

Gestaltungsrichtplan Innenstadt

Richtplantext

Genehmigung

Vom Stadtrat für die amtliche Bekanntmachung verabschiedet am: 4. Juli 2023

Der Stadtpräsident

Der Stadtschreiber

Amtliche Bekanntmachung vom: 11. August 2023 bis am: 30. August 2023

Vom Stadtrat erlassen am: 12. September 2023

Der Stadtpräsident

Der Stadtschreiber

**Vom Departement für Bau und Umwelt des Kantons Thurgau
genehmigt mit Entscheid Nr. vom:**

Ingress

Plandarstellungen sind grundsätzlich nach Norden ausgerichtet.

ERR Raumplaner AG
Teufener Strasse 19
9001 St.Gallen

www.err.ch
info@err.ch
Telefon +41 (0)71 227 62 62

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	4
2	Rechtsnatur	4
3	Richtungsweisende Festlegungen	5
4	Gebietsfestlegungen	7
	Gebiet 1: Sternenplatz	7
	Gebiet 2: Schützengasse	8
	Gebiet 3: Bachweg	9
	Gebiet 4: Kreuzstrasse	10
	Gebiet 5: Mitte	10
	Gebiet 6: Bahnhofstrasse	11
	Gebiet 7: Bachstrasse	11
	Gebiet 8: Bahnhof	12
	Gebiet 10: Volksgarten	13
	Gebiet 11: Neustrasse	14
	Gebiet 12: Löwenstrasse	15
	Gebiet 13: Mittlere Gasse	15
	Gebiet 14: Allee- / Löwen- / Rütistrasse	16
	Gebiet 15: Rütistrasse	16
	Gebiet 16: Alleehof	17
	Gebiet 17: Hafenpromenade	17
	Gebiet 18: Hafenstrasse	18
	Gebiet 19: Gintzburger	18
	Gebiet 20: Schlossplatz	19
5	Nutzungsfestlegungen	20
	Öffentlicher Raum / Öffentlicher Bereich	20
	Publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen	20
	Innenhöfe / Gartenanlagen	20
6	Bauliche Festlegungen	21
	Zusammenbau von Gebäuden	21
7	Verkehrsbezogene Festlegungen	21
	Fussverbindungen	21
	Veloabstellanlagen	21
	Zu- und Wegfahrten	21

1 Ausgangslage

Der grundeigentümergebundene Rahmgestaltungssplan «Kerngebiet» vom 2. August 2001 wird durch den vorliegenden behördenverbindlichen Gestaltungsrichtplan «Innenstadt» abgelöst. Dieser umfasst vor allem die Hafenzonen, den Grossteil der Kernzone sowie Gebiete der Touristik- und Freizeitzone. Ausserdem befinden sich kleine Bereiche der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen, der Freihaltezone, der Gewerbezone Hafen sowie der Wohnzone W3 im Perimeter. In diesen Gebieten ist die bauliche und gestalterische Entwicklung auf die spezifischen örtlichen Gegebenheiten auszurichten (siehe insbesondere Art. 5, 9, 14 und 15 des Baureglements).

2 Rechtsnatur

Die Festlegungen der Richtplankarte und der gesamte Richtplankarte des Gestaltungsrichtplans «Innenstadt» sind für die Behörden wegleitend. Der Gestaltungsrichtplan bildet die Grundlage für die Aufnahme der Planungsanstrengungen. Dazu gehören namentlich die Sondernutzungspläne gemäss § 23 ff. PBG.

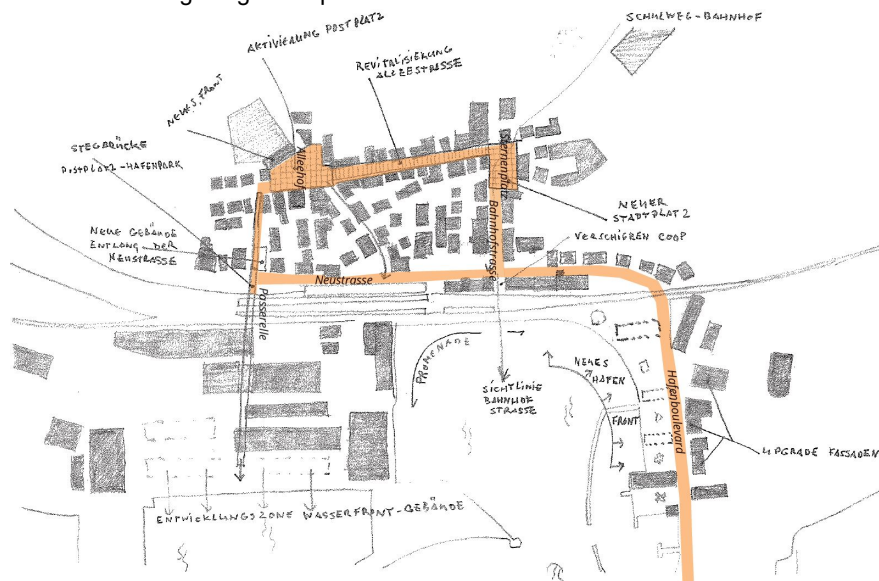
Wo der Gestaltungsrichtplan nicht eine andere Aussage enthält, sind die in den Abbildungen des Richtplankartes zu den Gebietsfestlegungen aufgezeigten Stellungen und Geschossigkeiten von Bauten im Rahmen der Beratungen der Gebietsentwicklungen seitens der Stadtverwaltung als planerische Grundlage zu verwenden. Im Rahmen von Gestaltungsplänen kann von den Vorgaben abgewichen werden, wenn dies aus einem vorgängig durchgeführten Variationsverfahren (z. B. städtebaulicher Wettbewerb, Studienauftrag oder Testplanung) hervorgeht und die im Anhang B des Baureglements ermöglichten maximalen Höhenmasse eingehalten sind. Gleiches gilt für grössere Änderungen von rechtskräftigen Gestaltungsplänen, wo der Gestaltungsrichtplan keine Aussagen enthält.

Die in der Richtplankarte und in den Abbildungen des Richtplankartes zu den Gebietsfestlegungen als geschützte Gebäude bezeichneten Bauten, stellen Hinweise auf den Schutzplan ohne rechtsverbindliche Wirkung dar. Sie sind zusammen mit den bezeichneten ortsbildprägenden Bauten wichtig für die Erkennbarkeit des Kerngebietes von Romanshorn. Die bauliche Entwicklung der Innenstadt ist sorgfältig auf diese Bauten, sowie auf die weiteren schutzwürdigen Strukturen auszurichten und hat diese zu berücksichtigen, sofern nicht anderweitige wichtige öffentliche Interessen einen Abbruch oder Ersatz erforderlich machen.

3 Richtungsweisende Festlegungen

Gezielte Interventionen im baulichen Bestand sind wichtig, um die Attraktivität der Innenstadt zu steigern. Bei der Umsetzung dieses Gestaltungsrichtplans ist Folgendes zu beachten:

- Der Stadtkern ist funktional und als Begegnungsraum näher an den Hafen, den Bahnhof und den See zu bringen. Als Verbindungselemente dienen der Boulevard Bankstrasse – Untere Hafenstrasse, die Rislenstrasse vom Alleehof aus sowie die geplante Gleisquerung Bahnhof-Süd. Eine Sichtachse in der Verlängerung der Bahnhofstrasse über die Gleisanlage zum Bodensee hat das Potenzial, die direkte visuelle Verbindung der Innenstadt zum See herzustellen. Die Etablierung dieser Sichtachse fungiert als visueller Bezugspunkt, der es den Menschen ermöglicht, sich leichter in der Umgebung zu orientieren. Möglich ist dies aber nur dann, wenn der Umgang mit dem Schutzobjekt Bahnhofsgebäude dazumal eine Veränderung resp. ein Rückbau des seitlichen Anbaus zulässt. Es ist daher erforderlich, bei dieser Absicht eine langfristige Perspektive einzunehmen.



Konzept - Freiraumgerüst

KCAP Architects&Planners

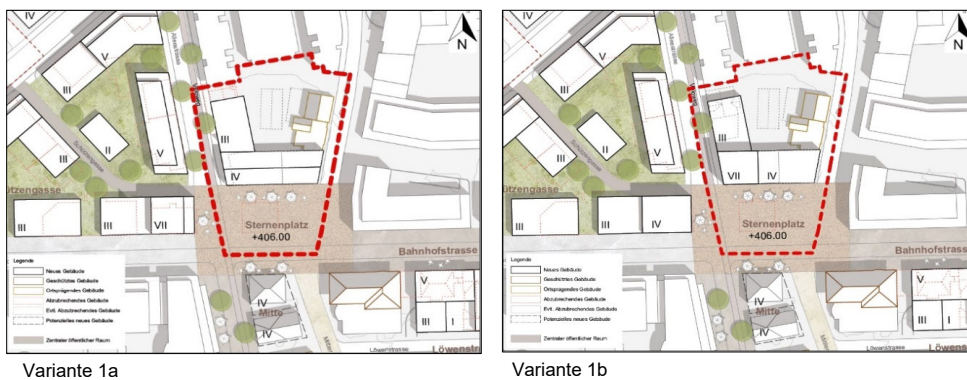
- Der Sternenplatz wird zum zentralen Begegnungsort, zur erkennbaren Stadtmitte entwickelt. Er ist Kreuzungspunkt von innerstädtischen Achsen wie der Alleestrasse und der Bahnhofstrasse. Ebenso ist er Teil der stark begangenen Fusswegverbindung vom Bahnhof zum Bildungs- und Bewegungscampus und hat daher hohes Potential für Laufkundschaft. Ein höheres Gebäude gibt dem Sternenplatz einen städtebaulichen Akzent und dient als Orientierungspunkt.
- Die Alleestrasse wird zwischen dem geplanten Sternenplatz und dem Alleehof durch eine Aufwertung des Strassenraums und durch möglichst lückenlose publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen (siehe Kap. 5) revitalisiert. Eine bauliche Verdichtung steht dabei weniger im Vordergrund. Verdichtungsabsichten haben sich

- den örtlichen, historischen Gegebenheiten unterzuordnen. Hingegen ist das Fusswegnetz namentlich Richtung Bahnhof attraktiver und engmaschiger auszugestalten.
- Der Alleehof bildet neben dem Sternen- und dem Bahnhofplatz einen städtebaulich und funktional bedeutenden Anziehungspunkt. Durch die bauliche Erhöhung des Coop-Gebäudes entsteht beim Alleehof ein wichtiges urbanes Element im Südwesten des Stadtkerns.
 - Die geplante Gleisquerung Bahnhof-Süd verbindet die beiden Entwicklungsschwerpunkte «Hafenpark» und «Stadtkern» und gewährt einen direkten Zugang zu den Bahnperrens. Im Stadtkern ergeben sich dadurch im Bereich des Brückenkopfes an der Alleestrasse und an der Neustrasse erhebliche Impulse. Dieser Ort ist durch einen städtebaulichen Akzent in Form eines höheren Gebäudes hervorzuheben.
 - Entlang von Bankstrasse und Unterer Hafenstrasse ist ein attraktiver Hafenboulevard mit städtebaulichen Akzenten von hoher Qualität zu entwickeln.
 - In Gebieten ohne spezifische Festlegungen hat sich die Bebauung grundsätzlich am Bestand und den historischen und örtlichen Gegebenheiten zu orientieren. Sie ist in halboffener Bautypologie zu entwickeln und hat die Masse gemäss Art. 5 BR auf jeden Fall einzuhalten. Damit möglichst keine gleichförmig und passiv wirkenden Strassenräume entstehen, ist die Gebäudelänge abschnittsspezifisch auf maximal 25 resp. 40 m zu beschränken. Für allfällige Abweichungen von der Regelbauweise ist eine gute städtebauliche Qualität durch eine externe Fachbeurteilung nachzuweisen oder es ist ein Varianzverfahren (z. B. städtebaulicher Wettbewerb, Studienauftrag oder Testplanung) durchzuführen.
 - Der Wahrung des schützenswerten Ortsbildes ist bei der Entwicklung der Innenstadt genügend Aufmerksamkeit zu schenken. Dabei gilt es, die Entwicklungsmassnahmen zur Aufwertung und Akzentuierung der Innenstadt stets mit dem Erhalt von schützenswerten Gebäuden und Strukturen abzuwägen. Die Entwicklung der architektonischen und städtebaulichen Grundlagen, die für die Festlegungen im erforderlichen Gestaltungsplan erforderlich sind, erfolgt im Rahmen eines qualifizierten Varianzverfahrens.
 - Die planerische Verfügbarkeit, der für die Umsetzung der verschiedenen Massnahmen erforderlichen Grundstücke ist durch eine aktive Bodenpolitik, durch Verhandeln, partnerschaftliche Projekte oder die vorhandenen planerischen Instrumente sicherzustellen. Durch einen Gestaltungsrichtplan in Aussicht gestellte Planungsmehrwerte sind im Umfang von 25 Prozent als Planungsausgleich für Aufwertungsmassnahmen des öffentlichen Raums, Infrastrukturvorhaben, Dienstbarkeiten und Landabtretungen vor Ort einzusetzen. Dieser Planungsausgleich wird in öffentlich-rechtlichen Verträgen geregelt, welche vor dem abschliessenden Beschluss des Stadtrates über die Verabschiedung des Gestaltungsplans zu zuhanden des Genehmigungsverfahrens beim DBU rechtsverbindlich abgeschlossen sein müssen.

4 Gebietsfestlegungen

Die Gebietsfestlegungen enthalten ergänzende Angaben innerhalb der in der Richtplankarte bezeichneten «Gebietsperimeter». Die Abbildungen zeigen die aus der städtebaulichen Konzeption abgeleitete Stellung und Geschossigkeit der Bauten. Ergänzend wird im Text erläutert, welche Ausprägungen der aufgezeigten Bebauung hinsichtlich der Eingliederung in das bestehende Ortsbild zwingend zu berücksichtigen ist und wo im Sinne der neuen strategischen städtebaulichen Ausrichtung bewusst neue Akzente gesetzt werden sollen.

Gebiet 1: Sternenplatz



Publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen mit Boulevard-Restaurants und -Cafés sowie Aussenverkauf tragen zur Aktivierung des Stadtkerns bei.

Der Sternenplatz und dessen Akzentuierung durch ein hohes Gebäude ist für die Gesamtentwicklung der Innenstadt und die Erkennbarkeit der zentralen Orte von grosser Bedeutung, weshalb bewusst eine Abweichung vom heute bestehenden Siedlungsbild beabsichtigt wird. Die heute bestehende und im ISOS beschriebene zwei- und dreigeschossige Bebauung vermag diesem Aspekt zu wenig Rechnung zu tragen. Das Freispielen eines grosszügigen Platzes und die hohe bauliche Dichte an diesem Ort stehen in der Interessenabwägung über dem uneingeschränkten Erhalt der Struktur.

Mit sieben Geschossen überragt das höhere Haus die umliegende Bebauung um etwa drei Geschosse, was eine Akzentuierung ermöglicht, ohne aufgrund des topografischen Anstiegs der Bahnhofstrasse gleich Silhouetten wirksam zu werden. Die Hochhausstudie von Feddersen & Klostermann aus dem Jahre 2010 erachtet die Erstellung von höheren Häusern resp. städtebaulichen Akzenten in gewissen Bereichen als möglich bzw. sogar interessant. Gemäss der Studie gelten dafür folgende Argumente:

- *Die gute Erschliessungsqualität des Kerngebietes durch den öffentlichen Verkehr kombiniert mit der überregionalen Ausstrahlung / Bedeutung des Gebietes um den Bahnhof und das Hafenbecken.*

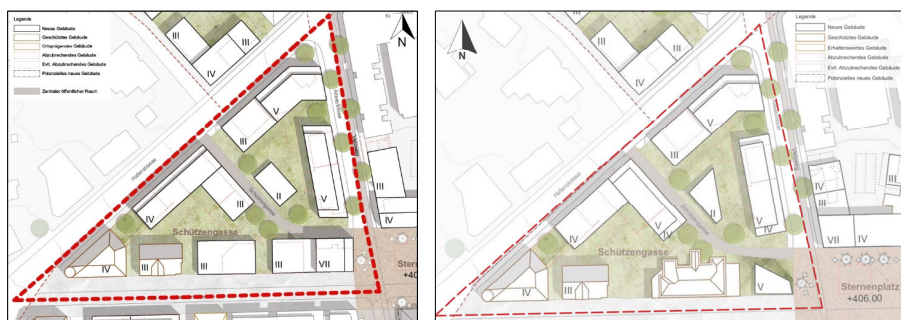
- Die Bedeutung von präzise lokalisierbaren Orten für die innere Orientierung. Es sind dies ausschliesslich Plätze / Knoten entlang der stadtstrukturell wichtigen Strassenachsen von Alleestrasse sowie Kreuzlinger- und Arbonerstrasse.

Beides ist im Falle des Sternenplatzes gegeben. Zudem empfiehlt die Hochhausstudie eine maximale Geschosshöhe von acht Geschossen für höhere Häuser in Romanshorn.

Die platzbegrenzenden Gebäude sind mit architektonisch hochwertigen Fassaden auszugestalten. Die Gebäudehöhen am geplanten Sternenplatz sind zu koordinieren mit jenen des Gebiets Schützengasse (G2). Das heisst, der bauliche Akzent ist entweder als westliche oder nördliche Platzbegrenzung zu setzen bzw. es gelten entweder die Varianten 1a/2a oder 1b/2b. Dadurch entsteht entweder ein "Höhenplatz" mit Hochpunkt an der Schmalseite oder ein "Breitenplatz" mit dem baulichen Akzent an der Längsseite (vgl. Camillo Sitte. Der Städte-Bau nach seinen künstlerischen Grundsätzen). Die Proportionen des Platzes indessen verlangen nach einer Akzentuierung.

Bei der Platzgestaltung ist darauf zu achten, dass allenfalls künftig die internationale Boddenseeelevatorroute über die Alleestrasse geführt werden soll.

Gebiet 2: Schützengasse



Variante 1a

Variante 1b

Im Bereich der Schützengasse besteht ein Umstrukturierungsgebiet, welches entsprechend seiner zentralen Lage mit erhöhter baulicher Dichte qualitativ neu bebaut werden soll. Die Bauten an den öffentlichen Strassen sind dabei so zu gliedern, dass trotz grösserer Länge (bis 40 m) der strassentypische Rhythmus berücksichtigt werden kann (siehe ISOS Romanshorn). Die Dachform ist so zu wählen, dass seine optimale Eingliederung in den baulichen Kontext erfolgt, wobei auch Flachdächer nicht per se ausgeschlossen sind. In der weiteren Planungsphase ist die bauliche Eingliederung aufzuzeigen.

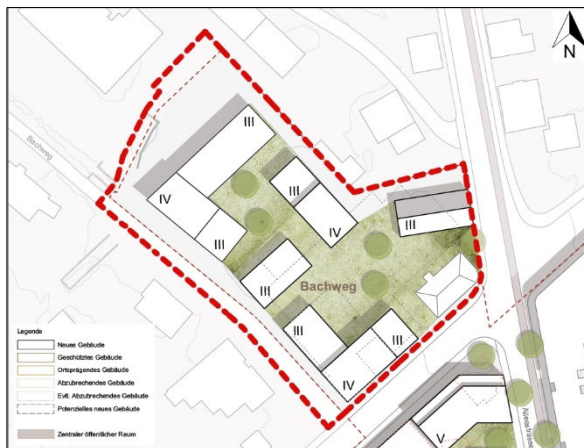
Die geschützten Kulturobjekte innerhalb des Gebiets sind in ihrer Substanz zu erhalten und durch die baulichen Erneuerungen nicht zu beeinträchtigen. Sie sind bei den baulichen Erneuerungen in die Planungen miteinzubeziehen.

Der angrenzende Sternenplatz und dessen Akzentuierung durch ein hohes Gebäude ist für die Gesamtentwicklung der Innenstadt von grosser Bedeutung (siehe Gebiet 1).

Entsprechend der Festlegung im kommunalen Richtplan ist eine unterirdische Parkieranlage zu erstellen. Diese ist auf die Bedürfnisse des ganzen Perimeters sowie auf genügend öffentlich zugängliche Parkplätze auszurichten. Die Ein- und Ausfahrt erfolgt ab der Hafenstrasse. Ein öffentlicher Personenzugang ist so auszurichten, dass der geplante Sternplatz gut erreichbar ist.

Die Schützengasse ist in hoher Qualität sowie als attraktive Fusswegverbindung zwischen dem Sternplatz und dem Entwicklungsschwerpunkt «Bildungs- und Bewegungscampus» zu gestalten. Der geplante Sternplatz definiert die Stadtmitte, indem er aus sieben Richtungen durch Strassen oder Gassen erreichbar und durch Fassaden räumlich gefasst ist. Es ist von wesentlicher Bedeutung sicherzustellen, dass die Erkennbarkeit des Wegzuges zum Sternplatz gewährleistet ist.

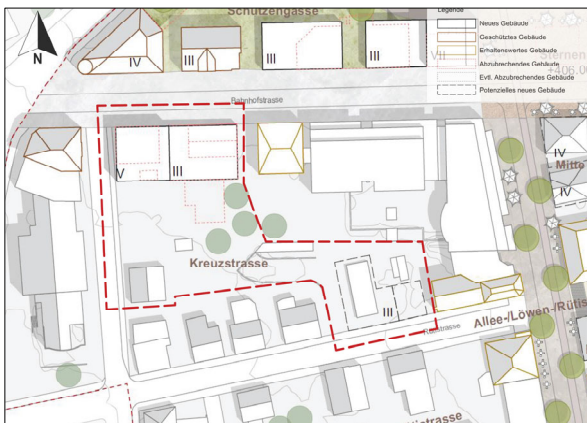
Gebiet 3: Bachweg



Das Gebiet Bachweg bildet die städtebauliche Erweiterung des Stadtkerns an der Gabelung von Allee- und Hafenstrasse.

Die Fusswegverbindung zum Entwicklungsschwerpunkt «Bildungs- und Bewegungscampus» ist aufzuwerten.

Gebiet 4: Kreuzstrasse



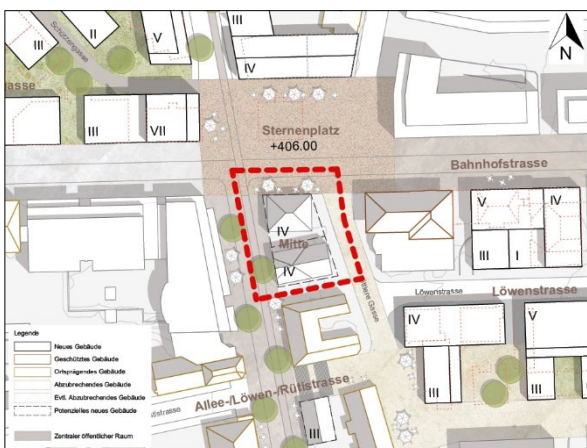
Durch einen Neubau an der Verzweigung Bahnhof- / Kreuzstrasse kann die Bahnhofstrasse als Stadtachse gestärkt werden. Die Baute ist dabei so zu gliedern, dass trotz grösserer Länge der strassentypische Rhythmus berücksichtigt werden kann (siehe ISOS Romanshorn).

Die Parkierung hat unterirdisch zu erfolgen.

An der Rütistrasse ist der Strassenraum durch ein neues Gebäude zu schliessen. Der Neubau liegt neben den ortsprägenden Bauten im Gebiet 14 und hat daher besonderen ortsbaulichen Anforderungen zu genügen.

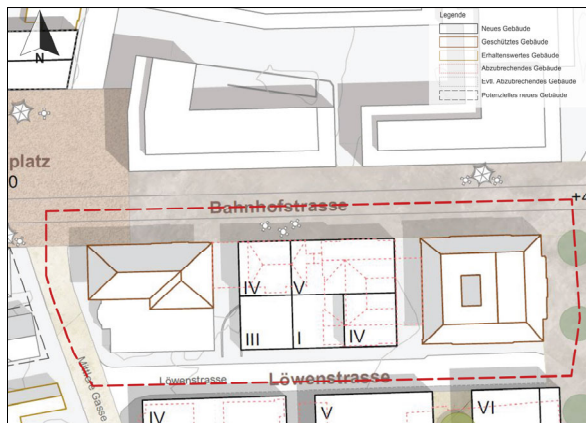
An der Rütistrasse ist der Strassen-

Gebiet 5: Mitte



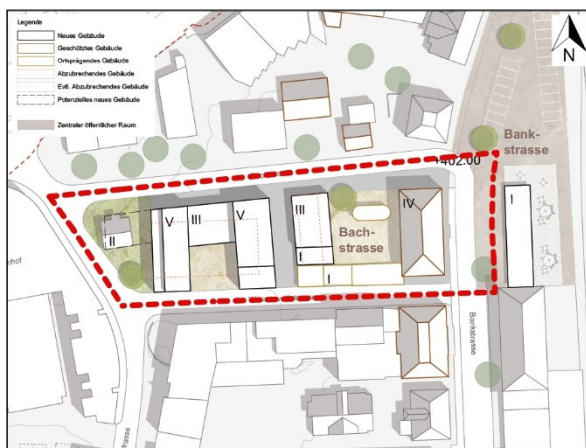
Südlich des Sternenplatzes besteht das Potential, durch einen Ersatzbau der bestehenden Gebäude den Sternenplatz und den Übergang in die Alleestrasse sowie in die Mittlere Gasse zu stärken. Der Neubau soll in erster Linie Bezug auf die historische Siedlungsstruktur nehmen. Die im Plan angegebene mögliche Geschosserhöhung ist in Bezug auf den historischen Kontext zu prüfen.

Gebiet 6: Bahnhofstrasse



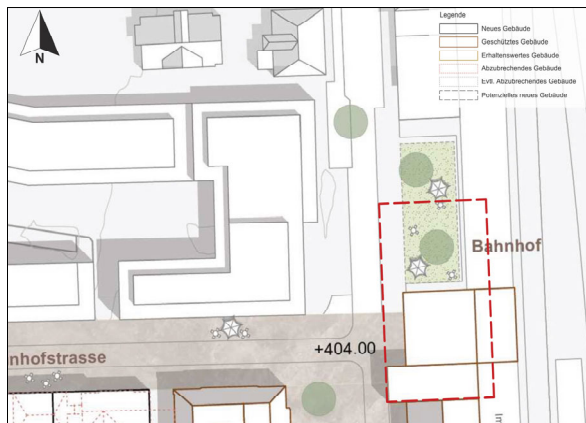
Zwischen den beiden im Schutzplan aufgenommenen Kulturobjekten (Bahnhofstrasse 2 und 8) besteht architektonischer und städtebaulicher Aufwertungsbedarf. Der Neubau muss sich in seiner Volumetrie und in der architektonischen Ausformulierung in die historisch wertvolle Substanz einfügen. In der Höhenentwicklung hat sich der Neubau in geeigneter Weise an den Trauf- und Firsthöhen der angrenzenden Schutzobjekte auszurichten.

Gebiet 7: Bachstrasse



Zwischen der Bach- und der Wasserwerkstrasse bietet sich Potential für eine urbane Bebauung. Die neue Bebauung integriert das im Schutzplan aufgenommene Kulturobjekt an der Bankstrasse. Das Gebiet soll zu einem urbanen Stadtgebiet entwickelt werden. Die Hofbildung zum Kulturobjekt an der Bankstrasse ist bei der Entwicklung des Gebiets zu berücksichtigen und in der genauen Ausformulierung auf das Schutzobjekte abzustimmen.

Gebiet 8: Bahnhof



Das bestehende Bahnhofsgebäude entlang der Bahn- und Hafenanlage bildet eine räumliche Trennung zwischen der Innenstadt und dem See. Insbesondere trennt der nordseitige Anbau des Bahnhofsgebäude die direkte Blickbeziehung aus der Bahnhofstrasse auf das Hafenbecken.

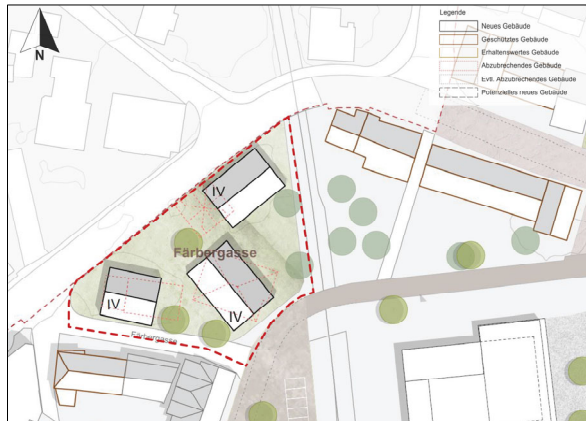
Als grundsätzliche Absicht der Entwicklung der Innenstadt soll der Bezug zum Bodensee und der Hafenanlage hergestellt werden. Damit

soll das Identifikationsmerkmal Bodensee in der Innenstadt wirksam werden.

Mit der Umgestaltung des Bahnhofplatzes entsteht eine Freifläche, die einen qualitativ hochwertigen Aufenthaltsort mit publikumsorientierten Verweilbereichen im Bereich zwischen Innenstadt und See schafft. Dieser bekommt eine sehr hohe öffentliche Wirksamkeit und bedingt daher einer entsprechenden Gestaltung. Auch die angrenzenden Bauten werden stärker in den Fokus gerückt, was sich in deren Gestaltung abbilden soll.

Bei der beabsichtigten räumlichen Öffnung zwischen Bahnhofstrasse und Bodensee sind die Schutzanforderungen des Bahnhofsgebäudes zu berücksichtigen. Ohne das Aufzeigen eines adäquaten Umgangs mit den Schutzanliegen ist eine Veränderung nicht möglich. Hingegen sollen laufend und den dazumal geltenden Vorgaben entsprechende Möglichkeiten geprüft werden, die unter Berücksichtigung der Schutzanliegen einen Sichtbezug zwischen Bahnhofstrasse und Bodensee schaffen.

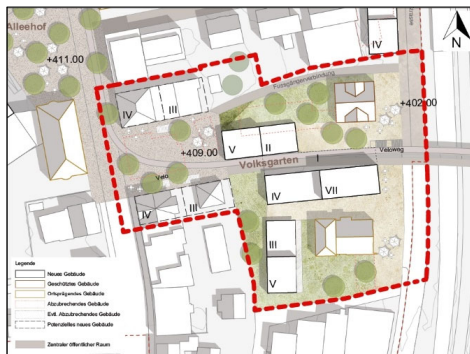
Gebiet 9: Färbergasse



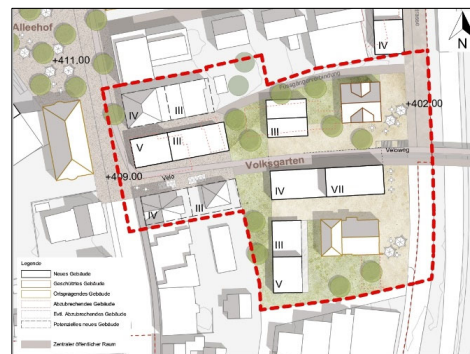
Im Dreieck zwischen Färbergasse, Hafenstrasse und Bahnlinie besteht Aufwertungspotential. Die bauliche Entwicklung hat auf das besondere Ortsbild (vgl. ISOS) Rücksicht zu nehmen.

Die geplante Fusswegverbindung entlang der Bahnlinie (siehe Richtplankarte) ist Teil eines attraktiven Fusswegs zwischen dem Bahnhof und dem ganzjährig betriebenen Schwimmbad von regionaler Bedeutung.

Gebiet 10: Volksgarten



Variante 1a



Variante 1b

Mit der geplanten Gleisquerung Bahnhof-Süd ergibt sich eine bedeutende Aufwertung des Gebiets Volksgarten. Durch den direkten Zugang zu den Bahnperrens und zum See sowie mit der neuen Führung der Bodenseeelevatorroute entsteht zusätzliches Kundenpotential.

Im Gebiet Volksgarten werden nicht nur mit der Gleisquerung, sondern auch durch Hochbauten städtebauliche Akzente gesetzt, welche den örtlichen Kontext künftig prägen werden und entsprechend hohen städtebaulichen und architektonischen Qualitätsansprüchen zu genügen haben. Die Gebäude sollen sich vor allem in der Tiefe entwickeln mit einer schmalen Stirnseite zur Strasse. Dadurch wird dem örtlichen Kontext der aufgereihten Gebäude Rechnung getragen. Indessen überwiegt das Interesse der städtebaulichen Akzentuierung der Gleisquerung gegenüber den kontextuellen Überlegungen hinsichtlich Volumetrie und Geschossigkeit.

Die Hochhausstudie von Feddersen & Klostermann aus dem Jahre 2010 erachtet die Erstellung von höheren Häusern resp. städtebaulichen Akzenten in gewissen Bereichen als möglich bzw. sogar interessant. Gemäss der Studie gelten dafür folgende Argumente:

- *Die gute Erschliessungsqualität des Kerngebietes durch den öffentlichen Verkehr kombiniert mit der überregionalen Ausstrahlung / Bedeutung des Gebietes um den Bahnhof und das Hafenbecken.*
- *Die Bedeutung von präzis lokalisierbaren Orten für die innere Orientierung. Es sind dies ausschliesslich Plätze / Knoten entlang der stadtstrukturell wichtigen Strassenachsen von Alleestrasse sowie Kreuzlinger- und Arbonerstrasse.*

Beides ist im Falle des Volksgartens mit der neuen Gleisquerung gegeben. Zudem empfiehlt die Studie eine maximale Geschosszahl von acht Geschossen für höhere Häuser in Romanshorn.

Die Variante 1b gilt als Vorgabe für einen Gestaltungsplan, falls der städtebauliche Mehrwert für die Aufwertung des Gebiets Volksgarten (z. B. Platz oder Gleisquerung) nicht abgegolten wird.

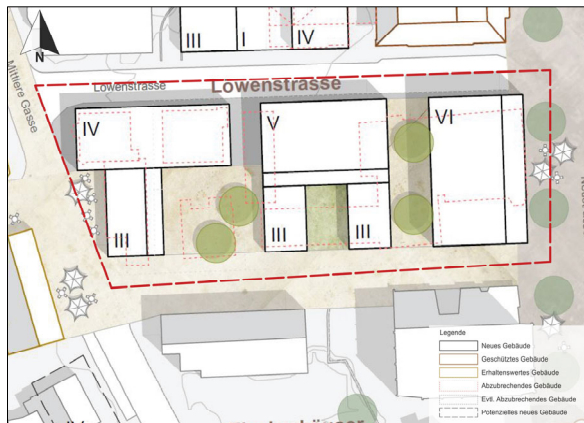
Gebiet 11: Neustrasse



Die Bebauung entlang der Neustrasse ist für das Stadtbild wichtig und vermittelt den Zugpassagieren einen ersten Eindruck beim Eintreffen in Romanshorn. Die Kulisse am Fuss der Hangterrasse ist daher neu und attraktiver zu formen. Im nördlichen Bereich des Gebiets, sind die Absichten eines Velohubs zu berücksichtigen.

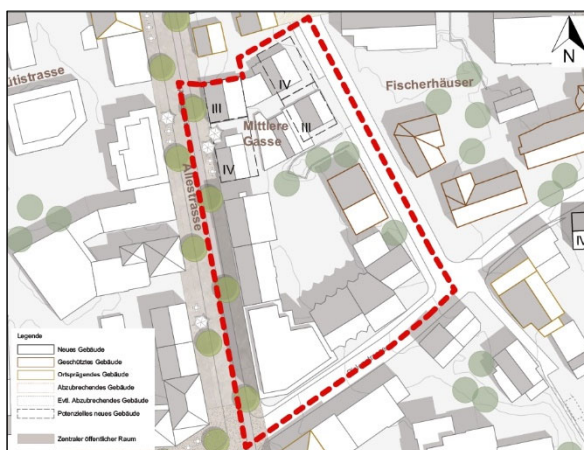
Die im Schutzplan als Kulturobjekte bezeichneten benachbarten Fischerhäuser sind in die gestalterischen Überlegungen einzubeziehen. Die Neubauten in unmittelbarer Umgebung der Fischerhäuser haben sich in der volumetrischen und gestalterischen Ausformulierung, in der Geschossigkeit und der Dachgestaltung an diesen auszurichten.

Gebiet 12: Löwenstrasse



Im Gebiet Löwenstrasse besteht ein im Sinne von § 122 Abs. 1 PBG neu-rechtlicher Gestaltungsplan mit der Bezeichnung Löwenstrasse. Der Gestaltungsplan Löwenstrasse wurde vom Stadtrat am 20. Oktober 2015 erlassen, vom kantonalen Departement für Bau und Umwelt mit Entscheid Nr. 59 genehmigt und vom Stadtrat am 22. November 2016 in Kraft gesetzt. Mittlerweile ist das Gebiet neu bebaut und der Gestaltungsplan wurde entsprechend umgesetzt.

Gebiet 13: Mittlere Gasse



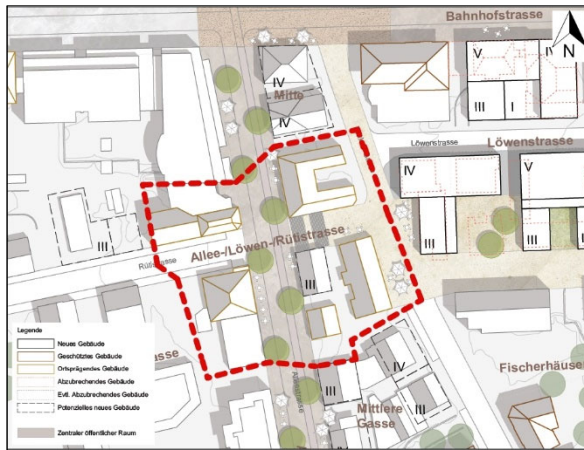
Die vier bestehenden kleinvolumigen Gebäude im nördlichen Bereich des Gebietsperimeters können durch eine Neubebauung ersetzt werden, wobei entlang der Strassen der Zusammenbau für eine bessere Nutzbarkeit der Gebäudeflächen geprüft werden kann.

Im nördlichen Bereich hat die Bebauung den Kontext der Bebauung der Alleestrasse aufzunehmen. Im südlichen Teil hingegen wurde die Geschossigkeit der Gebäude am Allee-

hof bereits markant erhöht. Um diese Teilbereiche räumlich besser sichtbar zu machen, kann der Übergang zwischen niedrigerer historischer Bebauung zur neueren, vier- und fünfgeschossigen Bebauung akzentuiert werden.

Eine gemeinsame unterirdische Parkieranlage, die auch die vorhandenen Gebäude Alleestrasse 40, 42 und 44 sowie Mittlere Gasse 8, 10 und 12 erschliesst, ermöglicht eine Erhöhung der Wohnqualität durch das Realisieren eines motorfahrzeugfreien, begrünten Innenhofs.

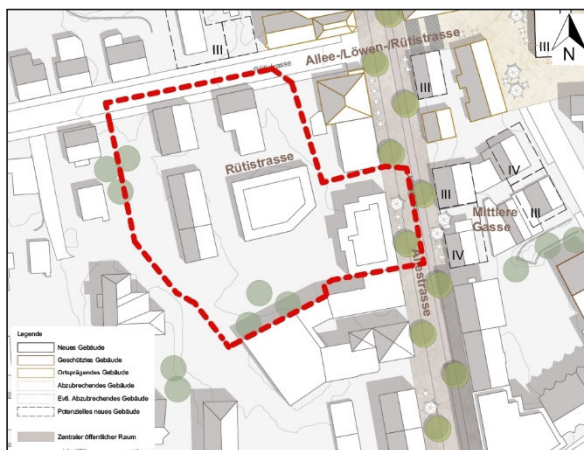
Gebiet 14: Allee- / Löwen- / Rütistrasse



Der Kreuzungsbereich Allee- / Löwen- / Rütistrasse zeigt bezüglich Gebäudestruktur seinen ursprünglichen Charakter und weist für den Stadtkern einen hohen Identifikationsgrad auf. Das Ensemble soll erhalten, aufgewertet sowie sichtbar und erlebbar gemacht werden.

Bauliche Veränderungen im Ensemble Allee- / Löwen- / Rütistrasse haben den besonderen ortsbaulichen Gegebenheiten Rechnung zu tragen.

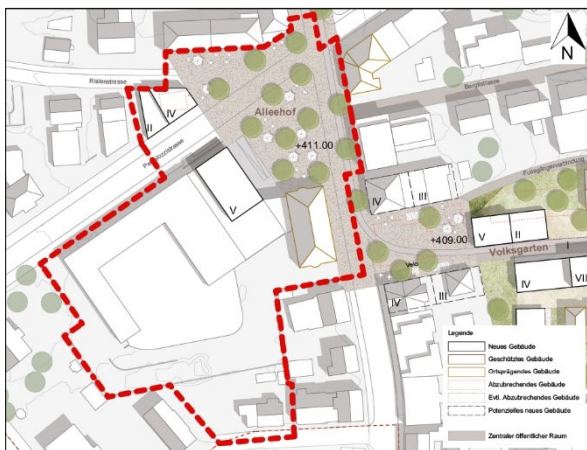
Gebiet 15: Rütistrasse



Das Gebiet weist eine hohe Zahl an oberirdischen Parkplätzen auf. Es bietet Potential für eine Siedlungsentwicklung nach innen bei gleichzeitiger Erhöhung der Qualitäten. Der bauliche Kontext ist bei der Entwicklung des Gebietes zu berücksichtigen.

Im Gebiet ist eine unterirdische Parkierung anzustreben.

Gebiet 16: Alleehof



Der Alleehof definiert zusammen mit dem geplanten Sternenplatz den zentralen Bereich des traditionellen Geschäftsviertels.

Der vorhandene Platz ist als gut wahrnehmbarer städtischer Platz zu gestalten und insbesondere im westlichen Teil durch bauliche Massnahmen räumlich besser zu fassen.

Publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen mit Boulevard-Restaurants und -Cafés sowie Aussenverkauf tragen zur Aktivierung des Platzes bei.

Die Erreichbarkeit des bestehenden Einkaufszentrums ist im südlichen Teil durch einen Zugang ab der zu realisierenden Fusswegverbindung (siehe Richtplankarte) zu verbessern.

Gebiet 17: Hafensperrmauer



Die Bebauung der Hafensperrmauer soll analog zum «Alten Zollhaus» entlang der Sichtachsen vom Schlossberg zum Hafenbecken erfolgen. Damit kann neben der Promenade entlang dem Hafenbecken ein attraktiver gegen den Hafen offener Boulevard entlang der Unteren Hafenstrasse entstehen.

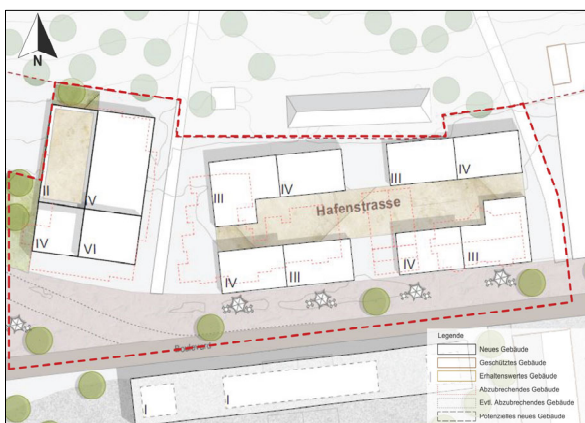
Neben der neu gestalteten Hafen Promenade mit der Anlehnung zum «Al-

ten Zollhaus» entsteht ein Hotelprojekt, welches eine abgestufte Geschossigkeit aufweist. Der Westflügel verfügt über fünf Etagen, der Ostflügel über vier Etagen und der Nordflügel über drei Etagen.

Die Gebietsentwicklung hat hochwertigen städtebaulichen, architektonischen und freiräumlichen Qualitätsansprüchen zu genügen (siehe auch Kap. 5 unter «Öffentlicher Raum»).

Entsprechend der Festlegung im kommunalen Richtplan ist die öffentliche Parkierung auf eine unterirdische Parkierungsanlage Hafen Nord abzustimmen, mit öffentlichem Personenzugang vom Hafenboulevard. Im Gebiet selber ist die öffentliche oberirdische Parkierung auf die Besucher der direkt angrenzenden Erdgeschossnutzungen auszurichten.

Gebiet 18: Hafenstrasse



Die Untere Hafenstrasse ist Teil der als Boulevard zu konzipierenden Achse Richtung Seepark und Bodensee mit Sichtachsen zum Hafenbecken. Durch die Südhangsituation bestehen hochwertige Wohnlagen, die durch eine schrittweise Neubebauung noch attraktiver ausgestaltet werden können. Die Sichtachse vom südlichen Hafenbecken auf die nördlich des Gebietes gelegene Kirche ist bei der Höhenentwicklung der Bauten zu beachten.

Publikumorientierte Erdgeschossnutzungen mit Boulevard-Restaurants und -Cafés sowie weiteren vorwiegend touristisch orientierten Nutzungen tragen zur Aktivierung des Boulevards bei.

Entsprechend der Festlegung im kommunalen Richtplan ist die öffentliche Parkierung auf eine geplante unterirdische Parkierungsanlage Hafen Nord abzustimmen, mit öffentlichem Personenzugang vom Hafenboulevard. Im Gebiet selber ist die öffentliche oberirdische Parkierung auf die Besuchenden der direkt angrenzenden Erdgeschossnutzungen auszurichten.

Gebiet 19: Gintzburger



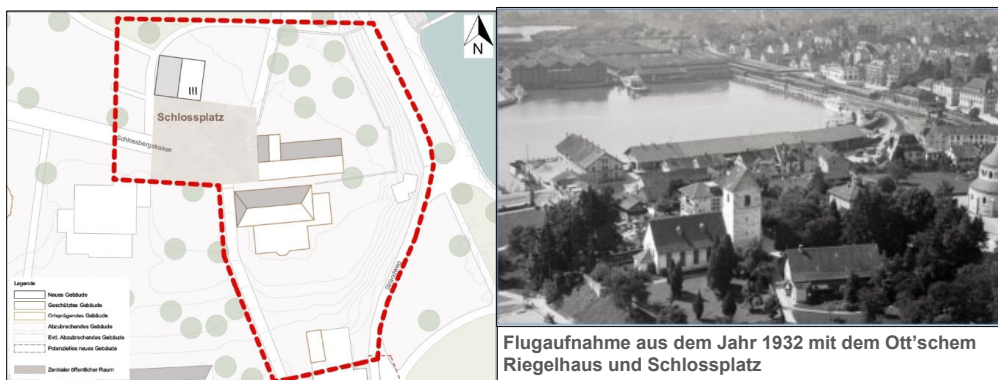
Flugaufnahme aus dem Jahr 1924 mit dem «Gintzburger-Areal» beim «Alten Seepark»

Gemäss dem ENHK-Gutachten aus dem Jahr 1998 bildet das Zollgebäude den baulichen Abschluss des Hafenbogens. Östlich davon soll kein Neubau erstellt werden. Die Situation um 1900 wird damit jedoch nicht berücksichtigt. Damals stand in der Verlängerung der Hafenstrasse Richtung See ein Fabrikbau der Firma R. Gintzburger & Fils. Demnach bildete das Zollgebäude nicht seit jeher einen baulichen Abschluss. Dennoch soll dem Anliegen des ENHK-Gutachten Rechnung getragen werden. Aus diesem Grund sind östlich des Zollgebäudes nur kleine, pavillonartige Bauten, die maximal eingeschossig in Erscheinung treten,

beidseitig der Hafenstrasse vorgesehen. Dadurch wird der Havenboulevard vervollständigt und gestärkt.

Entsprechend der Festlegung im kommunalen Richtplan ist die Parkierung auf eine geplante unterirdische Parkierungsanlage Hafen Nord abzustimmen, mit öffentlichem Personenzugang vom Havenboulevard. Im Gebiet selber ist die öffentliche oberirdische Parkierung zu eliminieren.

Gebiet 20: Schlossplatz



Flugaufnahme aus dem Jahr 1932 mit dem Ott'schem Riegelhaus und Schlossplatz

Auf dem Schlossberg besteht der älteste Platz von Romanshorn. Seit dem Brand des Ott'schen Riegelhauses fehlt die räumliche Fassung des Schlossplatzes. Dies soll mit einem Ersatzbau wiederhergestellt werden.

Entsprechend der Festlegung im kommunalen Richtplan ist die Parkierung auf eine geplante unterirdische Parkierungsanlage Hafen Nord abzustimmen, mit öffentlichem Personenzugang vom Schlossplatz.

5 Nutzungsfestlegungen

Öffentlicher Raum / Öffentlicher Bereich

Die in der Richtplankarte festgelegten öffentlichen Räume sind attraktiv und mit urbanen Qualitätsansprüchen zu gestalten. Dabei sind bei publikumsorientierten Nutzungen auch allfällige private Bereiche einzubeziehen. Innerhalb des in der Richtplankarte bezeichneten öffentlichen Bereiches ist die Verbindung von Hafenboulevard und Hafenbecken mit öffentlichen Räumen sicherzustellen. Wo Bereiche mit historisch wertvoller baulicher Qualität betroffen sind, hat die Umgebungsgestaltung die Anliegen des Ortsbildes und der wertvollen Substanz in dem für den Erhalt der Qualitäten erforderlichen Mass zu berücksichtigen.

Bei der Materialisierung der Beläge und bei der Möblierung des öffentlichen Raums sind insbesondere bei publikumsorientierten Nutzungen einheitliche Gestaltungsgrundsätze bis zu den Gebäudefassaden anzustreben.

Der als Allee zu gestaltende Hafenboulevard ist vermehrt als touristischer Magnet am Hafen auszubilden, der sich vom Bahnhof entlang der Bankstrasse Richtung See hinauszieht.

Publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen

Die in der Richtplankarte festgelegte «Publikumsorientierte Erdgeschossnutzung» (siehe auch Art. 28 des Baureglements) bezweckt die Aktivierung und Aufwertung des Gebiets zwischen dem geplanten Sternenplatz und dem Alleehof entlang der Alleestrasse, dem Gebiet zwischen dem Sternenplatz und dem Bahnhof entlang der Bahnhofstrasse sowie der Boulevardbereiche um das Hafenbecken. Eigentümerschaften und Nutzerende sind diesbezüglich zu beraten und zu unterstützen. Als publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen gelten insbesondere Ateliers, Restaurants, Cafés, Läden oder Schalter von Dienstleistungsbetrieben. Charakteristisch für publikumsorientierte Nutzungen sind direkt zugängliche und transparent gestaltete Erdgeschosse.

Innenhöfe / Gartenanlagen

Der in der Richtplankarte aufgenommene Festlegung «Innenhof / Grünbereich» kommt bei der baulichen Verdichtung der Innenstadt eine besondere Bedeutung für die Beibehaltung und Förderung von Qualitäten zu. Ein Innenhof bzw. Grünbereich dient den Bewohnenden als ruhiger und sicherer Aufenthaltsort im Freien. Störende Einflüsse auf Innenhöfe sind möglichst zu vermeiden.

Allfällige bestehende Parkplätze in vorhandenen Innenhöfen sind durch eine unterirdische Parkierung zu ersetzen.

Gemeinschaftliche Anlagen, im Ausmass von untergeordneten Bauten, sind zu fördern.

6 Bauliche Festlegungen

Zusammenbau von Gebäuden

Mit der Empfehlung zum Zusammenbau von Gebäuden wird die Absicht verfolgt, die Ausnutzung von Grundstücken zu optimieren und damit eine effiziente Nutzung begrenzter Flächen zu ermöglichen. Mit einem Zusammenbau entsteht eine höhere Dichte von publikumsorientierten Nutzungen und eine flexiblere Nutzbarkeit, was die Vielfalt und Verfügbarkeit von Angeboten in der Innenstadt von Romanshorn erhöhen kann. In dieser Hinsicht wäre auch ein beschränkter Zusammenbau z.B. nur der Erdgeschosse denkbar.

7 Verkehrsbezogene Festlegungen

Fussverbindungen

Es ist ein engmaschiges öffentliches Fusswegnetz anzustreben, damit kurze und attraktive Verbindungen entstehen und damit viel Laufkundschaft generiert wird. Die Wegverbindungen zu den wichtigsten Kultur-, Sport-, Freizeit- und Erholungseinrichtungen sowie zum Bahnhof und zu den Schifffahrtbetrieben sind dezent, aber wirkungsvoll zu signalisieren.

Die öffentlichen Fusswege sind mit einer Breite von mindestens 2.0 m vorzusehen und behindertengerecht auszugestalten.

Östlich entlang der Neustrasse ist eine sichere und attraktive Fussverbindung vom Bahnhof bis zur Gleisquerung und darüber hinaus bis zu den Anlagen des Locorama auszugestalten.

Veloabstellanlagen

Die Innenstadt ist für den Veloverkehr gut und bequem erreichbar zu machen. Dafür sind insbesondere an den in der Richtplankarte festgelegten Orten Veloabstellanlagen mit einer ausreichenden Anzahl an Veloabstellplätzen bereit zu stellen. Diese sind – ebenso wie die wichtigsten Veloverbindungen – dezent, aber wirkungsvoll zu signalisieren.

Zu- und Wegfahrten

Jedes Gebiet wird grundsätzlich über eine Zu- und Wegfahrt für den motorisierten Individualverkehr erschlossen, wobei keine direkte Gebietserschliessung, ab der Allee- oder der Bahnhofstrasse zulässig ist. Die Bereiche von Zu- und Wegfahrten sind nach Möglichkeit in der Richtplankarte festgelegt.