums. Dazu sollen die erkannten Mängel behoben und die Lebensqualität der Anwohnenden und Benutzenden gesteigert werden. Mit diesen Aufwertungen sollen auch Möglichkeiten zur Integration innovativer Infrastrukturen wie dem Seewasser-Wärmeverbund und der Nutzung des anfallenden Oberflächenwassers nach dem Prinzip Schwammstadt genutzt werden.

3. Projekt- und Betrachtungsperimeter



Abbildung 5: Projekt- und Betrachtungsperimeter

Projektperimeter untere Bahnhofstrasse

Der eigentliche Projektperimeter dieser Kreditabstimmung erstreckt sich über die untere Bahnhofstrasse, beginnend beim Bahnhofplatz, weiterverlaufend über den Sternplatz über die Alleestrasse hinweg zum Knoten Salmacher-/Hafen-/Bahnhofstrasse.

Betrachtungspерimeter ganze Bahnhofstrasse

Der Betrachtungspерimeter für das Projekt bezieht sich auf die ganze Bahnhofstrasse mit all ihren Querungen vom Bahnhofplatz bis zum Kreisel Hub. So wird sichergestellt, dass die Planungen der unteren und die der mittleren und oberen Bahnhofstrasse in sich stimmig sind und keine Gestaltungsbrüche entstehen.

Beschrieb Betrachtungspерimeter mittlere und obere Bahnhofstrasse (nicht Bestandteil des Kreditbegehrens)



Abbildung 6: Angedachte Massnahmen Betrachtungspерimeter mittlere und obere Bahnhofstrasse

Die grüne Mitte zwischen den Knoten Salmacher-/Hafenstrasse und Schulstrasse/Gottfried-Keller-Strasse wird durch das historische Rebsamenschulhaus und neue Bäume geprägt, die entlang der Bahnhofstrasse gegenüber dem Kinkelinpark stehen. Der Knoten Schulstrasse/Gottfried-Keller-Strasse wird verkehrlich neu gestaltet, um die querenden Schülerinnen und Schüler besser zu schützen. Zwischen den Knoten Schulstrasse/Gottfried-Keller-Strasse und Friedhofallee/

Weitenzelgstrasse soll die nördliche Vorzone der Bahnhofstrasse begrünt werden, während das südliche Trottoir bestehen bleibt. Kurzzeit-Parkplätze, Aufenthaltsflächen und Pflanzflächen für Bäume wechseln sich ab. Der Knoten Friedhofallee/Weitenzelgstrasse wird verkehrsberuhigt und die Mündung der Friedhofallee vor dem evangelischen Kirchgemeindehaus soll als einladender Platz umgestaltet werden. Im mittleren Abschnitt fliesst der Verkehr in beiden Richtungen mit 30 km/h. Hier wird durch eine sorgfältige Gestaltung an den Kreuzungspunkten die Aufmerksamkeit beim motorisierten Verkehr erhöht.

Zwischen dem Knoten Friedhofallee/Weitenzelgstrasse und dem Kreisel Hub sollen auf beiden Seiten entsiegelte Grünzonen entstehen, die Bäume aufnehmen. Diese Gestaltung wird mit den Planungen für den Entwicklungsschwerpunkt Hub abgestimmt. Ebenso ist die Anlieferung für das Einkaufszentrum Hubzelg zu gewährleisten. Der obere Ab-

schnitt hängt in seiner endgültigen Gestaltung noch von den Entwicklungsabsichten des Entwicklungsschwerpunkts Hub ab. Somit bleibt der erste Abschnitt bis zum Hueber Rebgarten bei seinem jetzigen 50 km/h Regime, und wechselt danach zu der im mittleren Abschnitt geltenden Regelung von 30 km/h.

4. Projektziele

Die Projektziele für die untere Bahnhofstrasse sind aus verschiedenen übergeordneten Planungen abgeleitet und konzentrieren sich auf eine nachhaltige, umwelt- und sozialverträgliche Stadtentwicklung. Diese Ziele stammen aus dem Entwicklungsschwerpunkt Stadtkern, dem Gestaltungsrichtplan Innenstadt und dem Gesamtverkehrskonzept. Alle diese Planungsinstrumente basieren auf den Workshops mit der Bevölkerung aus dem Jahr 2014, welche in der Broschüre «Begegnungsräume» festgehalten sind:

Das Begegnungszentrum in der Innenstadt wird dank der Bündelung des Verkehrs und der Parkplätze freigehalten. Detailhandel und Gewerbe senden vom Mittelpunkt des Herzens, der Kreuzung Alleestrasse – Bahnhofstrasse, Impulse ins Zentrum aus.

Aus der Broschüre sind für die Gestaltung der Bahnhofstrasse folgende formulierte Leitsätze von Bedeutung:

- Leitsatz 1: Die Innenstadt von Romanshorn ist ein lebhaftes Zentrum für Wirtschaft, Kultur und Wohnen.
- Leitsatz 3: Im ganzen Stadtgebiet erhält der langsame Verkehr eine höhere Priorität.
- Leitsatz 5: Die zentrumsorientierte Parkierung ist gebündelt am Rand der Innenstadt angeordnet.
- Leitsatz 7: Der Hafen und der Stadtkern bilden ein einladendes Zentrum mit Herz.

5. Planungsablauf und Projektstand



Abbildung 7: Planungsablauf bis Urnengang

PLANUNGSABLAUF UND PROJEKTSTAND

Planungsablauf

Im März 2023 wurde das Verfahren für die öffentliche Ausschreibung zur Beauftragung von Planungsleistungen für die Aufwertung des Stadtraumes Bahnhofstrasse eingeleitet. Im Juli vergab die Stadt den Auftrag an ein qualifiziertes Planungsteam, welches mit der Ausarbeitung des Projektes betraut wurde. Ein Workshop im September 2023 mit betroffenen Eigentümern und Geschäftsleuten offenbarte breite Unterstützung für die geplante Aufwertung des Strassenraums. Die vorgestellten Visionen für einen grüneren und schattigeren Strassenraum im Sommer wurden ebenfalls positiv aufgenommen.

Ein weiterer Workshop im November 2023 widmete sich der Erörterung verschiedener Gestaltungsoptionen, die anhand eines Modells veranschaulicht wurden, wobei sich eine bevorzugte Variante herauskristallisierte. In diesem Rahmen wurde auch ein Fachvortrag zur Nutzungsplanung gehalten, um den Bedürfnissen des lokalen Gewerbes Rechnung zu tragen. Eine gesteigerte Aufenthaltsqualität entlang der Bahnhofstrasse wurde als bedeutender Mehrwert für Gewerbetreibende, Vermieter, Mieter- und Nutzerinnen identifiziert. Die vorgesehene Aufwertung und Umgestaltung der unteren Bahnhofstrasse birgt ein erhebliches Potenzial für Romanshorn, sich

als Innenstadt neu zu positionieren, den Einzelhandel zu stärken, verkehrliche Probleme zu lösen und einen klaren Mehrwert für das Zentrum von Romanshorn und dessen Besucher und Bewohner zu schaffen.

Projektstand

Eine erste Informationsveranstaltung mit Vertretern des ortsansässigen Gewerbes, dem Arbeitgeberverband, den Vertretern der Ortsparteien und der städtischen Verkehrskommission fand Ende April 2024 statt. Inputs aus dieser Veranstaltung flossen bereits in die öffentliche Informationsveranstaltung vom 20. Mai 2024 ein. Gleichzeitig startete die öffentliche Mitwirkung. Diese dauerte bis 23. Juni 2024. Die Rückmeldungen aus der Mitwirkung wurden, soweit möglich und sinnvoll, in den aktuellen Projektstand eingearbeitet (u. a. mehr Parkplätze bis zur Realisierung des Parkhauses Schützengasse). Weitere Rückmeldungen befinden sich in Prüfung und werden allenfalls im Bauprojekt berücksichtigt. Für die vorliegende Kreditabstimmung wurde eine Kostenschätzung ermittelt. Die Detail- und Ausführungsplanung werden erst nach Beschluss des Kredits ausgelöst. Mit der Detailplanung können noch gezielte Änderungen und Anpassungen vorgenommen und auch auf Anliegen der Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer kann noch eingegangen werden.

6. Beschrieb Projektperimeter untere Bahnhofstrasse (Inhalt dieses Kreditbegehrens)

Die untere Bahnhofstrasse ist der Abschnitt vom Bahnhofplatz bis Knoten Salmsacher-/Hafen-/Bahnhofstrasse. Dieser Abschnitt bildet den Inhalt dieser Kreditabstimmung.



Abbildung 8: Situation Projektperimeter untere Bahnhofstrasse

Die heutige Linearität der Bahnhofstrasse soll zugunsten ihrer Bedeutung als eine sichere Stadt-Achse durch Verengung, Belagswechsel, Umlenker und Bepflanzungen sanft unterbrochen werden. Neu gliedern längs gestreckte Bauminseln den Strassenraum, sie beruhigen den Verkehrsfluss und die Kreuzungspunkte. Als Teil der Schwammstadtstrategie ausgebildet, leisten sie einen Beitrag für das lokale Stadtklima und fördern dazu stark die Aufenthaltsqualität. Die Umlenker und Verengungen sollen auch das Rasen in der Nacht erschweren.

Herausforderungen Erdgeschoss-nutzungen

In ihrer Bedeutung als Stadtachse und Stadtmitte muss die untere Bahnhofstrasse verschiedene Nutzungen und Bedürfnisse auffangen. Eine noch ansässige Nutzung in den Erdgeschossen an der unteren Bahnhofstrasse sind Gewerbebetriebe. Diese sind durch den Wandel im Einzelhandel gefordert. Die Umgestaltung der unteren Bahnhofstrasse kann einen kleinen Beitrag, eine

Keimzelle für eine lebendige Infrastruktur, beisteuern. Durch diese bewusste Gestaltung kehrt der öffentliche Raum den in den Erdgeschossen ansässigen Gewerbebetrieben nicht mehr «den Rücken zu», sondern öffnet sich mit dem öffentlichen Leben dem ansässigen Gewerbe. Voraussetzung für diesen Perspektivwechsel ist ein Umdenken: Der autoorientierte, funktionale Städtebau hat aus den Erdgeschossnutzungen eine Art Nebenprodukt gemacht oder bestenfalls ein technisches Nutzobjekt. Das viel beschworene «städtische Lebensgefühl» in der Innenstadt soll für die Fussgängerin und den Fussgänger wieder erlebbar gemacht werden.

Multicodierung des Strassenraumes

Neben dem Vorankommen und Parkieren des Autoverkehrs und der Velos, gilt es auch für die Sicherheit der zu Fuss Gehenden zu sorgen und ausreichend Flächen für den konsumfreien Aufenthalt sowie mehr Grünräume mit ausreichendem Schutz vor Witterung und Sonne zu bieten. Über diese Multicodierung des Strassenraumes und dessen Doppelnut-

BESCHREIB PROJEKTPERIMETER

zung als sozialer Ort oder als Raum mit Klimafunktion kann ein Flächengewinn und eine Verbesserung wohnungsnaher Freiräume erzielt werden.

Schattige Aufenthaltsflächen, angenehmes Stadtklima

Durch die grosszügige Aufteilung des Strassenraumes in Verkehrsbereiche, Vorzonen und entsiegelte, multifunktionale Inseln kann den unterschiedlichen Anforderungen Rechnung getragen werden. Darüber hinaus ist es somit möglich, Baumstandorte in ausreichender Grösse herzustellen und für ein angenehmes Stadtklima in der Bahnhofstrasse zu sorgen. Wo es der Verkehrsraum erlaubt, werden dazu heute versiegelte Flächen aufgeschnitten, mit Bäumen und versickerungsfähigen Zonen ergänzt und damit schattige Aufenthaltsbereiche geschaffen. Diese Flächen bilden einen positiven und wichtigen Beitrag zur lokalen stadtklimatischen Verbesserung.

Detailbeschreibung Bahnhofplatz bis Sternenplatz

Vom Bahnhofplatz kommend präsentiert sich die Bahnhofstrasse als Weiterführung des Bahnhofplatzes. So befindet sich gleich vor den Erdgeschossnutzungen des Bodans eine

neue, begrünte Vorzone. Diese bietet schattige Bereiche mit Sitzgelegenheiten unter Bäumen, die das gesellige Zusammensitzen fördern und den Austausch erleichtern. Zudem sind zwei Kurzzeit-Parkplätze sowie eine ruhig gestaltete Pflanzfläche vorgesehen, um eine vielfältige Nutzung für ein breites Publikum zu ermöglichen. Zu Fuss Gehende können auf beiden Seiten der Strasse gehen oder flanieren.

Zwischen dem heutigen Restaurationsbetrieb und der Mittleren Gasse wechselt die gestaltete Vorzone auf die andere Strassenseite. Vor dem Gastrobetrieb besteht die Möglichkeit einer Aussengastronomie, Pflanzflächen sind mit Bäumen versehen und Aufenthaltsflächen mit Sitzgelegenheiten beleben diese Vorzone. Auch zwei Kurzzeit-Parkplätze befinden sich in dieser Zone.

Der Bereich des Sternenplatzes wurde bewusst bei der Gestaltung einfach gehalten. Hier wird zusammen mit dem zukünftigen Stadthaus+ der Sternenplatz umfassend neu gestaltet.

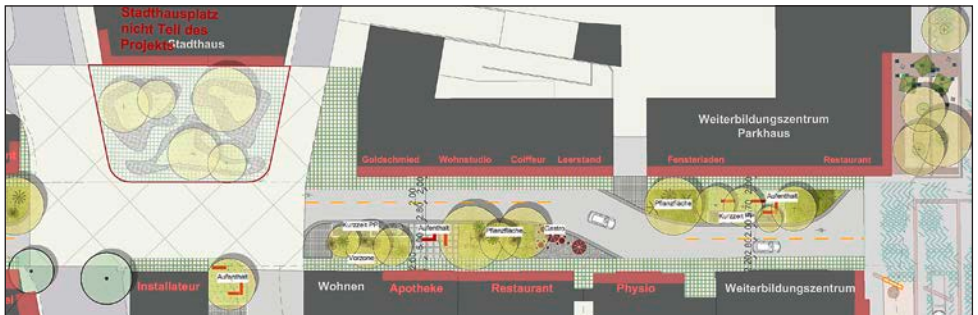


Abbildung 9: Ausschnitt Bahnhofplatz bis Sternenplatz

Detailbeschreibung Sternenplatz bis Knoten Salmsacher-/Hafen-/Bahnhofstrasse

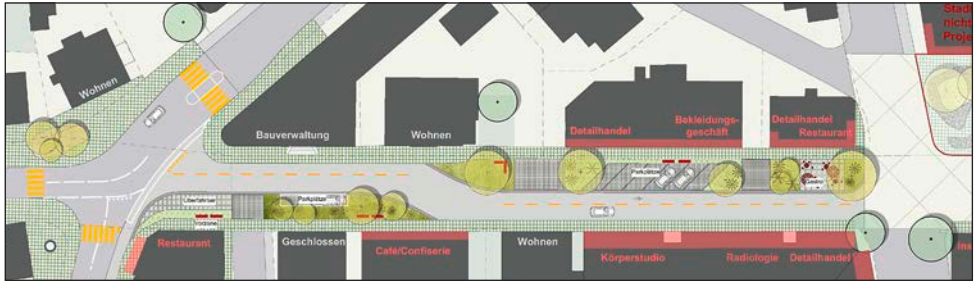


Abbildung 10: Ausschnitt Sternenplatz bis Knoten Salmsacher-/Hafen-/Bahnhofstrasse

Nach dem Knoten Bahnhof-/Alleestrasse startet die Vorzone wieder auf der nördlichen Seite der Bahnhofstrasse. Platz für eine Aussengastronomie, konsumfreie Aufenthaltsflächen mit Sitzgelegenheiten, die das Sitzen in Gruppen ermöglichen, den Kontakt fördern und ein niederschwelliges Angebot an ein breites Publikum machen, befinden sich in dieser Vorzone. Einzelne Pflanzflächen sind mit Bäumen versehen. Sechs Kurzzeit-Parkplätze mit versickerungsfähigem Belag befinden sich in dieser Vorzone.

Den Abschluss bildet eine Vorzone vor dem ehemaligen Café Köppel bis zur Kreuzstrasse. Aufenthaltsflächen mit Sitzgelegenheiten, begrünte und mit Bäumen bepflanzte Flächen und zwei Kurzzeit-Parkplätze bilden von oben kommend den Auftakt der beruhigten Bahnhofstrasse. Vor dem Restaurationsbetrieb Napoli wird eine einfache Grünzone mit einer Sitzgelegenheit geschaffen.

Detailbeschreibung Knoten Salmsacher-/Hafen-/Bahnhofstrasse



Abbildung 11: Neugestaltung Knoten Salmsacher-/Hafen-/Bahnhofstrasse

Der Verkehrsknoten Salmsacher-/Hafen-/Bahnhofstrasse wird verkehrstechnisch neugestaltet. Die Hauptverkehrsrichtung führt zukünftig von der Bahnhofstrasse in die Hafenstrasse und nicht mehr direkt in Richtung Bahnhof. Die Abzweigung in die untere Bahnhofstrasse wird so gestaltet, dass die zukünftige Tempo-30-Zone deutlich erkennbar ist und die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung sichergestellt wird. Für den folgenden Teil der Hafenstrasse ist eine Umsetzung von Tempo 30 ab 2025 geplant. Eine Baum-

gruppe an der nördlichen Ecke markiert den Abschluss bzw. den Beginn dieses Strassenabschnitts.

Tempo-30-Zone und Einführung Einbahnregime

Vom Hub-Kreisel bis zum Bahnhofplatz ist die Bahnhofstrasse heute im Gegenverkehr befahrbar – dies mit einer maximalen Geschwindigkeit von 50 km/h. Dies entspricht bereits heute nicht der umgebenden, stadträumlichen Situation und den Nutzungen im Kontext. Insbesondere im Zentrumsbereich sowie in der Nachbarschaft der Schulhäuser mit hohem Querungsbedarf durch Schulkinder erscheint das bestehende Verkehrskonzept nicht mehr zeitgemäss.

Tempo-30-Zone

Die untere Bahnhofstrasse soll ab dem Knoten Salmsacher-/Hafen-/Bahnhofstrasse bis zum Bahnhofplatz als «Tempo-30-Zone» und als «Einbahnstrasse mit Gegenverkehr von Velofahrenden», ausgebildet werden. Tempo 30 ist in diesem Abschnitt zweckmässig, da es sich um einen dicht bebauten Zentrumsabschnitt mit öffentlichen Nutzungen im Erdgeschoss und Wohnnutzungen in den Obergeschossen handelt. Um das Zentrum attraktiver zu machen, gilt es, die Trennwirkung der Bahnhofstrasse mit ihrem jetzigen Temporegime von 50 km/h herabzusetzen und den fahrenden motorisierten Verkehr auf tieferem Geschwindigkeitsniveau flüssig zirkulieren zu lassen. Dies macht auch die Wohnlage attraktiver, da sich dank der tieferen Geschwindigkeiten die Lärmsituation markant verbessert und mehr Raum für Bäume und Grünflächen durch schmalere Fahrbahnen entstehen kann.

Kinder auf dem Schulweg, Seniorinnen und Senioren beim Einkauf oder Fussgängerinnen und Fussgänger auf dem Weg zum Bahnhof pro-

fitieren zweifellos am meisten von Tempo 30 und dem Einbahnregime. Das Überqueren der Strasse wird einfacher und sicherer. Indem der motorisierte Verkehr an die Velogeswindigkeit angeglichen wird, können Velofahrende problemlos in die Bahnhofstrasse einbiegen oder diese als Linksabbieger wieder verlassen. So verringern sich die Konflikte zwischen Velos und Autos und die Schwere von Unfällen nimmt drastisch ab. Auch erlauben tiefere Tempos eine bessere Kommunikation mit den anderen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern. Aggressives Verhalten (u. a. Rasen) nimmt ab, gegenseitige Rücksichtnahme sorgt für Sicherheit und für ein Klima der Gelassenheit. Für die weiteren Strassen in der Innenstadt wie Hafen-, Allee- oder Bankstrasse etc. erfolgen dann im Anschluss an die Umsetzung bei der unteren Bahnhofstrasse die Planungen für Tempo 30.

Verkehrsregime – Einbahnverkehr

In der unteren Bahnhofstrasse wird der motorisierte Verkehr ab dem Knoten Salmsacher-/Hafen-/Bahnhofstrasse in eine Einbahnstrasse geleitet. Für die Velofahrenden ist die Fahrt in beide Richtungen möglich. Diese Einbahnführung erfüllt nicht nur einen, sondern gleich mehrere positive Zwecke:

- Vermeidung von unübersichtlichen Verkehrssituationen und Unfällen
- Förderung des Koexistenzprinzips im Strassenraum
- Weniger Brems- und Beschleunigungsvorgänge
- Gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmenden
- Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fussgängerquerungen und Abbiegemanöver von Autos und Velos
- Reduzierung der Anzahl durchfahrender Fahrzeuge
- Beitrag zur Verkehrsberuhigung und Lärminderung

BESCHREIB PROJEKTPERIMETER

Die Wegfahrt vom Bahnhof erfolgt über die Bank-/Hafenstrasse oder die Neustrasse. Für die Bankstrasse ist dabei künftig auch eine Einbahnregelung mit Bus- und Veloge- genverkehr angedacht.

Zukünftig sind in der Innenstadt verkehrs- beruhigte Quartierkammern angedacht, in denen nur die Anwohnerinnen und Anwoh- ner sowie Zubringerdienste Zutritt haben. Bei der Alleestrasse und der Mittleren Gasse herrschen heute schon Einbahnverkehr. Der Einbahnverkehr der Alleestrasse soll künftig durchgängig weg von der Bahnhofstrasse bis zum Alleehof führen.

hofstrasse als Bühne für das öffentliche Leben aneignen. Sei es, um wieder einmal zu Fuss an den Bahnhof und See zu schlendern, einen Einkaufsbummel mit anschließendem Cafébe- such zu machen oder einen kurzen Zmittag einzunehmen. Ein attraktives Umfeld mit Läden und Cafés bietet sich mit Sitzgelegenheiten und schattenspendenden Bäumen sowie einer passenden Oberflächengestaltung an.

Veloverkehr und -parkierung

Veloverkehr

Die Umgestaltung der unteren Bahnhof- strasse (wie auch der oberen zu einem spä- teren Zeitpunkt) und die angepassten Ver-

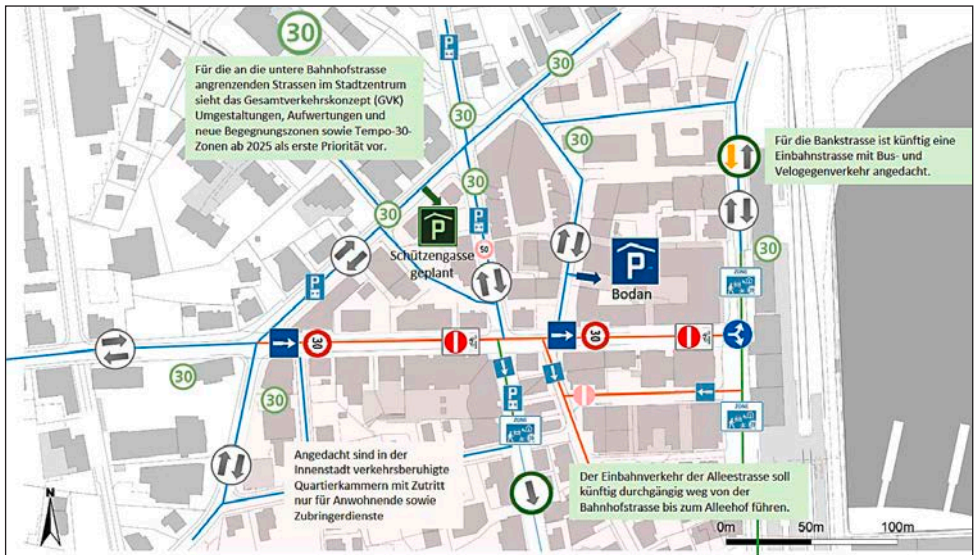


Abbildung 12: Verkehrswege im Zentrum inkl. Parkhäuser bestehend und geplant

Fussgängerinnen, Fussgänger und Anwohnende

Im neu gestalteten urbanen Raum der unteren Bahnhofstrasse werden viele Menschen profitieren. Fussgängerinnen, Fussgänger und Anwohnende werden sich die untere Bahn-

kehrs- und Temporegime ermöglichen ein sicheres Fahren mit dem Velo entlang der unteren Bahnhofstrasse wie auch dem Kreuzen dieser. In Richtung Bahnhof ergibt sich für die Velofahrenden ein bedeutender Mehrwert und erhöhte Sicherheit. Bergauf – vom

BESCHREIB PROJEKTPERIMETER

Bahnhofplatz in Richtung Hub – dürfen Velofahrende im Gegenverkehr fahren und ein Radstreifen macht die anderen Verkehrsteilnehmenden darauf aufmerksam, dass diese auch in der Gegenrichtung fahren dürfen. Da die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen den Autos und Velos reduziert werden, erhöht die Tempo-30-Zone die Sicherheit der Velofahrenden.

Veloparkierung

Das Velo ist ein optimales Verkehrsmittel für Kurzstrecken und zudem platzsparend bei der Parkierung. Diese Vorteile sollen beim Einkaufen und bei Geschäftsbesuchen auch an der unteren Bahnhofstrasse genutzt werden. Veloabstellplätze sind deshalb an den richtigen Orten platziert. Sicher erreichbar, gut ausgerüstet und nahe bei den Eingängen der Läden und Dienstleistenden gelegen, sind sie eine wichtige Voraussetzung für die Benutzung des Velos in der Innenstadt.

Umverteilung und Optimierung Autoparkierung

Im Bereich der unteren Bahnhofstrasse befinden sich derzeit 22 Parkplätze in der blauen Zone. Diese werden häufig von Autos belegt, die nicht das lokale Gewerbe oder Dienstleistungen an der Bahnhofstrasse nutzen, wodurch Kunden keinen Platz finden. Um die Erreichbarkeit der Innenstadt auch mit dem Auto sicherzustellen, sollen alle Parkplätze für längeres Parken gebündelt und in die unterirdischen Parkhäuser Bodan und später Schützengasse verlagert werden. Dadurch kann auch der Parkplatz-Suchverkehr wirksam reduziert werden.

Das langfristige Ziel ist es, acht Kurzzeit-Parkplätze entlang der unteren Bahnhofstrasse zu schaffen. Bis zur Fertigstellung des Parkhauses Schützengasse sollen da-

her weitere Parkiermöglichkeiten auf öffentlichem Grund zur Verfügung stehen. Im oberen Bereich des Projektgebiets, in der Nähe der zukünftigen Tiefgarage Schützengasse, werden zunächst sechs Schrägparkplätze angelegt. Diese Kurzzeit-Parkplätze sollen später reduziert werden, ergänzt durch zusätzliche Baum- und Grünbepflanzung sowie zusätzliche Veloabstellmöglichkeiten. Insgesamt entstehen entlang der unteren Bahnhofstrasse 12 neue Kurzzeitparkplätze, die mit einem versickerungsfähigen Belag ausgestattet sind. Die Einführung eines Parkleitsystems wird zu gegebener Zeit geprüft.



Abbildung 13: Umverteilung und Optimierung Autoparkierung

Grüne Inseln und Vorzonen

Grüne Inseln gliedern den Strassenraum mit Baupaketen und Orten für konsumfreien Aufenthalt. Der Untergrund ist als Spiel mit den Belägen angelegt: Ein Mosaik aus Steinen unterschiedlicher Grösse, Körnung und Durchlässigkeit schafft ein diverses und dennoch harmonisches Bild bei stadtklimatischer Nachhaltigkeit, Robustheit im Unterhalt und flexibler Nutzung.

BESCHREIB PROJEKTPERIMETER

Schwammstadt – Entwässerung und Lokalklima

Die Wahl der Beläge unterstützt ein gesundes Lokalklima. Während Verkehrsflächen weiterhin mit einer robusten und geschlossenen Asphaltdecke versehen sind, kann in allen anderen Bereichen zu verschiedenen Graden vor Ort versickert resp. das anfallende Regenwasser für die Bäume genutzt werden. So sind Vorzonen, Platzflächen und die «Inseln» mit sickerfähigen Materialien ausgebildet. Je nach Nutzung sind Plattenbeläge mit einem hohen Fugenanteil, Rasengittersteine oder Schotterrasen und Pflanzflächen vorgesehen. Ziel ist es, das anfallende Regenwasser bei moderaten Regenmengen lokal versickern zu lassen und im Sommer den kühlenden Effekt von Pflanzen und Bäumen zu nutzen – ganz nach dem Motto Schwammstadt.

Die Grundidee der Schwammstadt ist es, Niederschlagswasser lokal aufzunehmen und zu speichern, anstatt es zu kanalisieren und abzuleiten. Dabei sollen sich Böden und Vegetation ähnlich einem Schwamm mit Wasser vollsaugen, dieses zwischenspeichern und über Verdunstung wieder abgegeben. Vorbild der Schwammstadt sind natürliche Ökosysteme, deren unversiegelte Flächen weitaus mehr Wasser aufnehmen können als zugestaltete Städte.

Klimaresistente Vegetation

Die Bepflanzung soll zum einen ihren Beitrag im stadtklimatischen Kontext leisten und mit den sich ändernden klimatischen Bedingungen zurecht kommen. Hier wird ein Mix aus klimaresistenten und bereits vor Ort eingesetzten Bäumen gewählt, die gleich-

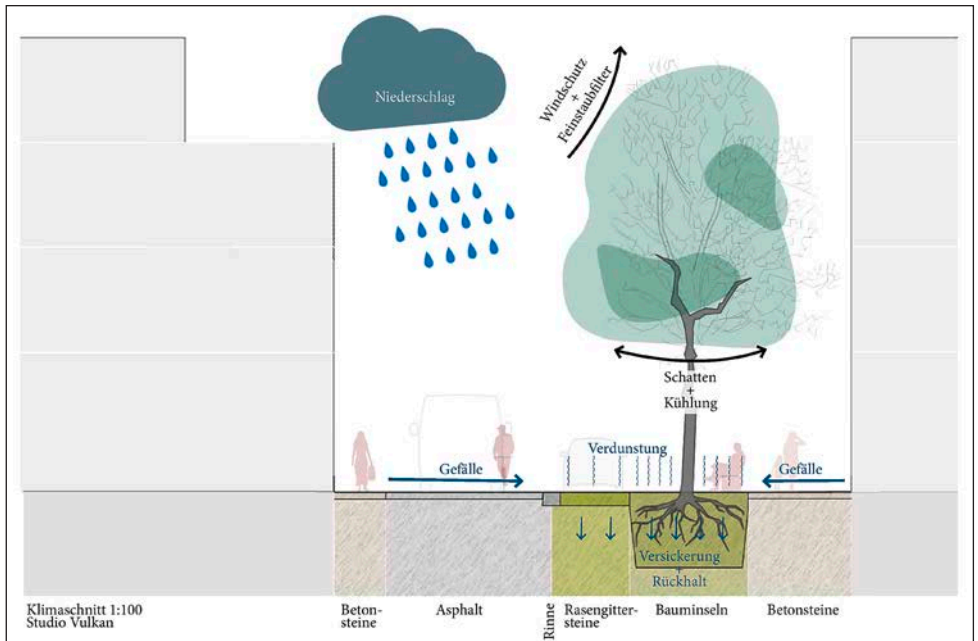


Abbildung 14: Prinzip Schwammstadt – Klimaschnitt

BESCHREIB PROJEKTPERIMETER

zeitig durch leichte und helle Baumkronen den Strassenraum nicht «erdrücken» oder die Sicht einschränken.

Kommunikationsfördernde Ausstattung und Stadtmöblierung

In den «Inseln» entlang des Strassenraumes soll es möglich sein, ohne Konsumzwang eine kurze Pause einzulegen. Hier braucht es weniger die klassische Parkbank, sondern eher eine Art Möbel, das das Sitzen in Gruppen ermöglicht, den Kontakt fördert und ein niederschwelliges Angebot an ein breites Publikum macht.

Modernisierung Beleuchtung – Bestehendes nutzen

Die heutige Beleuchtung mit den abgehängten Leuchtkörpern, ist dem Stadtraum dienlich, da eine gleichmässige Ausleuchtung erzielt und auf das Aufstellen von Kandelabern verzichtet werden kann. Die heutigen Natrium-Dampf-Lampen entsprechen nicht mehr der Energienutzungsverordnung des Bundes. Sie werden durch aktuelle, moderne LED-Lampen ausgewechselt. Dabei soll einerseits genügend Licht für ein Sicherheitsgefühl und andererseits eine möglichst geringe Lichtverschmutzung erreicht werden.

Vorbereitung für Seewasser-Wärmeverbund

Die Infrastrukturen und Kosten für eine allfällige Seewassernutzung für Heizzwecke sind in diesem Projekt nicht enthalten. Dafür wird dem Stimmvolk zu gegebener Zeit ein separates Projekt mit den entsprechenden Kosten und Informationen zur Abstimmung vorgelegt. Der nötige Platz für die Leitungsführung eines Seewasser-Wärmeverbundes zu Heizzwecken wird aber bei der Planung mitberücksichtigt und im Strassenbereich frei gehalten resp. eingebaut.

Angrenzende Strassenaufwertungen

Für die angrenzenden Strassen zur unteren Bahnhofstrasse im Zentrum der Stadt sind im Gesamtverkehrskonzept Umgestaltungen sowie neue Begegnungszonen und Tempo-30-Zonen in 1. Priorität beschrieben. So ist u. a. die Einführung von Tempo 30 auch auf der Hafenstrasse mit entsprechenden Umgestaltungen des Strassenraumes und Querungstellen ab 2025 geplant. Diese Aufwertungen werden mit städtebaulichen Projekten wie Stadthaus+ oder Überbauung Schützengasse koordiniert. Auch für die anderen Strassen im Zentrum (Allee-, Bankstrasse, Schützengasse, Mittlere Gasse etc.) sind entsprechende Aufwertungen und Anpassungen im Verkehrsregime angedacht.

7. Nutzen und Mehrwert Aufwertung untere Bahnhofstrasse

Die Aufwertung der unteren Bahnhofstrasse bringt eine Vielzahl von Nutzen und Mehrwert für die Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt Romanshorn.



Abbildung 15: Übersicht Nutzen und Mehrwert

Im Detail sieht dies wie folgend aus:

Belebung durch attraktives Umfeld

Die Neugestaltung schafft ein ansprechendes Umfeld für Wohnende, Besuchende, Geschäfte, Restaurants und Cafés entlang der Bahnhofstrasse. Durch die Schaffung von Vorzonen mit Sitzgelegenheiten und Grünflächen sowie die Einrichtung von Aussen-gastronomiebereichen wird das öffentliche Leben belebt.

Aufenthaltsqualität und verbesserte Sicherheit

Durch die Umgestaltung wird die Bahnhofstrasse zu einer sicheren Stadtachse, die Fussgängerinnen und Fussgänger, Velofahrende und andere Verkehrsteilnehmende besser integriert. Die Verlangsamung des Verkehrs auf 30 km/h, die Einrichtung als Einbahnstrasse und die Gestaltung von grünen Vorzonen und Aufenthaltsbereichen tragen dazu bei, dass sich Menschen sicherer und wohler fühlen.

Förderung und Stärkung von Fuss- und Veloverkehr

Die Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und -umgestaltung machen die Bahnhofstrasse zu einem angenehmen und sicheren Ort für Fussgängerinnen und Fussgänger und Velofahrende. Die Einrichtung von Veloparkplätzen und Tempo-30-Zone trägt dazu bei, den Fuss- und Veloverkehr zu fördern und die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Nachhaltige Nutzung Regenwasser – verbessertes Stadtklima und Umweltverträglichkeit

Die Gestaltung der Bahnhofstrasse als «Schwammstadt» ermöglicht eine effiziente Nutzung und Versickerung von Regenwasser, was zur Verbesserung des lokalen Mi-

croklimas beiträgt und Überflutungsrisiken reduziert. Die Auswahl klimaresistenter und standortgerechter Bäume und die Einrichtung von Grünflächen tragen zur Verbesserung der Luftqualität und des Stadtklimas bei. Bäume dienen als natürliche Klimaanlage, indem sie Schatten spenden, die Luft kühlen und CO₂ absorbieren, was zur Reduzierung von Hitzeinseln in der Stadt beiträgt.

Aufwertung der «Visitenkarte» der Innenstadt

Die untere Bahnhofstrasse mit dem direkten Anschluss an Bahnhof und See ist für viele Besucherinnen und Besucher einer der wichtigen Berührungspunkte mit dem Kontext der Stadt Romanshorn. Durch die zukunftsgerichtete und attraktive Gestaltung des Strassenraums stellt sich die Stadt so auch nach aussen als attraktive und lebenswerte Gemeinde dar. Sie lädt dazu die Besucherinnen und Besucher ein, vom Bahnhof nicht nur längs des Sees zu schlendern, sondern auch die Innenstadt entlang der unteren Bahnhofstrasse und der dazu querenden Alleestrasse zu besuchen.

Insgesamt trägt die Aufwertung der unteren Bahnhofstrasse dazu bei, die Lebensqualität der Bewohnerinnen und Bewohner von Romanshorn zu verbessern, das lokale Gewerbe zu stärken und die Innenstadt zu einem attraktiven und nachhaltigen Lebensraum zu machen.

8. Projektkosten

Für die Neugestaltung und Aufwertung der unteren Bahnhofstrasse werden Gesamtkosten in Höhe von rund 2,86 Mio. Franken exkl. MWST, resp. 3,1 Mio. Franken inkl. MWST erwartet. Weil der Stadtrat die notwendigen Investitionen schon vor mehreren Jahren beim Agglomerationsprogramm St. Gallen – Bodensee angemeldet hat, wird dieses Projekt vom Bund finanziell unterstützt. Die genaue Höhe des Betrags wird vom Bund erst im An-

schluss an ein positives Abstimmungsergebnis und des bewilligten Projekts mit Kostenvoranschlag festgelegt. Der Stadtrat und die Geschäftsstelle der Agglomeration St. Gallen – Bodensee erwarten einen Betrag von ca. 900'000.– Franken. Seitens Kanton wird ein Beitrag an die kantonale Radroute erwartet.

Die Kostenschätzung sieht für die Neugestaltung folgende Kosten vor:

Baustelleneinrichtung, Schutzmassnahmen, Sicherheit	CHF	400'000.–
Baustellenorganisation, Sicherheit, Schutzmassnahmen Umgebung		
Rückbau	CHF	320'000.–
Rückbau des bestehenden Belags		
Umgebungsgestaltung, Geländeanpassungen	CHF	10'000.–
Grünflächen, Vegetationsschicht, Einzelbepflanzungen	CHF	200'000.–
Hartflächen, Fundationen, Abschlüsse, Deckschichten		
Fundationsschicht, Abschlüsse, Deckschichten	CHF	1'090'000.–
Technik, Umgebung, Elektro, Abwasser		
Anpassungen im Sinne Schwammstadt	CHF	200'000.–
Ausstattung Umgebung	CHF	82'000.–
Baunebenkosten und Honorare	CHF	200'000.–
Bisher aufgelaufene Kosten	CHF	130'000.–
Reserve, Unvorhergesehenes		
Reserven, Öffentlichkeitsarbeit, kommunikative Massnahmen	CHF	230'000.–
Zwischentotal	CHF	2'862'000.–
MWST 8,1 %	CHF	232'000.–
Total Anlagekosten/Bruttoinvestition	CHF	3'094'000.–

Beantragter Kredit CHF 3'100'000.–

Nach Abzug der erwarteten Beiträge aus dem Agglomerationsprogramm und des Kantons verbleiben für die Stadt Romanshorn folgende Netto-Investitionen:

Beantragter Kredit	CHF	3'100'000.–
./. Beitrag Agglomerationsprogramm 3. Generation	CHF	900'000.–
./. Beitrag Kanton an Radroute	CHF	10'000.–

Netto-Investition zulasten Stadt Romanshorn CHF 2'190'000.–

HÄUFIG GESTELLTE FRAGEN

Die Kostenschätzung basiert auf Preisen mit Stand Dezember 2023 und weist eine Genauigkeit von +/- 15% auf. Eine allfällige Teuerung ist nicht berücksichtigt.

«Ohnehin-Kosten» – Für 1,69 Mio. Franken eine aufgewertete untere Bahnhofstrasse

Die untere Bahnhofstrasse wird in den nächsten Jahren ohnehin saniert werden müssen. Die Beleuchtung würde im gleichen Zuge oder eventuell früher auf LED-Leuchtmittel umgestellt. Für die Fahrbahnsanierung wür-

den rund 480'000.– Franken und für den Ersatz der Leuchtmittel 20'000.– Franken anfallen.

Unter dieser Berücksichtigung der «Ohnehin-Kosten» für die anstehende Sanierung der Fahrbahn und den Ersatz der Beleuchtung in Höhe von rund 500'000.– Franken, erhalten die Romanshornerinnen und Romanshorner **für rund 1,69 Mio.** Franken eine aufgewertete und für das florierende städtische Leben besonders attraktive untere Bahnhofstrasse.

9. Häufig gestellte Fragen

Wird mit dem Projekt gleichzeitig auch der Seewasser-Wärmeverbund realisiert?

Die Infrastrukturen für eine allfällige Seewassernutzung für Heizzwecke sind in diesem Projekt nicht enthalten. Dafür wird dem Stimmvolk zu gegebener Zeit ein separates Projekt mit den entsprechenden Kosten und Informationen zur Abstimmung vorgelegt. Der nötige Platz für die Leitungsführung eines Seewasser-Wärmeverbundes zu Heizzwecken wird aber bei der Planung mitberücksichtigt und bei einer Realisation mit dem Projekt Seewasser-Wärmeverbund koordiniert und entsprechend im Strassenbereich eingeplant und eingebaut.

Was passiert bei Ablehnung des Kredits?

Wird der Kredit nicht genehmigt, verbleibt die Bahnhofstrasse im ordentlichen Strassenbauprogramm und wird gemäss den Zustandserfassungen und Massnahmenbildungen in Koordination mit den Werken ohne eine sied-

lungsorientierte Umgestaltung saniert – sie bleibt in der Erscheinung wie sie heute ist. Die Umwidmung der Parkplätze in Kurzzeitparkplätze kann davon unabhängig angegangen werden. Die Einpassung der Bahnhofstrasse zum Projekt «Neues Stadthaus» erfolgt nicht, was die angestrebte Wirkung des neuen Sternenplatzes nicht unterstützt. Die Reduktion auf Tempo 30 wird unabhängig von der Neugestaltung erfolgen.

Diverse Parkplätze der blauen Zone würden aus sicherheitstechnischen Gründen, fehlende Sichtweiten bei Einfahrten, wegfallen. Sie entsprechen nicht mehr den aktuellen Vorschriften. Die Beleuchtung würde im gleichen Zug oder allenfalls früher auf LED-Leuchtmittel umgestellt. Für diese Arbeiten würden keine reservierten Bundesbeiträge aus dem Agglomerationsprogramm und auch keine Kantonsbeiträge ausgezahlt. Diese würden verfallen. Fraglich wäre auch die weitere Bearbeitung der Aufwertung der mittleren und oberen Bahnhofstrasse.

Bedingt eine Zustimmung zur unteren Bahnhofstrasse auch eine Zustimmung zur Umgestaltung der restlichen Bahnhofstrasse?

Eine Zustimmung zur Umgestaltung der unteren Bahnhofstrasse bedeutet nicht automatisch eine Zustimmung zur Sanierung der restlichen Bahnhofstrasse. Über den Baukredit der beiden Projekte wird separat abgestimmt. Die bisher durchgeführte Studie umfasste den ganzen Perimeter der Bahnhofstrasse vom Bahnhofplatz bis zum Kreiselpark, um eine einheitliche und stringente Gestaltung und Verkehrsführung zu erzielen. Für die untere Bahnhofstrasse wurde in der Folge ein Vorprojekt erarbeitet, über das nun abgestimmt werden kann. Der mittlere und der obere Teil der Bahnhofstrasse sind in der Planung noch nicht so weit. Hier kann noch auf weitere laufende Planungen wie Entwicklungsschwerpunkt Hub oder Sanierung Friedhofallee eingegangen werden.

10. Weiteres Vorgehen

Wenn die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger dem vorliegenden Kredit zustimmen, wird das Projekt planerisch weiterbearbeitet und öffentlich aufgelegt. Erfolgt kein Rekursverfahren, könnte die Ausführung der unteren Bahnhofstrasse ab Herbst 2025 beginnen.

Die mittlere und die obere Bahnhofstrasse würden anschliessend ab 2028 realisiert werden, vorausgesetzt, sie erhalten ebenfalls die Zustimmung in einer weiteren, separaten Urnenabstimmung.

11. Stellungnahme Stadtrat

Der Stadtrat begrüsst das Projekt zur Aufwertung der unteren Bahnhofstrasse vom Bahnhofplatz bis zum Knoten Salmsacher-/Hafen-/Bahnhofstrasse und sieht darin die Chance, den öffentlichen Raum in der Innenstadt von Romanshorn aufzuwerten und die Lebensqualität für die Romanshornerinnen und Romanshorner zu steigern. Das vorgeschlagene Konzept sieht eine Neugestaltung vor, die die aktuelle Linearität der Bahnhofstrasse durchbricht und sie zu einer sicheren Stadtachse umwandelt. Dies soll durch verschiedene Massnahmen erreicht werden, darunter Verengungen, Belagswechsel, Umlenker und Bepflanzungen. Durch die Schaffung von grünen Vorzonen und Platzinseln wird ein attraktiver Raum geschaffen, der zum Verweilen einlädt und eine angenehme Aufenthalts- und Wohnqualität bietet.

Ein zentraler Gedanke des Projekts ist es, die untere Bahnhofstrasse als vielseitigen Raum zu gestalten, der die Bedürfnisse verschiedener Nutzergruppen und somit die Anforderungen an eine Innenstadt berücksichtigt. Dies umfasst sowohl die Gewerbetreibenden in den Erdgeschossen als auch die Fussgängerinnen und Fussgänger, Velofahrende, Bewohnerinnen und Bewohner. Durch die Schaffung von ausreichend Platz für zu Fuss Gehende, gastronomische Angebote und konsumfreie Aufenthaltsbereiche wird die Attraktivität des Stadtzentrums gesteigert und das «städtische Lebensgefühl» wieder erlebbar gemacht. Damit soll auch ein wahrnehmbares Stadtzentrum geschaffen werden.

Die geplante Einführung einer Tempo-30-Zone und eines Einbahnregimes wird die Sicherheit im Verkehr erhöhen und den öf-

fentlichen Raum harmonisieren. Insbesondere Kinder auf dem Schulweg, ältere Menschen, Fussgängerinnen und Fussgänger werden von den niedrigeren Geschwindigkeiten profitieren. Zudem wird die Koexistenz von Autos und Velos durch das neue Verkehrsregime verbessert, was zu weniger Konflikten und einer insgesamt sichereren Verkehrssituation führen wird.

Das Projekt sieht auch Massnahmen zur Verbesserung des lokalen Klimas und der Entwässerung vor. Durch die Gestaltung von grünen Inseln und die Nutzung von sickertfähigen Materialien wird das Regenwasser lokal versickert und das Stadtklima nachhaltig verbessert. Dies entspricht dem Konzept der «Schwammstadt», das darauf abzielt, Niederschlagswasser vor Ort aufzunehmen und zu speichern, anstatt es unbenutzt abzuleiten.

Das vorliegende Projekt ist eines der zentralsten Bausteine, die Innenstadt von Romanshorn ansprechend und zeitgemäss zu gestalten. Mit der finanziellen Unterstützung von Bund und Kanton und unter Berücksichtigung der «Ohnehin-Kosten» hat die Stadt die einmalige Gelegenheit, für 1,69 Mio. Franken dieses längst fällige, attraktive Aufwertungsprojekt umzusetzen.

Insgesamt unterstützt der Stadtrat das Projekt zur Umgestaltung der unteren Bahnhofstrasse als einen wichtigen ersten Schritt zur Aufwertung des öffentlichen Raums und zur Steigerung der Lebensqualität in Romanshorn. Lassen Sie uns diesen ersten Schritt gemeinsam gehen, damit weitere, an anderen Strassenabschnitten, folgen können.

ANTRAG UND ABSTIMMUNGSFRAGE

Antrag des Stadtrates

Der Stadtrat beantragt Ihnen, dem Kreditbegehren von 3,1 Mio. Franken (inkl. MWST) für die Aufwertung Stadtraum untere Bahnhofstrasse zuzustimmen:

Abstimmungsfrage

Stimmen Sie dem Kredit in Höhe von 3,1 Mio. Franken (inkl. MWST) für die Aufwertung Stadtraum untere Bahnhofstrasse in Romanshorn zu?

13. August 2024

Stadtrat Romanshorn

Bahnhofstrasse 19
CH-8590 Romanshorn
Telefon +41 58 346 83 83
www.romanshorn.ch