

Information Aufwertung Stadtraum untere Bahnhofstrasse

Projektbeschreibung für die öffentliche Mitwirkung



Version:
Stand:
revidiert:

Entwurf
17. April 2024

Verfasst von:

ASc

Inhaltsverzeichnis

1. Mitwirkung	3
1.1 Grund der Mitwirkung.....	3
1.2 Dauer der Mitwirkung.....	3
1.3 Unterlagen.....	3
1.4 Weiteres Vorgehen	3
2. Einleitung	4
3. Ausgangslage	7
3.1 Allgemein.....	7
3.2 Handlungsbedarf.....	8
3.3 Gesamtverkehrskonzept	8
3.4 Agglomerationsprogramm 3. und 4. Generation.....	8
3.5 Fazit.....	9
4. Projekt- und Betrachtungsperimeter	9
4.1 Projektperimeter.....	9
4.2 Betrachtungsperimeter.....	9
5. Projektziele	10
6. Planungsablauf und Projektstand	11
6.1 Planungsablauf	11
6.2 Projektstand	12
7. Übergreifende Betrachtung	12
8. Beschrieb Projektperimeter untere Bahnhofstrasse	13
8.1 Bahnhofplatz bis Sternenplatz	14
8.2 Sternenplatz bis Knoten Salmsacher-/Hafen-/Bahnhofstrasse.....	14
8.3 Knoten Salmsacher-/Hafen-/Bahnhofstrasse.....	15
8.4 Tempo 30-Zone und Einführung Einbahnregime.....	15
8.5 Fussgängerinnen, Fussgänger und Anwohnende	17
8.6 Veloverkehr und -parkierung.....	17
8.7 Autoparkierung.....	18
8.8 Inseln und Vorzonen	18
8.9 Entwässerung und Lokalklima	18
8.10 Vegetation	19
8.11 Ausstattung/Stadtmöblierung	20
8.12 Beleuchtung – Bestehendes nutzen	20
8.13 Fernwärme	20
9. Nutzen und Mehrwert Aufwertung untere Bahnhofstrasse	20
9.1 Attraktives Umfeld für Gewerbe und Gastronomie	20
9.2 Verbesserte Sicherheit und Aufenthaltsqualität	20
9.3 Förderung von Fuss- und Veloverkehr	21
9.4 Verbessertes Stadtklima und Umweltverträglichkeit.....	21
9.5 Nachhaltige Materialien und Gestaltung:	21
9.6 Aufwertung der «Visitenkarte» der Stadt Romanshorn	21
10. Beschrieb Betrachtungsperimeter ganze Bahnhofstrasse	21
10.1 Betrachtungsperimeter mittlere Bahnhofstrasse.....	22
10.2 Betrachtungsperimeter obere Bahnhofstrasse	22
11. Projektkosten	23
12. Fazit	24

1. Mitwirkung

1.1 Grund der Mitwirkung

Die Bahnhofstrasse ist eine wichtige Achse städtischen Lebens und eine zentrale Verkehrsader, die allerdings in ihrer derzeitigen Form Mängel aufweist. Diese betreffen die Nutzung und Aneignung des öffentlichen Raums durch die Romanshorerinnen und Romanshorer, wirtschaftliche und soziale Aspekte, Verkehrssicherheit, Gestaltung und die Anbindung an angrenzende Geschäfte und Infrastrukturen. Ihre unzureichende Ausgestaltung und mangelnde Sicherheit mindern die Lebensqualität für Anwohner und Nutzer. Besonders im unteren Bereich der Bahnhofstrasse genügt die heutige Gestaltung nicht den Ansprüchen an eine attraktive Flaniermeile. Eine grundlegende Neugestaltung wird als notwendig erachtet, um sie zu einem sicheren, einladenden und vitalen Ort zu transformieren.

Die Bahnhofstrasse -
wichtige Achse des städtischen Lebens

Das Projekt "Aufwertung Stadtraum untere Bahnhofstrasse" sieht vor, den unteren Teil der Bahnhofstrasse – Bahnhofplatz bis zum Knoten Salmsacher-/Hafen-/Bahnhofstrasse – in einem ersten Schritt umzugestalten. Vor der Abstimmung über den Baukredit am 24. November 2024 werden alle Romanshorerinnen und Romanshorer eingeladen, sich zum Projekt zu informieren und aktiv an der Mitwirkung teilzunehmen. So kann ein breiter Konsens geschaffen werden, der alle Romanshorerinnen und Romanshorer einbezieht, die städtische Entwicklung fördert und dem lokalen Gewerbe verbesserte Perspektiven bietet.

Einladung zur Mitwirkung

Dieser Projektbeschreibung soll zusammen mit Plänen und Bildern die Information und Mitwirkung unterstützen.

1.2 Dauer der Mitwirkung

Die Mitwirkung startet nach der öffentlichen Informationsveranstaltung vom 22. Mai 2024 und dauert bis 23. Juni 2024.

Mitwirkung vom 22.05. –
23.06.2024

1.3 Unterlagen

Die Mitwirkungsunterlagen können eingesehen werden unter <https://www.mitwirken-romanshorn.ch> oder bei der Bauverwaltung Romanshorn, Bahnhofstrasse 13, 8590 Romanshorn.

[mitwirken-romanshorn.ch](https://www.mitwirken-romanshorn.ch)

1.4 Weiteres Vorgehen

Nach der Mitwirkung werden die eingebrachten Anregungen detailliert geprüft und bei entsprechender Eignung in das Projekt eingearbeitet. Unter Einbezug und Berücksichtigung aller wesentlicher Aspekte entscheidet der Stadtrat abschliessend, welche Inputs weiterverfolgt werden.

Weiteres Vorgehen

2. Einleitung

Das Neugestaltungsprojekt für die untere Bahnhofstrasse in Romanshorn, vom Bahnhofplatz bis zur Kreuzung Salmsacher-/Hafen-/Bahnhofstrasse, eröffnet die Chance, einen zentralen Bereich der Stadt umfassend aufzuwerten. Es bietet nicht nur die Möglichkeit, den Stadtraum attraktiver zu gestalten, sondern auch, das urbane Lebensgefühl in Romanshorn zu beleben und neu zu prägen. Dabei steht eine zukunftsweisende Stadtentwicklung im Fokus, die ein ausgewogenes Zusammenspiel zwischen modernem Wohnen, der Sicherheit und Attraktivität des öffentlichen Raums sowie vielfältigen Angeboten für Handel und Gastronomie anstrebt.

Aufwertung und Neugestaltung des öffentlichen Raums

Das Ziel besteht darin, ein dynamisches Stadtzentrum zu entwickeln, das allen Einwohnerinnen und Einwohnern gerecht wird und ein einladendes Eingangstor zur Stadt darstellt. Eine modern gestaltete untere Bahnhofstrasse soll Aufenthaltsqualität bieten und damit Nutzern, lokalen Geschäften, Käufern, Pendlern sowie Schülern zugutekommen.

Ziel der Aufwertung

Die untere Bahnhofstrasse ist als zentrale Stadtachse von vielfältigen Nutzungen und Bedürfnissen geprägt. Aktuell beherbergen die Erdgeschosse entlang dieser Strasse hauptsächlich Gewerbe- und Gastronomiebetriebe. Diese stehen vor Herausforderungen aufgrund sich ändernder Kaufgewohnheiten, zunehmender Konkurrenz und dem Druck, innovativ zu bleiben und sich kontinuierlich neu zu erfinden.

Verschiedene Nutzungen und Bedürfnisse



Abbildung 1: Situation untere Bahnhofstrasse 2024

Die Neugestaltung der unteren Bahnhofstrasse trägt dazu bei, eine dynamische und attraktive Infrastruktur zu schaffen und die Vitalität des öffentlichen Raums zu fördern. Durch eine bewusste Gestaltung wird dieser Raum nicht länger den im Erdgeschoss ansässigen Gewerbebetrieben den Rücken kehren, sondern sich mit dem öffentlichen Leben verbinden und somit die örtlichen Geschäfte unterstützen. Dies erfordert ein

Neugestaltung schafft dynamische und attraktive Infrastruktur

Umdenken: Bisher hat der städtebauliche Fokus auf die Bedürfnisse des Autoverkehrs oft dazu geführt, dass die Erdgeschossnutzungen und damit die Gewebetreibenden vernachlässigt wurden.

Unterstützende Infrastrukturen wie das Parkhaus Bodan oder in Zukunft das Parkhaus Schützengasse ermöglichen es, Autos im Zentrum zu integrieren, ohne dass sie den Strassenraum dominieren. Dies fördert ein urbanes Lebensgefühl, das für Fussgänger erlebbar wird, und adressiert gleichzeitig die verkehrstechnischen Mängel der Bahnhofstrasse, die zuvor zu gefährlichen Situationen für Verkehrsteilnehmer geführt haben. Um diese Herausforderungen zu bewältigen und die untere Bahnhofstrasse in einen pulsierenden Stadtraum zu transformieren, sind Investitionen unerlässlich. Bei der Planung ist auch die spätere Einbindung des neu geplanten Stadthauses mit Sternenplatz berücksichtigt.

Integration des Autos
durch Parkhäuser

Anfang 2023 vergab der Stadtrat einen Planungsauftrag zur Sammlung innovativer Ideen, die das Projekt zur Neugestaltung der Bahnhofstrasse kennzeichnen. Dieses zeichnet sich durch hohe Siedlungsqualität aus und sieht die Umgestaltung mit sicheren Verkehrsknoten, Kurzzeitparkplätzen für das Gewerbe, sowie grünen Plätzen und begrüneten Vorzonen vor. Die neu gestaltete Strasse soll sicher für alle Verkehrsteilnehmende sein und das Potenzial haben, sowohl der Romanshorer Bevölkerung als auch dem lokalen Gewerbe erhebliche Vorteile zu bieten.

Hohe Qualität im Siedlungsraum

Die Gesamtinvestitionen für das Projekt belaufen sich auf etwa 3.1 Mio. Franken, wobei der Bund und der Kanton einen Beitrag von rund 410'000.- Franken aus dem Agglomerationsprogramm der 3. Generation und Beitrag kantonale Radroute leisten werden. Die Nettoinvestition für die Stadt Romanshorn beträgt somit ungefähr 2.69 Mio. Franken.

Projektkosten untere
Bahnhofstrasse

Der Bericht konzentriert sich auf die Aufwertung der unteren Bahnhofstrasse, vom Bahnhofplatz bis zur Kreuzung Salmsacher-/Hafen-/Bahnhofstrasse. Die Umsetzung des mittleren und oberen Abschnitts ist nach einer weiteren Urnenabstimmung und mit Finanzierung durch das Agglomerationsprogramm der 4. Generation ab 2027 geplant. Zur besseren Verständlichkeit der Massnahmen an der unteren Bahnhofstrasse werden auch geplante Eingriffe entlang der gesamten Strasse dargestellt.

Fokus untere Bahnhofstrasse

Die geplanten Investitionen in die untere Bahnhofstrasse zielen darauf ab, einen Mehrwert aus ökologischer, sozialer, ästhetischer und ökonomischer Perspektive zu schaffen. Es entsteht ein Stadtraum, der diese vielfältigen Aspekte erlebbar macht und integriert. Die folgende Illustration verdeutlicht die komplexen Funktionen dieses zukünftigen Stadtraums.

Vielschichtige Funktionen
des zukünftigen Stadtraums

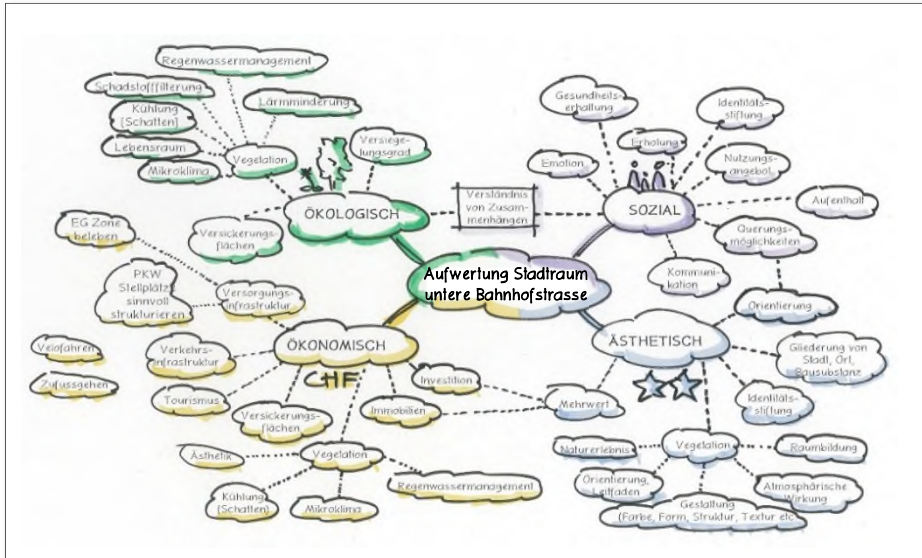


Abbildung 2: Vielschichtige Funktionen des Stadtraums untere Bahnhofstrasse (Quelle: 3:0 Landschaftsarchitektur)

3. Ausgangslage

3.1 Allgemein



Abbildung 3: Die Bahnhofstrasse: Eine Strasse in drei Abschnitten

Die Bahnhofstrasse erstreckt sich über etwa 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 am westlichen Ende ein Einkaufszentrum.

Bahnhofstrasse – das Rückgrat des Siedlungsgebiets

Täglich wird die Bahnhofstrasse nebst den Autos von zahlreichen Fussgängerinnen und Fussgängern, Schülerinnen und Schülern sowie 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 Verkehrsachse – sie ist eingewoben in das Netz von öffentlichen Räumen, Strassen- und Wegeräumen im Zentrum.

Anforderungen

In den letzten 100 Jahren gab es kaum Verbesserungen in der Gestaltung der Bahnhofstrasse. Die ehemalige Kantonsstrasse zum Bahnhof wurde stückweise dem wachsenden Verkehr angepasst, wobei die Geschwindigkeit oberste Priorität hatte und noch hat. Das Erscheinungsbild wird von einer verkehrsorientierten Strasse dominiert, die eine gesunde Siedlungsentwicklung, die Aufenthaltsqualität und andere Verkehrsteilnehmende vernachlässigt. Als stark versiegelter und vom Verkehr dominierter Raum ist die Bahnhofstrasse heute zudem wenig attraktiv für die bestehenden und möglichen neuen Gewerbenutzungen. Der Einkauf beschränkt sich heute 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 Geschäft längs der Bahnhofstrasse zu erkunden, wird von wenigen Kundinnen und Kunden ergriffen.

Kaum Verbesserungen in der Gestaltung in den letzten 100 Jahren

Die Verkehrssicherheit ist für alle Nutzenden nicht optimal. Die Kreuzungen entsprechen nicht mehr den aktuellen Sicherheitsstandards, die Sichtweiten bei den Parkfeldern sind unzureichend und es fehlen separate Verkehrsflächen für Velofahrende, die dem aktuellen Geschwindigkeitsregime entsprechen. Die Längsparkplätze der Autos bieten für Velofahrende keine ausreichende Sicherheit und führen zu prekären Situationen zwischen den Verkehrsteilnehmenden. Dies beeinträchtigt die Verkehrssicherheit, die Lebens- und Einkaufsqualität und die Gewerbebetriebe. Die Überquerung der Strasse für Fussgängerinnen und Fussgänger ist erschwert, die Sicherheit der Velofahrenden gefährdet, die Anlieferung der Gewerbebetriebe behindert und der Notfalldienst beeinträchtigt. Für die Autofahrenden ist diese Situation ebenfalls schwierig.

Verkehrssicherheit

3.2 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 Salmsacher-/Hafen-/Bahnhofstrasse die Bahnhofstrasse als Flanierbereich mit hoher Aufenthaltsqualität und sehr gutem Erscheinungsbild ausgestaltet werden und an der unteren Bahnhofstrasse reicht die Nutzungsdichte und Qualität heute noch nicht für das Gefühl einer «Flaniermeile» aus.

Grosser Handlungsbedarf

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.

Synergien

3.3 Gesamtverkehrskonzept

Das kommunale Gesamtverkehrskonzept (GVK) stuft die Neugestaltung der Bahnhofstrasse als prioritäres, mittelfristiges Projekt ein, das den Stadtkern mit dem Quartierzentrum Hub verbindet. Ziel ist es, die Strasse sowohl als zentrale Verkehrsachse als auch als Aufenthaltsort neu zu gestalten, wobei der Schwerpunkt auf der Förderung des Fuss- und Fahrradverkehrs, der Verlangsamung des motorisierten Verkehrs und der Verbesserung des Strassenraums liegt. Besonders für die untere Bahnhofstrasse ist eine Umwandlung in eine Flanierzone mit attraktiven Seitenbereichen und verkehrsberuhigten Bedingungen geplant. Auch der obere Abschnitt soll umgestaltet werden, um die bisher verkehrsorientierte Ausrichtung anzupassen.

GVK – Neugestaltung
zentrale Stadtachse

3.4 Agglomerationsprogramm 3. und 4. Generation

Im Rahmen der Erarbeitung der Agglomerationsprogramme 3. und 4. Generation wurden entlang der Bahnhofstrasse Schwachstellen für den Fuss- und Veloverkehr erhoben und in Projekte zusammengefasst. Der Bund würdigte diese Massnahmen mit einem Bundesbeitrag von 35% in

Massnahmen im Agglomerationsprogramm

der 3. Generation und 40% in der 4. Generation an die Projekte zur Behebung dieser Schwachstellen. Dabei befindet sich die untere Bahnhofstrasse (Bahnhofplatz bis Knoten Salmsacher-/Hafen-/Bahnhofstrasse) im Massnahmenpaket Langsamverkehr in der 3. Generation und muss bis spätestens Ende 2025 gestartet sein, sonst verfallen die Bundesbeiträge. Die obere Bahnhofstrasse im Agglomerationsprogramm 4. Generation hat diesen Termin später, Ende 2028.

3.5 Fazit

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die gesamte Bahnhofstrasse ein bedeutendes Element des städtischen Lebens und eine zentrale Verkehrsader ist. Vor allem die untere Bahnhofstrasse hat das Potenzial zur Reaktivierung eines urbanen Zentrums. Die Aneignung des öffentlichen Raumes kann Signalwirkung für das ansässige und neu dazukommende Gewerbe haben. 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.

Bahnhofstrasse hat das Potenzial zur Reaktivierung eines urbanen Zentrums

Es besteht ein dringender Handlungsbedarf, um die Bahnhofstrasse zu einem sicheren, ansprechenden und lebendigen städtischen Raum zu entwickeln, der den Bedürfnissen des ansässigen Gewerbes und aller Verkehrsteilnehmenden gerecht wird und eine gesunde Siedlungsentwicklung unterstützt.

Dringender Handlungsbedarf, um lebendigen städtischen Raum zu schaffen

4. Projekt- und Betrachtungsperimeter



Abbildung 4: Betrachtungs- und Projektperimeter

4.1 Projektperimeter

Der eigentliche Projektperimeter der Kreditabstimmung im November 2024 erstreckt sich über die untere Bahnhofstrasse, beginnend beim Bahnhofplatz, weiterverlaufend über den Sternenplatz über die Allee-Strasse hinweg zum Knoten Salmsacher-/Hafen-/Bahnhofstrasse.

Projektperimeter untere Bahnhofstrasse

4.2 Betrachtungsperimeter

Der Betrachtungsperimeter für das Projekt "Aufwertung Stadtraum untere Bahnhofstrasse" bezieht sich auf die ganze Bahnhofstrasse mit all ihren Querungen vom Bahnhofplatz bis zum Kreisel Hub. So wird sichergestellt, dass die Planung der unteren und die der mittleren und oberen

Betrachtungsperimeter ganze Bahnhofstrasse

Bahnhofstrasse in sich stimmig sind und keine Gestaltungsbrüche entstehen.

Um die Umgestaltungen an der unteren Bahnhofstrasse zu verstehen, werden in diesem Projektbeschreibung auch die angedachten Eingriffe über die ganze Bahnhofstrasse erläutert. Die Umsetzung der Inhalte im Betrachtungsperimeter sind in den kommenden Jahren möglich, durch die Eingriffe im Projektperimeter der unteren Bahnhofstrasse jedoch nicht zwingend erforderlich.

Erläuterungen über die ganze Bahnhofstrasse

5. Projektziele



Abbildung 5: Projektziele

Die Projektziele mit Bezug zur Bahnhofstrasse lassen sich aus dem *Entwicklungsschwerpunkt Stadtkern*, dem *Gestaltungsrichtplan Innenstadt* und dem *Gesamtverkehrskonzept* ableiten. Sie konzentrieren sich auf eine nachhaltige, umwelt- und sozialverträgliche Entwicklung der Stadt, insbesondere im Hinblick auf Stadtkernentwicklung, Gestaltung der Innenstadt und Mobilität.

Projektziele abgeleitet aus vorhandenen übergeordneten Planungen

Für den *Entwicklungsschwerpunkt Stadtkern*, insbesondere im Bereich um die Hafen-, Salmsacher- und Schulstrasse, liegt der Fokus darauf, eine ausreichende Belebung durch publikumsintensive Nutzungen zu sichern, Parkplätze in unterirdische Anlagen zu verlagern und die Autoerreichbarkeit des Stadtkerns über die Bahnhofstrasse zu gewährleisten.

Entwicklungsschwerpunkt Stadtkern,

Im *Gestaltungsrichtplan Innenstadt* wird angestrebt, den östlichen Teil der Bahnhofstrasse als öffentlichen Begegnungsraum zu gestalten. Im Rahmen der Stadtgespräche 2012 hervorgebrachte Empfehlungen der Bevölkerung zielen darauf ab, die untere Bahnhofstrasse aufzuwerten, um sie zu einem lebhaften Zentrum für Wirtschaft, Kultur und Wohnen zu machen. Dies soll durch die Fokussierung auf Qualität (Schutz, Behaglichkeit, Genuss), die Stärkung des Flaniererraums, interessante Einblicke

Gestaltungsrichtplan Innenstadt

durch attraktive Erdgeschossnutzungen und die Schaffung geschützter Aufenthaltsflächen erreicht werden.

Im Bereich der *Mobilität 2040* strebt Romanshorn an, die Bedürfnisse der Mobilität in einer Weise zu erfüllen, die sowohl stadt- als auch umweltfreundlich ist. Dies soll durch die Förderung des Fuss- und Fahrradverkehrs, die Reduzierung der Belastung durch motorisierten Individualverkehr auf ein siedlungsverträgliches Mass und die Verbesserung der Attraktivität sowie Belebung der Stadtquartiere durch ansprechende Gestaltung der Strassenräume erreicht werden.

Mobilität 2040

Weiterhin wird eine *Stärkung der Nachhaltigkeit, Biodiversität und des Klimaschutzes* angestrebt, indem Massnahmen zur Begrünung, zur Förderung der Biodiversität und zum Umgang mit extremen Wetterereignissen geplant und umgesetzt werden, wobei das Prinzip der "Schwammstadt" als Möglichkeit betrachtet wird.

Stärkung der Nachhaltigkeit, Biodiversität und des Klimaschutzes

Zusammengefasst bilden diese Teilziele eine umfassende Strategie, um Romanshorn zu einer lebenswerten, nachhaltigen und zukunftsfähigen Stadt zu entwickeln, die den Bedürfnissen ihrer Bewohner gerecht wird, während sie gleichzeitig die Umwelt schützt und die städtische Lebensqualität verbessert.

Teilziele bilden eine umfassende Strategie

6. Planungsablauf und Projektstand

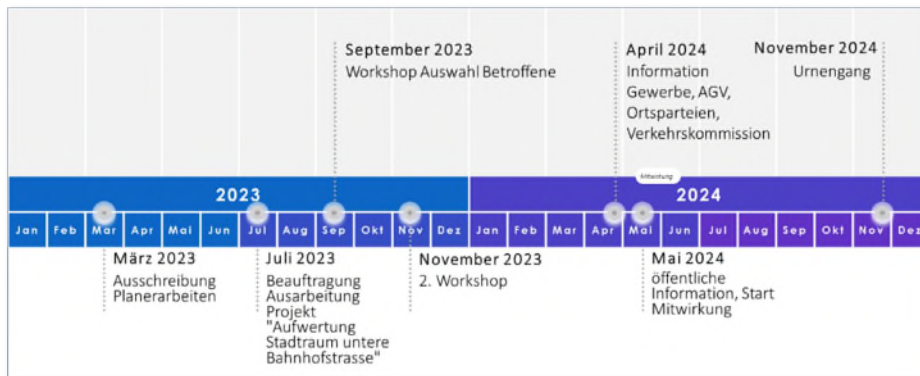


Abbildung 6: Planungsablauf bis Urnengang

6.1 Planungsablauf

Im März 2023 wurde das Verfahren für die öffentliche Ausschreibung zur Beauftragung von Planungsleistungen für die Neugestaltung 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, an dem betroffene Eigentümer und Geschäftsleute teilnahmen, zeigte breite Unterstützung für die geplante Aufwertung des Strassenraums. Auch die präsentierten Visionen für einen grüneren und schattigeren Strassenraum im Sommer fanden positiven Anklang.

Workshop betroffene Eigentümer und Geschäftsleute

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 Nutzer identifiziert. Die vorgesehene Aufwertung und Umgestaltung der unteren Bahnhofstrasse birgt ein erhebliches Potential für Romanshorn, sich gewerblich neu zu positionieren, den Einzelhandel zu stärken, verkehrliche Probleme zu lösen und einen klaren Mehrwert für das Zentrum von Romanshorn zu schaffen.

Gestaltungsoptionen anhand eines Modells

6.2 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 22. Mai 2024 ein. Gleichzeitig startete die öffentliche Mitwirkung. Diese dauerte bis zum 23. Juni 2024. Die Rückmeldungen aus der Mitwirkung wurden soweit möglich und sinnvoll in den aktuellen Projektstand eingearbeitet. Die Detail- und Ausführungsplanung wird 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.

Informationsveranstaltungen und öffentliche Mitwirkung

7. Übergreifende Betrachtung

Die Ost-West gerichtete Achse zwischen Kreisel Hub und Bahnhofplatz wird an mehreren Stellen Nord-Süd gekreuzt und lässt sich in drei Abschnitte unterteilen.

Drei Abschnitte der Bahnhofstrasse



Abbildung 7: Aufteilung Betrachtungsperimeter ganze Bahnhofstrasse

8. Beschrieb Projektperimeter untere Bahnhofstrasse

Die untere Bahnhofstrasse ist der Abschnitt vom Bahnhofplatz bis Knoten Salmsacher-/Hafen-/Bahnhofstrasse. Dieser Abschnitt bildet den Inhalt der Kreditabstimmung vom 24. November 2024.



Abbildung 8: Situation untere Bahnhofstrasse

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 gefordert, es gibt Veränderungen im Käuferverhalten, es gibt Konkurrenz, sie müssen innovativ sein, sich ständig neu erfinden. Die Umgestaltung der unteren Bahnhofstrasse kann einen 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 zugunsten der Erdgeschossnutzungen ist ein Umdenken: Der autoorientierte, funktionale Städtebau hat aus den Erdgeschossnutzungen eine Art Nebenprodukt gemacht oder bestenfalls ein technisches Nutzobjekt. Das vielbeschworene „städtische Lebensgefühl“ in der Innenstadt soll für die Fussgängerin und den Fussgänger wieder erlebbar gemacht werden.

Neben dem Vorankommen und Parkieren des Autoverkehrs und der Velos, gilt es auch für die Sicherheit der Zufussgehenden zu sorgen und ausreichend Flächen für gastronomische Angebote sowie den konsumfreien Aufenthalt zu bieten. Denn die Autos gehen nicht einkaufen – es sind die Menschen. Diese Multicodierung des Strassenraumes, die Aufnahme dieser verschiedenen Nutzungen und Bedürfnisse, ist nur dann zu erfüllen, wenn ausreichend und ausgeglichener Raum zur Verfügung steht.

Durch die zukünftig 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 versicke-

Bahnhofplatz bis Knoten
Salmsacher-/Hafen-
/Bahnhofstrasse



Herausforderungen Ge-
werbebetriebe in Erdge-
schossnutzungen

Multicodierung des Stras-
senraums

Schattige Aufenthaltsflä-
chen, angenehmes Stadt-
klima

rungsfähigen Zonen ergänzt und damit schattige Aufenthaltsbereiche geschaffen. Diese Flächen bilden einen positiven und wichtigen Beitrag zur stadtklimatischen Verbesserung.

8.1 Bahnhofplatz bis Sternenplatz



Abbildung 9: Ausschnitt Bahnhofplatz bis Sternenplatz

Vom Bahnhofplatz kommend präsentiert sich die Bahnhofstrasse als Einladung zum Flanieren in Richtung Sternenplatz/Alleestrasse. Gleich vor den Erdgeschossnutzungen des Bodans befindet sich 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 Fussgehende können auf beiden Seiten der Strasse gehen oder flanieren.

Vorzone Bodan: Schattigen Sitzgelegenheiten und Kurzzeit-Parkplätze

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.

Vorzone Apotheke: Aufenthaltsflächen mit Sitzgelegenheiten und Kurzzeit-Parkplätze

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

Sternenplatz

8.2 Sternenplatz bis Knoten Salmsacher-/Hafen-/Bahnhofstrasse

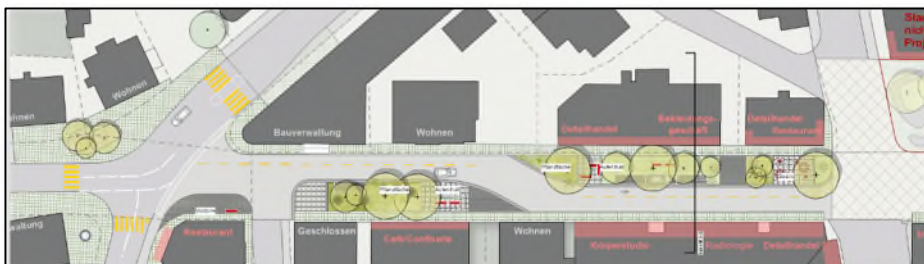


Abbildung 10: Ausschnitt Sternenplatz bis Knoten Salmsacher-/Hafen-/Bahnhofstrasse

Nach dem Knoten Bahnhof-/Alleestrasse startet die Vorzone wieder auf der nördlichen Seite der Bahnhofstrasse und erstreckt sich bis zum letzten Gewerbetreibenden. 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 macht, prägen diesen Abschnitt. Für das ansässige Gewerbe präsentiert sich ein einladender Eingangsbereich. Einzelne Pflanzflächen sind mit Bäumen versehen. Ebenso befinden sich hier drei Kurzzeit-Parkplätze.

Nördliche Seite Bahnhofstrasse: Platz für eine Aussengastronomie, konsumfreie Aufenthaltsflächen mit Sitzgelegenheiten, Kurzzeit-Parkplätze

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

Café Köppel: Begrünte Vorzone, Kurzzeit-Parkplatz

8.3 Knoten Salmsacher-/Hafen-/Bahnhofstrasse

Der Knoten Salmsacher-/Hafen-/Bahnhofstrasse wird verkehrlich neugestaltet. Die Hauptverkehrsrichtung zweigt in die Hafenstrasse und zeigt nicht mehr direkt in Richtung Bahnhof. Eine Baumgruppe an der nördlichen Ecke präsentiert den Abschluss resp. Beginn des Strassenabschnittes.

Verkehrliche Neugestaltung Knoten Salmsacher-/Hafenstrasse



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



8.4 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 und der Nachbarschaft der Schulhäuser mit hohem Querungsbedarf durch Schulkinder erscheint das bestehende Verkehrskonzept nicht mehr zeitgemäss.

Verkehrsproblematik Zentrumsbereich



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

Tempo 30-Zone und Einbahnstrasse mit Gegenverkehr Velo

Erdgeschoss 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 den tieferen Geschwindigkeiten die Lärmsituation verbessert und mehr Raum für Bäume und Grünflächen durch schmalere Fahrbahnen entstehen können.



Kinder auf dem Schulweg, Seniorinnen und Senioren beim Einkauf oder Fussgängerinnen und Fussgänger auf dem Weg zum Bahnhof profitieren zweifellos am meisten von Tempo 30 und dem Einbahnregime. Das Überqueren der Hauptstrasse wird einfacher und sicherer. Indem der motorisierte Verkehr an die Velogeschwindigkeit angeglichen wird, können Velofahrende problemlos in die Bahnhofstrasse einbiegen oder diese als Linksabbieger wieder verlassen. Auch der Übergang in den zukünftigen Sternenplatz, wo Autofahrende ohnehin ihr Tempo reduzieren müssen, wird harmonischer. So verringern sich die Konflikte zwischen Velos und Autos und die Schwere von allfälligen Unfällen nimmt drastisch ab.

Sicherheit und Fluss
durch Tempo 30



Unabhängig vom benutzten Verkehrsmittel oder vom Alter der Personen erlauben tiefere Tempi 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.

Kommunikation und
Rücksichtnahme

Verkehrsregime - Einbahnverkehr

In der unteren Bahnhofstrasse wird der motorisierte Verkehr ab dem Knoten Salmsacher-/Hafen-/Bahnhofstrasse in eine Einbahnstrasse geleitet. Für die Velofahrenden ist jedoch die Fahrt in beide Richtungen möglich. Diese Einbahnführung erfüllt nicht nur einen, sondern gleich mehrere positive Zwecke. Dadurch, dass die Autos nur in eine Fahrtrichtung – Richtung Bahnhof – fahren dürfen, werden sie nicht von Gegenverkehr in Form von Autos behindert. Das wiederum hat zur Folge, dass Unfälle durch unübersichtliche Verkehrssituationen vermieden werden. Dieses Verkehrsregime fördert das Koexistenzprinzip im vorhandenen Strassenraum, indem ein ruhigerer Verkehrsfluss, unterstützt durch Tempo 30, durch weniger Brems- und Beschleunigungsvorgänge erreicht wird und Verkehrsteilnehmende gegenseitige Rücksichtnahme zeigen, während Fussgängerinnen und Fussgänger ihre geeignete Lücke zwischen den Autos suchen. Des Weiteren verbessert es die Verkehrssicherheit für Fussgängerquerungen und Abbiegemanöver von Autos und Velos. Darüber hinaus wird die Zahl der durchfahrenden Fahrzeuge unter anderem dadurch gesenkt, dass durch diese Einbahnregelung, die untere Bahnhofstrasse nicht mehr als Durchfahrtsstrasse oder Schleichweg in die andere Richtung genutzt werden kann. So dient die Einbahnregelung mitunter der Verkehrsberuhigung. Die Wegfahrt vom Bahnhof erfolgt über die Bank-/Hafenstrasse oder die Neustrasse.

Einbahnregelung fördert
Koexistenz



Die Herausforderung des Rechtsvortritts wird gelöst, indem bei der Kreuzstrasse mit der heute schon bestehenden Trottoirüberfahrt sowieso

Vortrittsregelung durch
Quartierkammern

kein Vortritt herrscht und zukünftig in der Innenstadt verkehrsberuhigte Quartierkammern angedacht sind, in denen nur die Anwohnerinnen und Anwohner sowie Zubringerdienst Zutritt haben. Bei der Alleestrasse und der Mittleren Gasse herrschen heute schon Einbahnverkehr.



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

8.5 Fussgängerinnen, Fussgänger und Anwohnende

Im neu gestalteten urbanen Raum der unteren Bahnhofstrasse werden viele Menschen profitieren. Fussgängerinnen, Fussgänger und Anwohnende werden sich die untere Bahnhofstrasse 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 Cafébesuch zu machen oder einen kurzen z'Mittag einzunehmen, ein attraktives Umfeld mit Läden und Cafés bietet sich mit Sitzgelegenheiten und schattenspendende Bäume sowie einer passenden Oberflächengestaltung an.

Urbane Bühne für öffentliches Leben



8.6 Veloverkehr und -parkierung

Veloverkehr

Die Umgestaltung der unteren Bahnhofstrasse (wie auch der oberen zu einem späteren Zeitpunkt) und die angepassten Verkehrs- 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 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. Die reduzierte Fahrgeschwindigkeit wird durch eine Kombination aus der Beschränkung auf 30 km/h und durch Verkehrsberuhigungsmassnahmen wie Fahrbahnverengungen, alternierendem Parken oder Stadtmobiliar (z. B. Pflanzenkübel) erreicht. Das Umfahren dieser Hindernisse kann aber den Fahrkomfort für Velos einschränken.

Mehrwert und Sicherheit für Velofahrende



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. Kurzzeit-Parkplätze für Velos sind deshalb an den richtigen Orten platziert. Sicher erreichbare, gut ausgerüstete und nahe bei den Eingängen der Läden und Dienstleistenden gelegene Veloparkplätze sind eine wichtige Voraussetzung für die Benutzung des Velos zur Arbeit oder als Kundin und Kunde. Um auch auf der unteren Bahnhofstrasse die Anteile des Fuss- und Veloverkehrs für Besucherinnen und Besucher der Innenstadt erhöhen zu können, werden neben den Anpassungen des Strassenraums auch Abstellanlagen (Anlehnbügel) für Velos installiert. Eine Infrastruktur für das Aufladen von Elektro-Velos ist aktuell hier nicht eingeplant.

Veloförderung



8.7 Autoparkierung

In den Vorzonen für die zu Fuss Gehenden und dem Vorzonencluster situieren sich an Stellen mit Gewerbe insgesamt acht neue Kurzzeit-Parkplätze. Diese sind mit einem sickerfähigen Belag ausgestattet. Im Bereich der unteren Bahnhofstrasse befinden sich heute 22 Parkplätze in der blauen Zone. Diese sind heute oft unter dem Tag durch Autos besetzt, die nicht das lokale Gewerbe oder Dienstleistungen an der Bahnhofstrasse benutzen, sondern diesen den Platz für Kunden, die auf das Auto angewiesen sind, wegnehmen. Um eine ausreichende Belegung der ansässigen Dienstleistenden und des Gewerbes sicherzustellen, wird neben dem Fokus auf Fuss- und veloverkehr, angestrebt, möglichst alle Parkplätze, die dem längeren Parkieren dienen, zu bündeln und in die unterirdischen Parkierungsanlagen, Parkhaus Bodan und später Parkhaus Schützengasse, zu verlagern.

Umverteilung und Optimierung der Autoparkplätze



8.8 Inseln und Vorzonen

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

Grüne Inseln – Robustheit im Unterhalt



8.9 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 Regenwas-

Schwammstadt-Prinzip für Lokalklima



ser 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 abgeben. Vorbild der Schwammstadt sind natürliche Ökosysteme, deren unversiegelte Flächen weitaus mehr Wasser aufnehmen können als zugestrichelte Städte.

Natürliche Wasserspeicherung

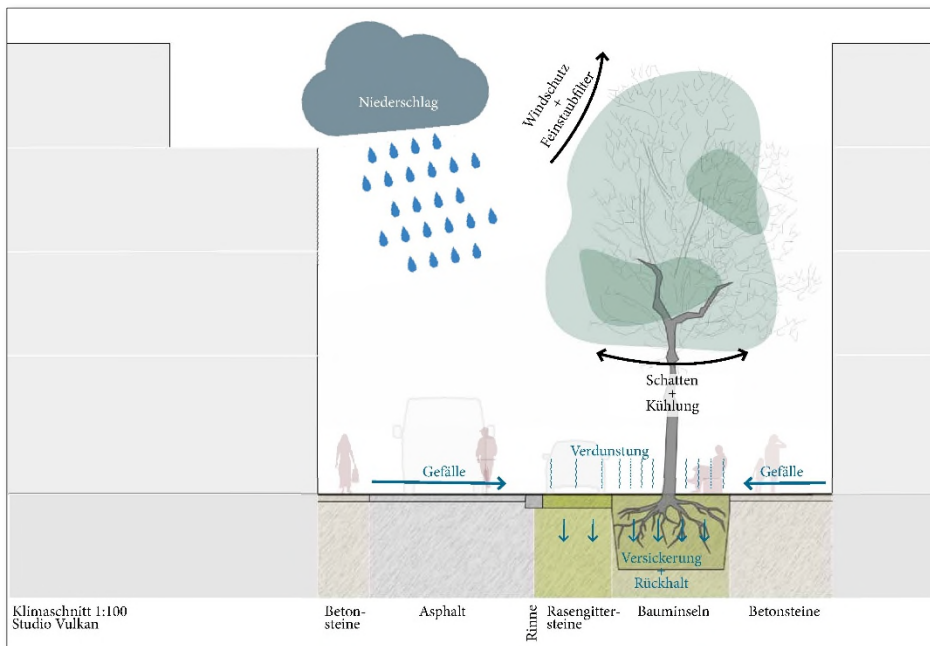


Abbildung 13: Prinzip Schwammstadt - Klimaschnitt

8.10 Vegetation

Der Stadtraum untere Bahnhofstrasse bekommt einen neuen Anstrich und neue Funktionen als Aufenthaltsort. Die Bepflanzung soll zum einen ihren Beitrag im stadtklimatischen Kontext leisten und mit den sich ändernden klimatischen Bedingungen zurechtkommen. Hier wird ein Mix aus klimaresistenten und bereits vor Ort eingesetzten Bäumen gewählt, die gleichzeitig durch leichte und helle Baumkronen den Strassenraum nicht "erdrücken" oder die Sicht einschränken.

Klimaresistente Bepflanzung



8.11 Ausstattung/Stadtmöblierung

In den "Inseln" entlang des Strassenraums soll es möglich sein, ohne Konsumzwang eine kurze Pause einzulegen. Hier braucht es weniger die klassische Parkbank, sondern eher eine Art Möbel, die das Sitzen in Gruppen ermöglicht, den Kontakt fördert und ein niederschwelliges Angebot an ein breites Publikum macht. Es bietet sich an, hier Möbel zu wählen, welche auch auf dem Bahnhofplatz und im Hafengebiete eingesetzt werden. Romanshorn zeigt dadurch eine gewisse Konsistenz.

Kommunikationsfördernde Stadtmöbel



8.12 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.

Modernisierung durch LED-Beleuchtung



8.13 Fernwärme

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 im Strassenbereich freigehalten resp. eingebaut.

Vorbereitung für Seewasser-Wärmeverbund



9. 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:

9.1 Attraktives Umfeld für Gewerbe und Gastronomie

Die Neugestaltung schafft ein ansprechendes Umfeld für Geschäfte, Restaurants und Cafés entlang der Bahnhofstrasse. Durch die Schaffung von Vorzonen mit Sitzgelegenheiten und Grünflächen sowie die Einrichtung von Aussengastronomiebereichen wird das öffentliche Leben belebt und das lokale Gewerbe unterstützt.

Belebung durch attraktives Umfeld

9.2 Verbesserte Sicherheit und Aufenthaltsqualität

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. Die Qualität für Wohnen im Zentrum wird gesteigert.

Erhöhung der Sicherheit und des Wohlfühlens

9.3 Förderung 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 Velowegen, Veloparkplätzen und Tempo-30-Zone trägt dazu bei, den Fuss- und Veloverkehr zu fördern und die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Stärkung Fuss- und Veloverkehr

9.4 Verbessertes Stadtklima und Umweltverträglichkeit

Die Gestaltung der Bahnhofstrasse als "Schwammstadt" ermöglicht eine effiziente Nutzung und Versickerung von Regenwasser, was zur Verbesserung des lokalen Mikroklimas beiträgt und zur Reduzierung von Überflutungsrisiken beiträgt. 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.

Nachhaltige Nutzung Regenwasser – verbessertes Stadtklima

9.5 Nachhaltige Materialien und Gestaltung:

Die Verwendung von sickerfähigen Materialien für Strassenbeläge und Grünflächen ermöglicht eine natürliche Versickerung von Regenwasser. Die Gestaltung der Bahnhofstrasse mit Grünflächen, Sitzgelegenheiten und Begegnungsorten schafft ein lebendiges und attraktives Umfeld für die Bewohnerinnen und Bewohner, das zur Steigerung der Lebensqualität beiträgt.

Nachhaltigkeit in Material und Design

9.6 Aufwertung der «Visitenkarte» der Stadt Romanshorn

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 Geschäfts- und Gewerbenutzungen in der unteren Bahnhofstrasse und der dazu querenden Alleestrasse zu besuchen.

Steigerung der Attraktivität für Menschen und Gewerbe

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

10. Beschrieb Betrachtungsperimeter ganze Bahnhofstrasse

Hier wird in der Folge kurz auf die zwei Abschnitte "Mittlere Bahnhofstrasse" und "Obere Bahnhofstrasse" eingegangen, welche aber nicht Gegenstand der Mitwirkung und Abstimmung vom 24. November 2024

Blick auf Gesamtprojekt Bahnhofstrasse

sind. In die weitere Bearbeitung dieser Abschnitte werden auch die profitierenden Grundeigentümerinnen miteinbezogen werden.

10.1 Betrachtungsperimeter mittlere Bahnhofstrasse

Die mittlere Bahnhofstrasse ist der Abschnitt zwischen den Knoten Salmischer-/Hafenstrasse und Schulstrasse/Gottfried-Keller-Strasse.



Abbildung 14: Angedachte Massnahmen Betrachtungsperimeter Mittlere Bahnhofstrasse

Die grüne Mitte zwischen den Knoten Salmischer-/Hafenstrasse und Schulstrasse/Gottfried-Keller-Strasse ist geprägt mit vielen neuen Bäumen, welche sich entlang der Bahnhofstrasse vis à vis des Kinkelinparks präsentieren. Der Knoten Schulstrasse/Gottfried-Keller-Strasse wird verkehrlich neugestaltet und mit einer leichten Erhebung versehen, um die häufig querenden Schülerinnen und Schüler besser zu schützen.

Zwischen dem für den Verkehr beruhigten Knoten Schulstrasse/Gottfried-Keller-Strasse und Knoten Friedhofallee/Weitenzelgstrasse ist angedacht, die nördliche Vorzone der Bahnhofstrasse zu begrünen. Das südliche Trottoir bleibt bestehen. Stellen mit Kurzzeit-Parkplätzen, Aufenthaltsflächen und Pflanzflächen für Bäume wechseln sich ab. Der Knoten Friedhofallee/Weitenzelgstrasse soll raumübergreifend für den Verkehr beruhigt werden. Eine Idee besteht, den Bereich an der Mündung Friedhofallee vor dem evangelischen Kirchgemeindehaus als einladenden Platz umzugestalten.

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. Der Verkehr aus den Nebenstrassen hat keinen Vortritt, da eine eingeschränkte Sicht auf die Bahnhofstrasse besteht.

10.2 Betrachtungsperimeter obere Bahnhofstrasse

Die obere Bahnhofstrasse ist der Abschnitt zwischen dem Knoten Friedhofallee/Weitenzelgstrasse und dem Kreisel Hub.



Abbildung 15: Angedachte Massnahmen Betrachtungsperimeter Obere Bahnhofstrasse

Knoten Salmischer-/Hafenstrasse bis Schulstrasse/Gottfried-Keller-Strasse



Grüne Mitte vis à vis Kinkelinpark

Verkehrsberuhigte Strassenknoten – Begrünung Vorzonen

Tempo 30 für mehr Sicherheit

Knoten Friedhofallee/Weitenzelgstrasse bis Kreisel Hub



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

Grünzonen in Abstimmung mit der Entwicklungsplanung Hub

Der obere Abschnitt 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.

11. Projektkosten

Für die Neugestaltung 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 die Neugestaltung der unteren Bahnhofstrasse vom Bund finanziell für den Fuss- und Veloverkehr unterstützt. Die genaue Höhe des Betrags aus dem Agglomerationsprogramm wird vom Bund erst im Anschluss an ein positives Abstimmungsergebnis und anhand eines Kostenvoranschlags festgelegt. Der Stadtrat und die Geschäftsstelle der Agglomeration St. Gallen – Bodensee erwarten einen Betrag von ca. 350'000.– Franken. Ebenfalls kann ein Beitrag aus dem Agglomerationsprogramm für die Veloabstellanlagen erwartet werden. Seitens Kanton wird ein Beitrag an die kantonale Radroute erwartet.

Projektkosten: 3.1 Mio.,
 Bundesförderung:
 420'000

Die Kostenschätzung sieht für die Neugestaltung folgende Kosten vor:

Baustelleneinrichtung, Schutzmassnahmen, Sicherheit	CHF	400'000.-
Rückbau	CHF	320'000.-
Umgebungsgestaltung, Geländeanpassungen	CHF	10'000.-
Grünflächen, Vegetationsschicht, Einzelbepflanzungen	CHF	200'000.-
Hartflächen, Foundationen, Abschlüsse, Deckschichten	CHF	1'090'000.-
Technik, Umgebung, Elektro, Abwasser	CHF	200'000.-
Ausstattung Umgebung	CHF	82'000.-
Baunebenkosten und Honorare	CHF	200'000.-
Bisher aufgelaufene Kosten	CHF	130'000.-
Reserve, Unvorhergesehenes	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 verbleiben für die Stadt Romanshorn folgende Netto-Investitionen:

Beantragter Kredit	CHF	3'100'000.-
./. Beitrag Agglomerationsprogramm 3. Generation	CHF	350'000.-
./. Beitrag Agglomerationsprogramm Veloabstellanlagen	CHF	10'000.-
./. Beitrag Kanton an Radroute	CHF	50'000.-
	CHF	
Netto-Investition zu Lasten Stadt Romanshorn	CHF	2'690'000.-

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

Die untere Bahnhofstrasse wird in den nächsten Jahren ohnehin saniert werden müssen. Auch bei einer allfälligen Umsetzung des Seewärmeprojekts wird die Strasse für die benötigten Leitungen geöffnet und anschliessend mit einem neuen Belag im Bereich des geöffneten Grabens versehen. Diverse Parkplätze der blauen Zone würden aus sicherheitstechnischen Gründen, Sichtweiten bei Einfahrten, wegfallen. Die Beleuchtung würde im gleichen Zug oder allenfalls früher auf LED-Leuchtmittel umgestellt. Für die Fahrbahnsanierung würden rund 400'000.- Franken und für den Ersatz der Leuchtmittel 20'000.- Franken anfallen.

12. Fazit

Das Projekt zur Neugestaltung der unteren Bahnhofstrasse verspricht eine deutliche Aufwertung des öffentlichen Raums in Romanshorn. Die untere Bahnhofstrasse wird als vielseitiger Raum gestaltet, der die Bedürfnisse verschiedener Nutzergruppen 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 Zufussgehende, 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.

Durch kreative Umgestaltungsmassnahmen, wie Verengungen, Belagswechsel, Umlenker und Bepflanzungen, wird die bisherige Eintönigkeit durchbrochen, was den Strassenraum zu einem sicheren und einladenden Ort macht. Grünflächen und Platz-Inseln schaffen eine angenehme Atmosphäre, die zum Verweilen einlädt und die Attraktivität des Zentrums steigert.

Mit der Einführung einer Tempo-30-Zone und eines Einbahnregimes wird die Verkehrssicherheit erhöht, was allen Verkehrsteilnehmenden, insbesondere Kindern und älteren Menschen, zugutekommt. Zudem fördert

das Projekt die Koexistenz verschiedener Verkehrsmittel und trägt zu einer lebendigeren, vielseitigeren Stadtmitte bei.

Massnahmen zur lokalen Regenwasserversickerung und Verbesserung des Stadtklimas unterstützen das Konzept einer "Schwammstadt" und leisten einen Beitrag zur Biodiversität und Umweltschutz. Insgesamt verspricht die Umgestaltung eine spürbare Verbesserung der Lebensqualität für alle Menschen in Romanshorn.